




# POVODÍ LABE, státní podnik

## INVESTIČNÍ ZÁMĚR

### Sjezdy do vody na Labi



<b>Zpracoval:</b> Ing. L. Drahozal	<b>dne:</b> 08. 12. 2020	
<b>Schválil:</b>	<b>dne:</b>	
<b>Vyhlášeno Dokumentální komisí:</b>	<b>dne:</b> 28. 5. 2020 <b>číslo zápisu:</b> 5/2020	Tajemník Dokumentální komise 

**a) identifikační údaje o plánované stavbě v členění:**

název stavby	Sjezdy do vody na Labi	
místo, ř. km, (katastrální území je uvedeno v příloze č. 2 Evidenční listy sjezdů)	Dolní Žleb - ř. km 731,93, Děčín - ř. km 741,75 Ústí nad Labem - ř. km 761,15, Nučnice - ř. km 800,01, Libotenice - ř. km 803,36, Počeplice - ř. km 825,35, Sedlčanky - ř. km 874,92, Drahelice - ř. m 893,72, Oseček - ř. km 910,30, Velký Osek - ř. km 912,18, Kolín - ř. km 919,25, Týnec nad Labem - ř. km 933,55, Přelouč - ř. km 951,25, Srnojedy - ř. km 961,55, Pardubice - ř. km 967,70, Kunětice - ř. km 973,50	
Inventární číslo DM	9051004123      Labe:Hřensko-Střekov 9051009327      Labe:zdrž České Kopisty 9051009325      Labe:ZDRZ STETI 9051002576      Labe:ZDRZ CELAKOVICE 9051002579      Labe:ZDRZ KOSTOMLATKY 53.9-59. 9051002581      Labe:ZDRZ PODEBRADY 67.3-74.3 9051002582      Labe:ZDRZ VELKY OSEK 9051002583      Labe:ZDRZ KLAVERY 9051002598      Labe:ZDRZ TYNEC N.LAB. 9051002600      Labe:TYNEC-PARDUBICE 9051008212      Labe: Týnec n.L. - přístavní zeď 9051008213      Labe: Týnec n.L. úprava koryta 9051003045      Labe:RYBITVI-PARDUBICE 9051002765      Labe:PARDUBICE-BROZANY	
identifikátor ISYPO	400066631	LABE

**b) Odůvodnění účelnosti veřejné zakázky**

**1. Popis potřeb, které mají být splněním veřejné zakázky naplněny.**

Účelem tohoto záměru je zajištění plnohodnotných sjezdů do řeky pro plavidla využívající Labskou vodní cestu. Sjezdy do řeky mají sloužit pro spouštění lodí do vody. Jedná se o zpevněnou plochu v příslušném sklonu umožňující pojezd automobilu s návěsem a plavidlem.

Realizace investičního záměru vychází z „Lokalizační studie sítě sjezdů do vody na Labi“ zpracovanou spol. SWECO v roce 2017 pro Ředitelství vodních cest a předanou na Povodí Labe, státní podnik k zajištění uskutečnění akce (dále studie).

Lokality sjezdů jsou navrženy tak, aby tvořili logickou síť, jsou rozmístěny po obou březích a jejich vzájemná vzdálenost odpovídala lokálním podmínkám a lokální potřebou spouštění lodí na vodu.

Sjezdy do vody budou veřejného charakteru.

Kromě běžného užívání sjezdů při spouštění plavidel budou sjezdy také plnit funkci místa, pro vymístění před zastavením plavby a pro provádění údržby plavidel.

Lokality sávacích sjezdů byly doplněny lokalitami nově navrhovaných v kombinaci s návrhem na modernizaci některých ze sjezdů stávajících tak, aby vznikla logická síť sjezdů pro plavidla různých kategorií s rozmístěním sjezdů v adekvátních vzdálenostech a po obou březích vodní cesty. Tato návrhová síť dosáhla své finální podoby po zapracování připomínek ze strany Státní plavební správy.

Při návrhu nových sjezdů se vycházelo zejména z následujících hledisek: atraktivita dané lokality, dopravní dostupnost, majetkoprávní poměry a optimální vzdálenost jednotlivých lokalit, kapacita sítě sjezdů při povodňových stavech a v neposlední řadě podmínky dotčených organizací a dalších subjektů. Při návrhu byl brán zřetel na vyrovnané rozmístění sjezdů pro plavidla jednotlivých kategorií a

požadavky dotčených obcí, subjektů provozujících vodní sporty a turistiku, provozovatele přístavů, státního podniku Povodí Labe a Státní plavební správy.

Při úvaze o optimální vzdálenosti jednotlivých lokalit sjezdových ramp bylo uvažováno následujícím způsobem. Při předpokladu, že vodní turista v průběhu dne pojede 3 hodiny jedním směrem od místa sjezdu za účelem „prohlídky“ určité části toku (a jeho nejbližšího okolí) a následně zpět k místu výjezdu průměrnou rychlostí 5 až 10 km/hod a při dodržení přestávky v plavbě po dobu cca 2 hodiny, lze vyvodit optimální vzdálenost mezi sjezdovými rampami v rozmezí 15 až 30 km vodní cesty. Předpokládá se přestávka v plavbě za účelem poznávání zajímavých míst, aktivního či pasivního odpočinku nebo pro zajištění stravy. Uvedených 15 až 30 km lze považovat za maximální vzdálenost mezi jednotlivými sjezdy bez ohledu na to, pro kterou kategorii plavidla jsou určeny.

Dále musí být bráno v potaz, rozmístění sjezdů v rámci jednotlivých zdrží plavebních komor, které odpovídají zvoleným pracovním úsekům. Měla by být zajištěna dostupnost prostoru zdrže bez nutnosti proplavení se plavební komorou. Rozmístění sjezdů na levém či pravém břehu by mělo být navrhováno v souladu s možností přesunu z jednoho břehu na druhý přes silniční mosty.

Nové lokality byly vybírány tak, aby nově vzniklá síť sjezdů (stávajících a nově navrhovaných) tvořila logický funkční celek se sjezdy po obou březích se vzájemnou vzdáleností odpovídající lokálním podmínkám a potřebou spouštění lodí na vodu.

Lokality pro nové sjezdy byly voleny s ohledem na identifikaci kritických míst. Jsou navrhovány nové lokality pro realizaci sjezdů v kombinaci s návrhem na modernizaci sjezdů stávajících v závislosti na místních podmínkách. Dále je při návrhu sledováno hledisko co možná nejmenšího zásahu do soukromých pozemků. Při návrhu nových lokalit pro spouštění plavidel bylo také čerpáno z dostupných koncepčních materiálů.

Hlavní zásadou při návrhu bylo doplnění sjezdů v místech, kde dochází k překročení optimální vzdálenosti mezi jednotlivými sjezdy, případně v místech, které realizaci sjezdu vyžadují z jiných důvodů (např. vyšší atraktivita daného místa, opakovaný odůvodněný požadavek dotazovaných subjektů v rámci dotazníkového šetření nebo chybějící sjezd v úseku zdrže). Návrhem nových lokalit musí dojít k eliminaci kritických míst. Nové lokality byly vybrány na základě doporučení oslovených subjektů zabývajících se vodním motorismem případně oslovenými orgány státní správy. Doporučené lokality byly dále ověřeny zpracovatelem studie a projednány s investorem a zástupci Státní plavební správy.

Lokality byly tedy situovány v blízkosti větších souvisle zastavěných oblastí a to ideálně v klidné oblasti se zajištěním bezproblémového přístupu k lokalitě.

Výsledné realizované lokality by měli být po jejich realizaci zaneseny do plavebních map a označeny dle platné legislativy. Současně by měla být provedena veřejná osvěta seznamující širokou veřejnost zabývající se sportovní a rekreační plavbou se všemi možnostmi spouštění plavidel na Labské vodní cestě.

#### Kategorie navrhovaných sjezdů:

Dle Lokalizační studie bylo provedeno rozdělení sjezdů podle návrhových parametrů pro plavidla kategorie do 5 m, 5-10 m, 10-15 m a 15-20 m.

Podle této kategorie návrhových plavidel byly shodně rozděleny také příslušné sjezdy. V návrhové části sítě sjezdů byly jednotlivým sjezdům (stávajícím i navrhovaným) přiřazeny výše uvedené kategorie tak, aby konečná síť tvořila logický celek jak s ohledem na rozdělení sjezdů po délce LVC, ale i tak, aby bylo zajištěno pokrytí jednotlivých kategorií s ohledem na požadavky jednotlivých úseků i celku jako takového.

Při rozdělování jednotlivých sjezdů bylo nutné zvážit jak použití sjezdu jako takového pro plavidla jednotlivých kategorií, tak možnosti příjezdu ke sjezdu. Pro tyto účely byla prověřována možnost využití sjezdu a přístupu ke sjezdu vozidly s přívěsem o parametrech odpovídajících parametrům návrhové lodě. Délka návrhového vozidla je uvažována 5 m, což odpovídá běžnému vozidlu typu SUV vč. rezervy případně běžnému typu traktoru. Návrhová délka plavidla je uvažována jako maximální hodnota z rozmezí každé z kategorií.

*Tabulka 1: Návrhové parametry plavidel a vozidel jednotlivých kategorií*

Kategorie	Návrhová délka vozidla	Návrhová délka plavidla	Návrhová délka celkem
do 5 m	5	5	10
5-10 m	5	10	15
10-15 m	5	15	20

## 2. Popis předmětu veřejné zakázky

### V rámci lokalizační studie byly definovány základní kategorie sjezdů - stávající stav:

Sjezdy, které byly vyhodnoceny jako **stávající**, jsou v současném stavu bezpečně a legálně využitelné a splňují požadavky na základní doprovodnou infrastrukturu (zejména možnost uvázání plavidla a plocha pro odstavení vozidla v blízkosti sjezdu). Byly zařazeny do výsledné sítě sjezdů bez dalších navrhovaných úprav. Pouze se předpokládá provádění běžné údržby v podobě např. odtěžení sedimentu z plochy sjezdu nebo oprava lokálních poruch konstrukce. Těchto sjezdů je **celkem 28** a jsou uvedeny v příloze č. 1.

Sjezdy vyhodnocené jako **stávající k modernizaci (modernizace)** jsou sjezdy, u kterých chybí navazující infrastruktura, tj. možnost uvázání plavidla, nebo parkovací plocha dostatečné kapacity, nebo které nelze bezpečně ve stávající podobě využívat pro spouštění plavidel. Zpravidla se jedná o historické brody a přívozy. **V rámci záměru je zde zejména navrženo doplnit chybějící infrastrukturu a v případě potřeby stavební zásah do konstrukce stávajícího sjezdu.** K modernizaci je navrženo **11 lokalit** sjezdů. Jejich výčet je v příloze č. 1 a podrobný popis v rámci jednotlivých evidenčních listů v příloze č. 2.

Sjezdy, které nelze legálně ve stávající podobě využívat pro spouštění plavidel jsou sjezdy navržené **k legalizaci (legalizace)**, jejichž technický stav lze považovat za vyhovující, ale nelze je legálně využívat z důvodu zákazového dopravního značení před sjezdem. V těchto případech je v rámci této studie navržena úprava dopravního značení v podobě přemístění značky, jejího odstranění nebo vyjednání výjimky. **Tyto sjezdy záměr neřeší, další postup by měl být řešen samostatně ŘSP ve spolupráci Z3.**

Další kategorií sjezdů jsou sjezdy nově **navrhované**. Tyto sjezdy jsou navrženy v nově vybraných lokalitách tak, aby vhodně doplnili síť stávajících sjezdů. Nové lokality byly v průběhu zpracování etapy A vybrány na základě doporučení oslovených subjektů zabývajících se vodním motorismem případně oslovenými orgány státní správy. Doporučené lokality byly dále ověřeny a projednány s investorem a zástupci Státní plavební správy. Nově navrhovaných sjezdů **je 5**. Jejich výčet je v příloze č. 1 a podrobný popis v rámci jednotlivých evidenčních listů v příloze č. 2. **Pro sjezdy nově navrhované jednotlivých kategorií jsou v rámci záměru předložena typová technická řešení (příloha č. 3).**

Vzorová typová technická řešení lze v omezené míře využít také pro sjezdy navrhované k modernizaci.

Do výsledné návrhové sítě sjezdů byly dále zapracovány sjezdy **převzaté**, které jsou již rozpracovány v rámci dalších akcí ze strany jiných subjektů. Tyto sjezdy jsou součástí připravovaných záměrů na výstavbu veřejných přístavišť, které jsou již v pokročilé fázi projektové přípravy (zpravidla stupeň PD pro stavební povolení). **Tyto sjezdy záměr neřeší, jejich realizace je vedena samostatně v rámci konkrétních projektů.**

**Přehled sjezdů tvořící konečnou návrhovou síť je uveden v příloze č. 1**

### Přehled sjezdů navržených v rámci tohoto záměru k realizaci - cíl:

Zde je uveden výpis lokalit, v rámci kterých je v tomto záměru navržena realizace nového sjezdu a lokalit stávajících sjezdů, kde je navržena jejich modernizace. Nejsou zde uvedeny sjezdy, které byly v průběhu zpracování studie vyhodnoceny jako vyhovující. Dále nejsou uvedeny sjezdy, u kterých byla navržena obnova pouze legislativní úpravou (sjezdy, jejichž využívání je zakázáno dopravním značením) a sjezdy převzaté navrhované v rámci jiných investic. Pro tyto převzaté nově navrhované sjezdy, které jsou součástí připravovaných přístavišť, je zpracována projektová dokumentace v podrobnosti minimálně DUR a předpokládá se jejich výhledová realizace.

Sjezdy v rámci tohoto záměru jsou rozděleny do následujících kategorií:

Tabulka č. 2 : Návrh zásahu	
Stav sjezdu	Slovní popis
Modernizace	<p>Dle místních podmínek, je navrženo doplnění lokality o navazující infrastrukturu, zpravidla se jedná o zajištění možnosti uvázání plavidla po jeho spuštění na vodu, nebo případně o rozšíření parkovací plochy u stávajících vyhovujících sjezdů.</p> <p>V některých případech je navržena modernizace sjezdu příslušným stavebním zásahem.</p> <p>Bude ověřen rozsah nánosů od sjezdu až po hranici plavební dráhy a v případě nedostatečných plavebních hloubek pro návrhová plavidla bude provedeno odstranění nánosů.</p> <p>Bude doplněno plavební značení, jak plovoucí, tak břehové.</p> <p>Návrh vyháží z principů shodných pro nové sjezdy uvedených v typovém řešení dle přílohy č. 3.</p>
Navrhovaný	<p>Stávající síť sjezdů je ve vybraných místech doplněna o nově navrhované lokality pro vybudování sjezdů pro spouštění plavidel. Součástí těchto sjezdů bude veškerá navazující infrastruktura. (viz. příloha č. 3)</p>

Lokality vybrané pro zásah jsou následující:

Úsek – zdrž plav. komory	Název sjezdu	Ř. km	Stav sjezdu	Kateg.	Břeh	SO
SRN-Děčín (délka úseku 10,52)	Dolní Žleb 2	731,93	Modernizace	do 5 m	P	01
Děčín (délka úseku 30,36)	Děčín N1	741,75	Navrhovaný	10-15 m	P	02
	Ústí nad Labem 1 (Neštěmice)	761,15	Modernizace	do 5 m	L	03
České Kopisty (délka úseku 13,56)	Nučnice	800,01	Modernizace	5-10 m	P	04
	Libotenice 3	803,36	Modernizace	do 5 m	L	05
Štětí-Račice (délka úseku 11,94)	Počeplice	825,35	Modernizace	do 5 m	P	06
Čelákovice (délka úseku 5,77)	Sedlčanky	874,92	Modernizace	10-15 m	L	07
Kostomlátky (délka úseku 4,79)	Drahelice 2	893,72	Modernizace	5-10 m	P	08
Poděbrady (délka úseku 7,21)	Oseček 1	910,30	Modernizace	5-10 m	P	09
Velký Osek (délka úseku 4,78)	Velký Osek	912,18	Modernizace	do 5 m	P	10
Klavyary (délka úseku 4,17)	Kolín	919,25	Modernizace	10-15 m	L	11



Týnec nad Labem (délka úseku 18,92)	Týnec n. L. N1	933,55	Navrhovaný	10-15 m	L	12
Přelouč (délka úseku 9,61)	Přelouč N2	951,25	Navrhovaný	5-10 m	L	13
Srnojedy (délka úseku 6,63)	Srnojedy 1	961,55	Modernizace	do 5 m	L	14
Pardubice (délka úseku 6,08)	Pardubice N1	967,70	Navrhovaný	5-10 m	P	17
	Kunětice	973,50	Navrhovaný	do 5 m	P	16

Podrobný popis jednotlivých lokalit je popsán v rámci „Evidenčních listů“ přiložených v příloze č. 2

#### Technické řešení nových sjezdů:

Konečné technické řešení nových sjezdů bude dle návrhu zhotovitele projektové dokumentace zhotovené v následujícím stupni, která vznikne ve spolupráci s provozem závodu Roudnice nad Labem. Přiložený popis je doporučené ideální řešení.

Hlavním cílem zde popsaného je typové technické řešení sjezdů pro jednotlivé návrhové kategorie plavidel tak, aby mohl být návrh aplikován do vybraných navrhovaných lokalit pro vybudování nových sjezdů. Nedílnou součástí návrhu je veřejný přístup po místních komunikacích, prostor pro otočení vozidla s přívěsem, možnost uvázání plavidla, dostatečné parkovací možnosti a doprovodný mobiliář.

Vzorová řešení sjezdů byla zpracována pro plavidla kategorie do 5 m, 5-10 m a 10-15 m s tím, že sjezd bude vždy bezpečně využitelný plavidlem nižší kategorie. Technické řešení pro jednotlivé kategorie sjezdů je popsáno v samostatné **příloze č. 3 „Typové řešení nových sjezdů“** včetně příslušné výkresové dokumentace.

**Navržené lokality a technické řešení je pouze doporučující. Přesné lokality, umístění a technické řešení pak bude vycházet z dalších stupňů projektové dokumentace.**

### **3. Popis vzájemného vztahu předmětu veřejné zakázky a potřeb zadavatele.**

Zájmem našeho podniku jako správce dopravně významné využívané mezinárodní vodní cesty je připravovat projekty k dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě, což je v přímém souladu s připravovaným rozšířením lokalit pro spouštění plavidel řešeným v rámci tohoto záměru.

*Záměr projektu byl posuzován a zpracován s ohledem na návaznost na tyto schválené koncepce a programy:*

- Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, MD ČR, 04/2013
- Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, Souhrnný dokument, ČR, 08/2013
- Zákon č. 114/1995 Sb. ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě
- Vyhláška č. 222/1995 Sb. Ministerstva dopravy o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí
- Vyhláška č. 67/2015 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 1. dubna 2015 o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu)
- Zákon č. 183/2006 Sb. ze dne 14. března 2006, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- Zákon č. 254/2001 Sb. ze dne 28. června 2001 o vodách a o změně některých vodních zákonů (vodní zákon)
- Vyhláška č. 590/2002 Sb. Ministerstva zemědělství o technických požadavcích pro vodní díla [
- Koncepce vodní dopravy pro období 2016 - 2023, Analytický dokument, 08/2016
- Zásady územního rozvoje Ústeckého, Středočeského a Pardubického kraje a strategické programy cestovního ruchu v těchto krajích

#### **4. Rizika nerealizace veřejné zakázky, snížení kvality plnění, vynaložení dalších finančních nákladů.**

Nerealizací této veřejné zakázky by nedošlo k naplnění následujících pozitivních efektů:

- Realizací technicky vyhovujících sjezdových ramp pro spouštění lodí na vodu dojde ke zvýšení bezpečnosti při tomto procesu oproti využívání některých problematických lokalit v současné době.
- Při používání sjezdů o vhodných technických parametrech dojde k zajištění potřebného komfortu a minimalizaci potenciálních škod na plavidlech i vozidlech při spouštění i vytahování lodí.
- Zajištěním dostatečné navazující infrastruktury (parkoviště, vývaziště) dojde ke zkrácení času při spouštění plavidel.
- Společensko-ekonomické přínosy.
- Zatraktivnění vodní cesty pro rekreační a sportovní plavbu a tím i zatraktivnění celé dotčené lokality (území obce či města, region).
- Rozšíření stávajících i nových podnikatelských aktivit v oboru turistického ruchu i sportovních aktivit (např. půjčovny, servisy, přeprava plavidel).
- Rozšiřování nabídky doprovodných služeb, zvýšení zaměstnanosti v doprovodných službách (např. ubytování, obchody, stravování).
- Sjezdy budou také plnit bezpečnostní funkci k vymístění plavidel před zastavením plavby a pro provádění běžné údržby plavidel.

#### **5. Popis variant naplnění potřeb a zdůvodnění zvolené alternativy veřejné zakázky**

Jedinou variantou k maximálnímu naplnění výše pospaných cílů je realizace tohoto záměru v plném rozsahu.

Zvolená varianta vyhází ze závěru „Lokalizační studie sítě sjezdů do vody na Labi“ která ze zmožných variant, tuto vyhodnotila jako nejvhodnější, nejlépe a zároveň nejefektivněji splňující požadavky na vybavenost vodní cesty.

Před zahájením podrobných projekčních prací je třeba prověřit jednotlivé lokality z hlediska majetkoprávních a jiných, zda je realizace sjezdu v těchto lokalitách možná, v případě negativního výsledku je možné vytipovat jinou „náhradní“ lokalitu, kde bude realizace možná.

V dalšího stupni projektové dokumentace a projednávání inženýrských činností může dojít k zjištění nemožnosti realizace shozů v některých lokalitách, zejména z důvodů majetkoprávních. V takovém případě je přípustná varianta realizace záměru bez těchto lokalit, nebo volba jiné lokality stejných parametrů.

Je přípustná i varianta realizace etapově, např. po jednotlivých stavebních objektech, nebo úsecích.

#### **6. Předpokládaný termín splnění veřejné zakázky.**

Předpoklad realizace v r. **2021 - 2023**

#### **7. Výsledek hodnocení VH majetku dle OS 14/2018 v platném znění, který se provádí vždy v rámci přípravy vlastního záměru veškerých stavebních akcí oprav nebo rekonstrukcí liniového majetku (úpravy toků)**

Hodnocení VH majetku dle OS není v tomto případě relevantní.

#### **c) kvalifikovaný propočet nákladů na realizaci stavby s uvedením způsobu stanovení těchto nákladů, v relevantních případech vč. odhadu návratnosti investice**

Závazný a kvalifikovaný propočet nákladů na realizaci stavby bude určen projektovou dokumentací zpracovanou v dalším stupni, resp. položkovým rozpočtem dle cenové soustavy ÚRS.

Odhad investičních nákladů byl stanoven „Lokalizační studií sítě sjezdů do vody na Labi“ společně pro všechna opatření navrhovaná v rámci celého úseku LVC. Cena dle studie byla poměrově snížena o zrušení dva nové sjezdy nedoporučené k realizaci. Předpokládané investiční náklady na realizaci záměru jsou dány součtem odhadovaných nákladů na výstavbu nových sjezdů navržených v rámci této studie (5 lokalit) a nákladů na modernizace stávajících sjezdů (11 lokalit).

Pro nové lokality byla na základě dostupných informací odhadnuta vhodná varianta technického řešení (sjezd šikmý nebo kolmý k ose toku a konstrukce sjezdu se zpevněnými svahy nebo svislými zdmi) a

pro tuto variantu stanoven odhad stavebních nákladů na realizaci každého ze sjezdů. U modernizací stávajících sjezdů byly stavební náklady odhadnuty cca na **10 % - 30 %** z průměrné ceny realizace nového sjezdu.

V první z uvedených tabulek jsou vyčísleny odhadované stavební náklady pro jednotlivé nově navrhované sjezdy v rámci tohoto záměru a sjezdy navržené k modernizaci.

*Rozpis stavebních nákladů – položka Stavby a konstrukce dle typu stavby*

<b>Položka</b>	<b>Náklady v tis. Kč</b>
Nově navrhované sjezdy v rámci této studie (celkem 5 lokality)	35 720
<i>sjezd Děčín N1</i>	8 490
<i>sjezd Týnec n. L. N1</i>	6 650
<i>sjezd Přelouč N2</i>	8 490
<i>sjezd Pardubice N1</i>	8 490
<i>sjezd Kunětice</i>	3 600
Modernizace stávajících sjezdů (celkem 11 lokalit)	17 564
<b>Celkové náklady</b>	<b>53 284</b>

V další tabulce jsou uvedeny již souhrnné celkové náklady pro všechna navrhovaná opatření v rámci této studie včetně dalších nákladů nad rámec nákladů na stavbu a konstrukci.

*Rozpis celkových nákladů předmětných opatření – všechny typy opatření*

<b>Položka</b>	<b>Náklady v tis. Kč</b>
Přípravná a projektová dokumentace	1 200
Zábory a nákup pozemků	250
Stavby a konstrukce	53 284
Dozor	2 200
Celkové investiční náklady bez rezervy	56 934
Rezerva	5 300
<b>Celkové investiční náklady včetně rezervy</b>	<b>62 234</b>
DPH 21 %	13 069
<b>Celkové investiční náklady včetně DPH</b>	<b>75 303</b>

- d) požadavky na celkové urbanistické a architektonické řešení stavby a požadavky na stavebně technické řešení stavby, na tepelně technické vlastnosti stavebních konstrukcí, odolnost a zabezpečení z hlediska požární a civilní ochrany, souhrnné požadavky na plochy a prostory apod.,

Urbanistické a architektonické řešení je vzhledem k charakteru stavby bezpředmětné. Předpokládá se použití běžných materiálů (kámen, beton) na pohledové plochy funkčních objektů.

Z hlediska stavebních prací se jedná především o zemní, betonářské a kamenické práce a práce souvisejícím s výrobou a osazením technologicky nenáročných ocelových konstrukcí.



- e) územně technické podmínky pro přípravu území, včetně napojení na rozvodné a komunikační sítě a kanalizaci, rozsah a způsob zabezpečení přeložek sítí, napojení na dopravní infrastrukturu, vliv stavby, provozu nebo výroby na životní prostředí, zábor zemědělského a lesního půdního fondu apod.,

napojení na rozvodné a komunikační sítě:	není potřeba
napojení na kanalizaci a vodu:	není potřeba
napojení na dopravní infrastrukturu:	přístup z veřejných a účel. komunikací
zábor ZPF, LPF:	není
havarijní a povodňový plán stavby:	bude zpracován dodavatelem stavby
zařízení staveniště:	určí PD
vliv stavby na životní prostředí:	negativní vliv se nepředpokládá

Prováděné práce nebudou mít kromě přechodného hluku negativní vliv na životní prostředí za dodržování následujících opatření. Dodavatel zajistí ochranu povrchových i podzemních vod před jejich znehodnocením dalšími látkami, které nejsou odpadními vodami (ropné deriváty, chemikálie, tuky, atd.). Všechny stroje a mechanismy musí být v řádném technickém stavu, prosté úkapů olejí.

Odbouraný materiál bude zlikvidován dodavatelem prací dle platné legislativy.

Dodavatel je povinen během prací zajišťovat pořádek na pracovišti a neznečišťovat veřejná prostranství, nezatěžovat jej nadměrným hlukem a respektovat stávající zeleň. Dodavatel bude důsledně dodržovat použití vymezených ploch a po ukončení všech prací je předá vlastníkům. Po ukončení stavby je dodavatel povinen provést úklid všech ploch, které pro realizaci záměru používal a uvést tyto plochy do původního stavu.

Některé lokality se nacházejí na území CHKO a Natury 2000 tam podmínky realizace určuje příslušný orgán ochrany přírody.

Některé lokality se mohou nacházet na území generálního řešení splavnění Labe.

Záměr bude projednán se Státní plavební správou.

**V dalším stupni projektové přípravy je nutné projednat realizaci záměru v jednotlivých lokalitách s příslušnými obcemi z hlediska napojení sjezdu plavidel na veřejnou komunikační síť obce bez omezení (bez závor, zákazů vjezdu, atd.).**

- f) údaje o výskytu chráněných území (CHKO, NP, NPP, PP, PR, Natura, EVL apod.) event. o chráněných druzích rostlin a živočichů a o jiných způsobech ochrany (kulturní památka, technická památka apod.),

Následující lokality jsou ve střetu s chráněnými územími:

Název sjezdu	Ř. km	Břeh	SO	Územní kolize s lokalitami ochrany přírody
Dolní Žleb 2	731,93	P	01	CHKO Labské Pískovce, NATURA2000 PO Labské pískovce, NATURA2000 EVL Labské Údolí
Děčín N1	741,75	P	02	CHKO České Středohoří, NATURA2000 EVL Porta Bohemica
Ústí nad Labem 1 (Neštémice)	761,15	L	03	NATURA2000 EVL Porta Bohemica
Oseček 1	910,30	P	09	NATURA2000 EVL Libické Luhy
Velký Osek	912,18	P	10	NATURA2000 EVL Libické Luhy
Kunětice	973,50	P	16	NATURA2000 EVL Orlice a Labe Ochranné pásmo státního hradu Kunětická Hora

U lokalit zasahujících na území Natura 2000 je třeba stanovisko orgánu ochrany přírody, zda u záměru v dané lokalitě lze vyloučit významný vliv na předmět ochrany evropsky významné lokality. Pokud stanovisko významný vliv nevyloučí, bude třeba záměr posoudit ve zjišťovacím řízení EIA.

- g) v relevantních případech vyjádření, že zamýšlená investice nebo oprava není v rozporu se závazným Plánem dílčích povodí,

Lze předpokládat, že realizaci akce dle tohoto záměru nedojde ke zhoršení dotčeného vodního útvaru a že současně nebude znemožněno dosažení jeho dobrého stavu.

**h) majetkoprávní vztahy:**

Majetkoprávní informace je zpracována v rámci jednotlivých evidenčních listů (příloha č.2).

Z celkem 16 - ti lokalit, sedm zasahuje i na jiné pozemky než které jsou v majetku Povodí Labe, státní podnik. **V další fázi projektové přípravy, je třeba u těchto lokalit projednání s dotčenými vlastníky pozemků, souhlas s realizací sjezdu a odprodejem dotčených částí pozemků.**

*Lokality s vlastníky pozemků mimo Pla:*

Číslo lokality	Název Lokality	Vlastník pozemku
02	Děčín N1	Statutární město Děčín
04	Nučnice	Ústecký kraj
		Václav Drobný, Hedvika Drobná
08	Drahelice 2	Město Nymburk
12	Týnec nad Labem N1	České přístavy, a.s.
13	Přelouč N2	Město Přelouč
15	Pardubice	LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.
		Česká republika, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
16	Kunětice	Obec Kunětice

- i) požadavky na zabezpečení budoucího provozu (užívání) stavby energiemi, vodou, pracovníky apod. a předpokládanou výši finančních potřeb jak provozu, tak i reprodukce pořízeného majetku a zdroje jejich úhrady v roce následujícím po roce uvedení stavby do provozu,

Realizované sjezdy do vody nebudou mít žádné mimořádné budoucí provozní požadavky, vyjma běžné pravidelné údržby.

- j) v relevantních případech upozornění na nutnost zajištění povolení mimořádné manipulace pro realizaci stavby,

Při výstavbě bude možný požadavek na krátkodobé snížení hladiny ve zdrži v rámci limitů daných manipulačním řádem. Manipulace mimo manipulační řád (odstávka VD) se nepředpokládá.

- k) výkresy a schémata určená správcem programu (u akcí, které je možno hradit z prostředků dotačních programů),

Financování realizace záměru „Sjezdy do vody na Labi“ ISPROFOND 5005510013 se předpokládá s dotačního fondu „Státní fond dopravní infrastruktury“. Podrobnější rozpracování požadavků správce programu bude součástí dalšího stupně PD.

- l) rozdělení stavby na stavební objekty a provozní soubory s určením u každého z nich jednotlivě zda jde o opravu či investici (včetně uvedení DHM v relevantních případech). Současně musí rozdělení na stavební objekty a provozní soubory korespondovat s rozdělením ve stávající evidenci DHM (v případě investic s předpokládaným vznikem nových DHM pak musí záměr obsahovat i návrh rozdělení stavebních objektů a provozních souborů pro budoucí zařazení do DHM),

Navrhovaná objektová skladba:

SO	Název sjezdu	Ř. km	HIM	Druh akce
01	Dolní Žleb 2	731,93	9051004123	INVESTICE
02	Děčín N1	741,75	9051004123	INVESTICE
03	Ústí nad Labem (Neštětice)	761,15	9051004123	INVESTICE
04	Nučnice	800,01	9051009327	INVESTICE
05	Libotenice 3	803,36	9051009327	INVESTICE

SO	Název sjezdu	Ř. km	HIM	Druh akce
06	Počeplice	825,35	9051009325	INVESTICE
07	Sedlčanky	874,92	9051002576	INVESTICE
08	Drahelice 2	893,72	9051002579	INVESTICE
09	Oseček 1	910,30	9051002581	INVESTICE
10	Velký Osek	912,18	9051002582	INVESTICE
11	Kolín	919,25	9051002583	INVESTICE
12	Týnec n. L. N1	933,55	9051008212	INVESTICE
13	Přelouč N2	951,25	9051002600	INVESTICE
14	Smojedy 1	961,55	9051002600	INVESTICE
15	Pardubice N1	967,70	9051002765	INVESTICE
16	Kunětice	973,50	NOVÉ HIM	INVESTICE

**m) rozhodující projektované parametry ve tvaru (u akcí, které je možno hradit z prostředků dotačních programů) :**

Financování realizace záměru „Sjezdy do vody na Labi“ ISPROFOND 5005510013 se předpokládá s dotačního fondu „Státní fond dopravní infrastruktury“.

V době zpracování tohoto záměru nejsou známy závazné programové parametry.

Přesný rozsah prací a projektovaných parametrů bude určen následnou projektovou dokumentací.

**n) přílohy**

01 - Přehled sjezdů tvořících konečnou návrhovou síť sjezdů

02 - Evidenční listy sjezdů 1 - 16

03 - Typové řešení nových sjezdů

