



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

Studie proveditelnosti

Vybudování a rekonstrukce chodníku v ulici Žižkova, Česká Kamenice



Česká
Kamenice

Program: Integrovaný regionální operační program

Prioritní osa: 6. Rozvoj městské mobility

Specifický cíl: 6.1 – Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství

Počet stran textu: 58

Listopad/Prosinec 2022

OBSAH

OBSAH	2
1. ÚVODNÍ INFORMACE O ZPRACOVATELI STUDIE PROVEDITELNOSTI	5
2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽADATELI	6
3. CHARAKTERISTIKA PROJEKTU A JEHO SOULAD S PROGRAMEM	7
4. PODROBNÝ POPIS PROJEKTU	10
4.1. PODROBNÝ POPIS VÝCHOZÍHO STAVU	10
4.1.1. VÝCHOZÍ STAV PŘED ZAHÁJENÍM REALIZACE PROJEKTU.....	10
4.1.2. PROBLÉMY A NEDOSTATKY, KTERÉ MÁ REALIZACE PROJEKTU ŘEŠIT	10
4.1.3. MÍSTO REALIZACE PROJEKTU	14
4.2. POPIS JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ PROJEKTU	15
4.2.1. POPIS HLAVNÍ ČÁSTI PROJEKTU	17
4.2.2. POPIS DOPROVODNÉ ČÁSTI PROJEKTU	25
4.2.3. PODROBNÝ POPIS KONEČNÉHO STAVU PO REALIZACI PROJEKTU	27
4.3. ODŮVODNĚNÍ POTŘEBNOSTI A ÚČELNOSTI INVESTICE	28
4.3.1. STRUČNÉ ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBNOSTI PROJEKTU	28
4.3.2. VAZBA PROJEKTU NA SPECIFICKÝ CÍL 6.1 A VÝZVU	28
4.3.3. IDENTIFIKACE DOPADŮ A PŘÍNOSŮ PROJEKTU S DŮRAZEM NA POPIS DOPADŮ NA CÍLOVÉ SKUPINY	29
4.3.4. POPIS SOULADU PROJEKTU S PŘÍSLUŠNOU STRATEGIÍ.....	30
4.3.5. POPIS NAPLNĚNÍ SPECIFICKÝCH POŽADAVKŮ NA PODPOROVANOU AKTIVITU	31
4.3.6. POPIS MOŽNOSTI ALTERNATIVNÍCH ŘEŠENÍ.....	33
4.4. HARMONOGRAM REALIZACE PROJEKTU	34
4.5. PŘIPRAVENOST PROJEKTU K REALIZACI.....	37
4.5.1. TECHNICKÁ PŘIPRAVENOST	37
4.5.2. FINANČNÍ PŘIPRAVENOST	37
4.5.3. ADMINISTRATIVNÍ PŘIPRAVENOST	37
4.6. EKONOMICKÁ / NEEKONOMICKÁ ČINNOST ŽADATELE O PODPORU.....	40
5. PROKÁZÁNÍ PRÁVNÍCH VZTAHŮ	41
6. SOULAD PROJEKTU S PRINCIPY ZAJIŠŤUJÍCÍMI ROVNOST, ZAČLENĚNÍ A NEDISKRIMINACI A S PRINCIPY UDRŽITELNÉHO ROZVOJE (HORIZONTÁLNÍ PRINCIPY)	43
6.1. SOULAD PROJEKTU S PRINCIPY ZAJIŠŤUJÍCÍMI ROVNOST, ZAČLENĚNÍ A NEDISKRIMINACI	43
6.2. SOULAD PROJEKTU S PRINCIPY UDRŽITELNÉHO ROZVOJE.....	44
7. VÝSTUPY A VÝSLEDKY PROJEKTU	46
7.1. PŘEHLED VÝSTUPŮ PROJEKTU A JEJICH KVANTIFIKACE	46
7.2. POPIS PLNĚNÍ CÍLŮ PROJEKTU	46
7.3. INDIKÁTORY PROJEKTU.....	48
7.4. OČEKÁVANÉ VÝZNAMNÉ MULTIPLIKAČNÍ EFEKTY PROJEKTU:.....	50
8. ZPŮSOB STANOVENÍ CEN	51

9. ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNOSTI PROJEKTU	52
9.1. PROVOZNÍ UDRŽITELNOST.....	52
9.2. FINANČNÍ UDRŽITELNOST.....	52
9.3. ADMINISTRATIVNÍ UDRŽITELNOST	52
10. VEŘEJNÁ PODPORA	53
11. FINANČNÍ ANALÝZA	55
11.1. PLÁN CASH-FLOW V REALIZAČNÍ FÁZI PROJEKTU V ČLENĚNÍ PO LETECH	55
11.2. PLÁN CASH-FLOW V PROVOZNÍ FÁZI PROJEKTU V ČLENĚNÍ PO LETECH.....	56
11.3. VYHODNOCENÍ PLÁNU CASH-FLOW.....	57
11.4. FINANČNÍ PLÁN PRO VARIANTNÍ ŘEŠENÍ PROJEKTU	57
12. PŘÍLOHY.....	58

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1-1: Identifikační údaje o žadateli	5
Tabulka 2-1: Identifikační údaje o žadateli	6
Tabulka 3-1: Charakteristika projektu a jeho soulad s programem	7
Tabulka 4-1: Hlavní a doprovodné části projektu	16
Tabulka 4-2: Skladba chodníků v úseku 1, 2, 3a.....	18
Tabulka 4-3: Skladba chodníků v úseku 1, 2, 3a – sjezdy	19
Tabulka 4-4: Odvodňovací a dělicí proužky.....	19
Tabulka 4-5: Skladba chodníků v úseku 3b, 4 a 5.....	19
Tabulka 4-6: Skladba chodníků v úseku 3b, 4 a 5 – sjezdy	19
Tabulka 4-7: Skladba zpevněných ploch v úseku 1 – přejezdový práh.....	27
Tabulka 4-8: Skladba zpevněných ploch v úseku 1 – Obnovená vozovka po sanaci opěrné zdi	27
Tabulka 4-9: Skladba zpevněných ploch v úseku 2 – sjezdy.....	27
Tabulka 4-10: Přehled dopadů a přínosů projektu na cílové skupiny projektu.....	29
Tabulka 4-11: Intenzita automobilové dopravy v řešeném úseku	32
Tabulka 4-12: Milníky realizace projektu	34
Tabulka 4-13: Podrobný harmonogram aktivit v investiční části projektu	36
Tabulka 4-14: Projektový tým a kvalifikace jeho členů	38
Tabulka 5-1: Nemovitosti dotčené realizací projektu	41
Tabulka 7-1: Výstupy projektu a jejich kvantifikace.....	46
Tabulka 7-2: Výstupy projektu a jejich příspěvek k plnění cílů projektu.....	46
Tabulka 7-3: Indikátory výstupu.....	48
Tabulka 7-4: Indikátory výsledku	48
Tabulka 7-5: Výpočet výchozí hodnoty indikátoru 726 011.....	48
Tabulka 11-1: Plán cash-flow v realizační fázi projektu v členění po kalendářních letech (Kč).....	55
Tabulka 11-2: Plán cash-flow v provozní fázi projektu v členění po kalendářních letech (tis. Kč.).....	56

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Stávající stav komunikací – havarijní stav povrchu	10
Obrázek 2 Stávající stav komunikací – nedostatečná šířka chodníku 1	11
Obrázek 3 Stávající stav komunikací – nedostatečná šířka chodníku 2	11
Obrázek 4 Stávající stav komunikací – chybějící chodník.....	12
Obrázek 5 Stávající stav komunikací – chybějící chodník – psychologický extravilán.....	12
Obrázek 6 Stávající stav komunikací – absence hmatových prvků	13
Obrázek 7 Statistika nehodovosti v řešení úseku	14
Obrázek 8 Vybudování a rekonstrukce chodníků v ulici Žižkova, Česká Kamenice – situace širších vztahů	17
Obrázek 9 Vybudování a rekonstrukce chodníků v ulici Žižkova, Česká Kamenice – úsek 1 – nový stav.....	22
Obrázek 10 Vybudování a rekonstrukce chodníků v ulici Žižkova, Česká Kamenice – úsek 2 a 3 – nový stav	23
Obrázek 11 Vybudování a rekonstrukce chodníků v ulici Žižkova, Česká Kamenice – úsek 4c – nový stav a legenda povrchů	24
Obrázek 12 Regionální centra nižšího řádu v Ústeckém kraji s vyznačením místa realizace projektu	32
Obrázek 13 Katastrální mapa s vyznačením vedení komunikace, kde bude projekt realizován.....	42

1. ÚVODNÍ INFORMACE O ZPRACOVATELI STUDIE PROVEDITELNOSTI

Tabulka 1-1: Identifikační údaje o žadateli

Obchodní jméno, sídlo, IČ a DIČ zpracovatele:	Ing. Jan Vojtek Na Spálence 285/8, 400 01, Ústí nad Labem – Klíše, IČ: 47313030 DIČ: CZ6105160468
Členové zpracovatelského týmu, jejich role a kontakty:	Ing. Jan Vojtek zpracovatel studie proveditelnosti tel: +420 777 072 307, e-mail: vojtek@spfgroup.org
Datum vypracování:	Listopad 2022

2. ZÁKLADNÍ INFORMACE O ŽADATELI

Tabulka 2-1: Identifikační údaje o žadateli

Obchodní jméno, sídlo, IČ a DIČ žadatele:	Město Česká Kamenice Náměstí Míru 219, 407 21 Česká Kamenice, IČ: 00261220 a DIČ: CZ00261220
Jméno, příjmení a kontakt na statutární orgán:	Mgr. Jan Papajanovský starosta města telefon: +420 412 151 533, +420 721 080 865 e-mail: starosta@ceska-kamenice.cz
Jméno, příjmení a kontakt na kontaktní osobu pro projekt:	Kateřina Pospíšilová referentka Odboru rozvoje, investic a životního prostředí města Česká Kamenice telefon: +420 412 151 535 e-mail: k.pospisilova@ceska-kamenice.cz
Nárok na odpočet DPH:	Ne

Detailní informace o žadateli jeho aktivitách jsou uvedeny na: <https://ceska-kamenice.cz/>.

3. CHARAKTERISTIKA PROJEKTU A JEHO SOULAD S PROGRAMEM

Tabulka 3-1: Charakteristika projektu a jeho soulad s programem

Název projektu	Vybudování a rekonstrukce chodníku v ulici Žižkova, Česká Kamenice
Informace o podpořeném zařízení/subjektu (Obchodní jméno, sídlo, IČO)	Nerelevantní
Místo realizace projektu	Česká Kamenice
Kraj realizace projektu	Ústecký kraj
Popis cílů projektu	<p>Cílem projektu je zajištění kontinuálního provozu nově postavené a zrekonstruované komunikace pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici.</p> <p>Tohoto cíle bude dosaženo realizací těchto podporovaných aktivit výzvy:</p> <ul style="list-style-type: none"> výstavbou komunikace pro pěší v trase pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici, rekonstrukcí komunikace pro pěší v trase nebo v křížení pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici. <p>Realizace projektu také přispěje:</p> <ul style="list-style-type: none"> ke zvýšení bezpečnosti chodců (cílových skupin projektu) pohybujících se na komunikacích pro pěší v trase pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici, ke snížení pravděpodobnosti vzniku nehody a rizikových situací, zejména střetu chodce s vozidlem na komunikaci pro pěší v trase nebo v křížení pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici, k přizpůsobení zrekonstruované i nově budované komunikace pro pěší požadavkům osob s omezenou schopností pohybu a orientace: <ul style="list-style-type: none"> na celé délce chodníku a doprovodné infrastruktury budou provedeny bezbariérové úpravy a bude v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, k zajištění bezpečného, kvalitního a pohodlného spojení centra města Česká Kamenice s jejím severozápadním okrajem, kde se nachází hustě obydlená bytová zástavba a také dochází k výstavbě dalších domů.
Cílové skupiny projektu	<p>Předkládaný projekt bude mít dopad na následující cílové skupiny stanovené výzvou:</p> <ul style="list-style-type: none"> obyvatelé měst a obcí, návštěvníci, dojíždějící za prací a službami,

	<ul style="list-style-type: none"> • uživatelé veřejné dopravy, • podnikatelské subjekty, • instituce veřejné správy.
<p>Popis vazeb na realizované či plánované projekty</p>	<p>Předkládaný projekt má vazbu na tyto projekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizované projekty: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rekonstrukce chodníku podél silnice I/13 ul. Děčínská, Česká Kamenice: <ul style="list-style-type: none"> ▪ registrační číslo projektu: CZ.06.4.59/0.0/0.0/16_038/0011529, ▪ Předmětem projektu byla rekonstrukce chodníku ležícího podél frekventované silnice I/13 v ulici Děčínská v České Kamenici. Rekonstrukce spočívá zejména v doplnění prvků, které zajistí bezpečnou a bezbariérovou cestu pro pěší ve směru do centra města i k autobusové zastávce. Zejména prvky nutné pro bezbariérové užívání trasy dnes jako součást chodníku zcela chybí. Součástí je i doplnění míst pro přecházení a vybudování bezbariérového nástupiště autobusové zastávky navazující na řešený chodník. ○ Přechod pro chodce u č. p. 198 ul. Dukelských hrdinů, Česká Kamenice: <ul style="list-style-type: none"> ▪ registrační číslo projektu: CZ.06.4.59/0.0/0.0/16_038/0011530, ▪ Předmětem projektu bylo vybudování nového bezbariérového přechodu pro chodce v ulici Dukelských hrdinů v České Kamenici. Přechod bude spojit protilehlé autobusové zastávky na velmi frekventované silnici I/13. Součástí je i rekonstrukce chodníků (vč. bezbariérovosti) bezprostředně navazujících na přechod a úprava dílčí části komunikace I/13 s cílem zklidnění dopravy před a za přechodem (vychýlení jízdnic pruhů, zúžení komunikace vedoucí ke zpomalení vozidel apod.). ○ Oprava chodníků podél silnice I/13 v Č. Kamenici: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Město Česká Kamenice na základě podané žádosti o dotaci z Fondu Ústeckého kraje získalo z rozpočtu Ústeckého kraje dotaci ve výši 100 000,00 Kč na opravu chodníku v ulici Dukelských hrdinů a ulici Pražská v České Kamenici. Oba chodníky leží podél silnice I/13. Oprava spočívá v přeskládání kamenných obrubníků, úpravě vjezdů k přilehlým nemovitostem a výměně dožitého povrchu. <p>Všechny uvedené realizované projekty mají přímou vazbu na předkládaný projekt. Souvisí s ním věcně, místně a také svým účelem – zvýšením bezpečnosti nemotorové dopravy na komunikacích s vysokou intenzitou dopravy ve městě Česká Kamenice.</p>

Žadatel získal realizací těchto projektů zkušenosti s realizací a zajištěním udržitelnosti projektů spolufinancovaných také z prostředků ESIF, které využije i u předkládaného projektu.

• **plánované projekty:**

- Výstavba chodníků mezi částmi Lipová a Huníkov,
- Výstavba chodníků podél ulice Děčínská,
- Vybudování chodníků v ulici Smetanova,
- Vybudování chodníků v ulici Dvořákova,
- Vybudování chodníků v ulici Nerudova.

Všechny uvedené plánované projekty mají přímou vazbu na předkládaný projekt. Souvisí s ním věcně, místně a také svým účelem – zvýšením bezpečnosti nemotorové dopravy na komunikacích s vysokou intenzitou dopravy ve městě Česká Kamenice.

Všechny uvedené plánované projekty jsou v podobě infrastrukturních záměrů aktivit také obsaženy ve strategických dokumentech města Česká Kamenice zaměřených na bezpečnost dopravy a její rozvoj, zejména např. Místní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2023 až 2030.

4. PODROBNÝ POPIS PROJEKTU

4.1. Podrobný popis výchozího stavu

4.1.1. Výchozí stav před zahájením realizace projektu

Město Česká Kamenice se soustavně snaží zvýšit bezpečnost dopravy zejména podél komunikací s vysokou intenzitou dopravy ve svém katastru. Předkládaný projekt je jedním z opatření pro zajištění kontinuálního provozu a vyšší bezpečnosti dopravy a rozšíření bezbariérové dostupnosti veřejné dopravní infrastruktury ve městě. Je také součástí širšího záměru žadatele na vybudování infrastruktury pro bezpečnou nemotorovou dopravu na celém území města, kterým prochází komunikace s vysokou intenzitou dopravy.

Rekonstruované a nově budované chodníky v Žižkově ulici doplní současnou nedostatečnou síť chodníků v širším centru města a zajistí bezpečný pohyb severozápadním okrajem města.

Všechna tato opatření reagují na negativní trendy související se zvyšováním intenzity dopravy na této komunikaci (konkrétní řešené problémy jsou uvedeny v kapitole 4.1.2. Problémy a nedostatky, které má realizace projektu vyřešit).

V současné době není infrastruktura pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici přizpůsobena osobám s omezenou schopností pohybu a orientace – neodpovídá ustanovením vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Nedostatečná je také šířka současné komunikace pro pěší.

Současná síť komunikací pro pěší také zatím nereflektuje novou výstavbu na severozápadním okraji města, kde chodník podél silnice III. třídy č. 26313 zcela chybí.

4.1.2. Problémy a nedostatky, které má realizace projektu řešit

Primárním problémem, k jehož eliminaci má realizace projektu přispět, je nedostatečné zajištění kontinuálního provozu pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici.

Obrázek 1 Stávající stav komunikací – havarijný stav povrchu



Zdroj: Audit bezpečnosti pozemních komunikací, fotodokumentace žadatele

Následující dílčí problémy, jejichž odstranění výrazně podpoří snahu o dosažení cíle primárního. Jedná se o následující body:

1. dožilý, resp. havarijný stav povrchů a nedostatečná šířka chodníků

Stávající povrchy chodníků jsou v nevyhovujícím stavu, povrchy jsou narušené, což ztěžuje pohyb chodců a zejména osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a pečujícím osobám s dětmi a s kočárky.

Dispoziční řešení chodníků svojí šířkou neodpovídá potřebám jejich uživatelů a zejména nárokům na bezpečnost provozu, kdy chodci např. při vzájemném vyhýbání musí využívat vozovku a riskují tak střet s projíždějícími vozidly.

Obrázek 2 Stávající stav komunikací – nedostatečná šířka chodníku 1



Zdroj: Audit bezpečnosti pozemních komunikací, fotodokumentace žadatele

Obrázek 3 Stávající stav komunikací – nedostatečná šířka chodníku 2



Zdroj: Audit bezpečnosti pozemních komunikací, fotodokumentace žadatele

2. úsekově chybějící chodníky

V části řešeného úseku podél silnice III. třídy č. 26313 chodníky zcela chybí. Přístup k zástavbě rodinných a bytových domů pro pěší je tak možný pouze po nezřetelné krajnici, což zvyšuje riziko střetu s projíždějícími vozidly a neposkytuje dostatečnou bezpečnost pohybu zejména pro děti a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Obyvatelé této lokality jsou také vzhledem k nízké bezpečnosti pěší dopravy do centra města více nuceni využívat např. dopravu automobily, což zvyšuje dopravní zátěž lokality a má také dopad na zvyšování emisí skleníkových plynů.

Obrázek 4 Stávající stav komunikací – chybějící chodník



Zdroj: Audit bezpečnosti pozemních komunikací, fotodokumentace žadatele

Obrázek 5 Stávající stav komunikací – chybějící chodník – psychologický extravilán



Zdroj: Audit bezpečnosti pozemních komunikací, fotodokumentace žadatele

3. absence bezbariérových úprav

Stávající chodníky nejsou přizpůsobeny požadavkům osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Na celé délce stávajícího chodníku a doprovodné infrastruktury nejsou provedeny bezbariérové úpravy a komunikace není v současné době v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Uvedené platí samozřejmě také pro úsek, kde chodníky zcela chybí.

Chodníky z hlediska požadavků na bezbariérovost nevyhovují svojí šířkou, podílným i příčným sklonem a také absencí prvků pomáhajících handicapovaným osobám v bezpečném pohybu po komunikacích pro pěší. Mezi tyto prvky patří zejména rampy, obruby, vodící linie a hmatové prvky. Chybí také osvětlení přechodů pro chodce, které zvýší bezpečnost přecházejících a bude eliminovat riziko jejich střetu s účastníky provozu na komunikaci.

Obrázek 6 Stávající stav komunikací – absence hmatových prvků



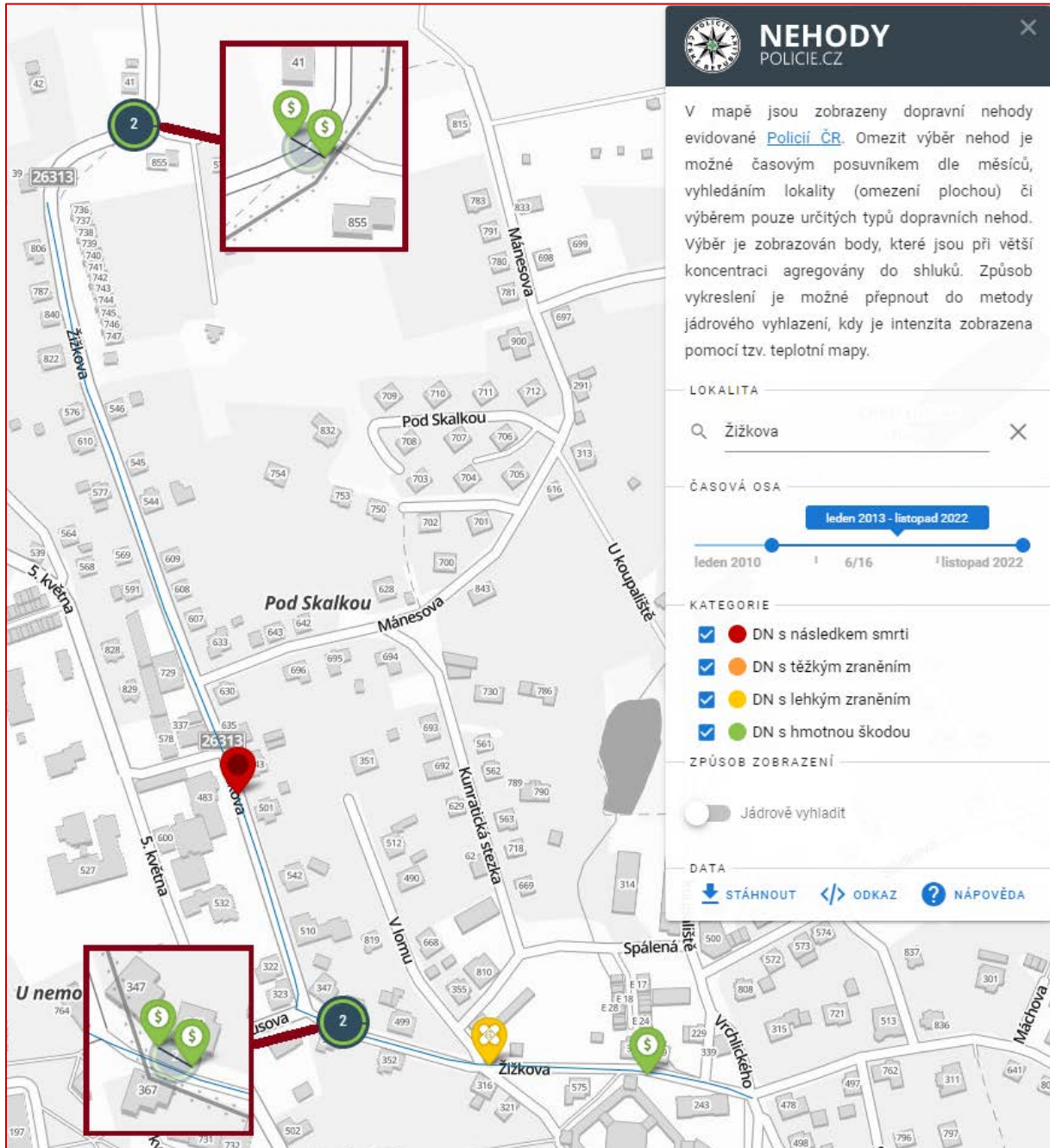
Zdroj: Audit bezpečnosti pozemních komunikací, fotodokumentace žadatele

4. zvýšené riziko nehod v řešeném úseku

Jedním z nejpálčivějších problémů v úseku řešeném předkládaným projektem je vysoké riziko nehod. Toto riziko je způsobeno problémy uvedenými níže, resp. jejich kombinací. Ve zpracovaném Auditě bezpečnosti je také jako bezpečnostní riziko uvedeno vnímání úseku bez chodníku jako tzv. „psychologického extravilánu“, tj. úseku, který řidiče, stále se pohybující na území obce, podvědomě svádí ke zvýšení rychlosti. Tento efekt samozřejmě dále zvyšuje riziko střetu s chodci pohybujícími se pouze na nezřetelné krajnici vozovky.

V řešeném úseku došlo za období vymezeném indikátorem „726 011 – Počet nehod na km komunikace s realizovaným bezpečnostním opatřením“ (více viz kapitola 7.3 studie) k celkem 7 dopravním nehodám. Jedna z těchto nehod byla s následkem smrti, další s lehkým zraněním a zbývajících 5 nehod mělo za následek hmotnou škodu.

Obrázek 7 Statistika nehodovosti v řešením úseku



Zdroj: <https://nehody.policie.cz/#17/14.41325/50.80477/1e3w3> a vlastní zpracování (detaily nehod)

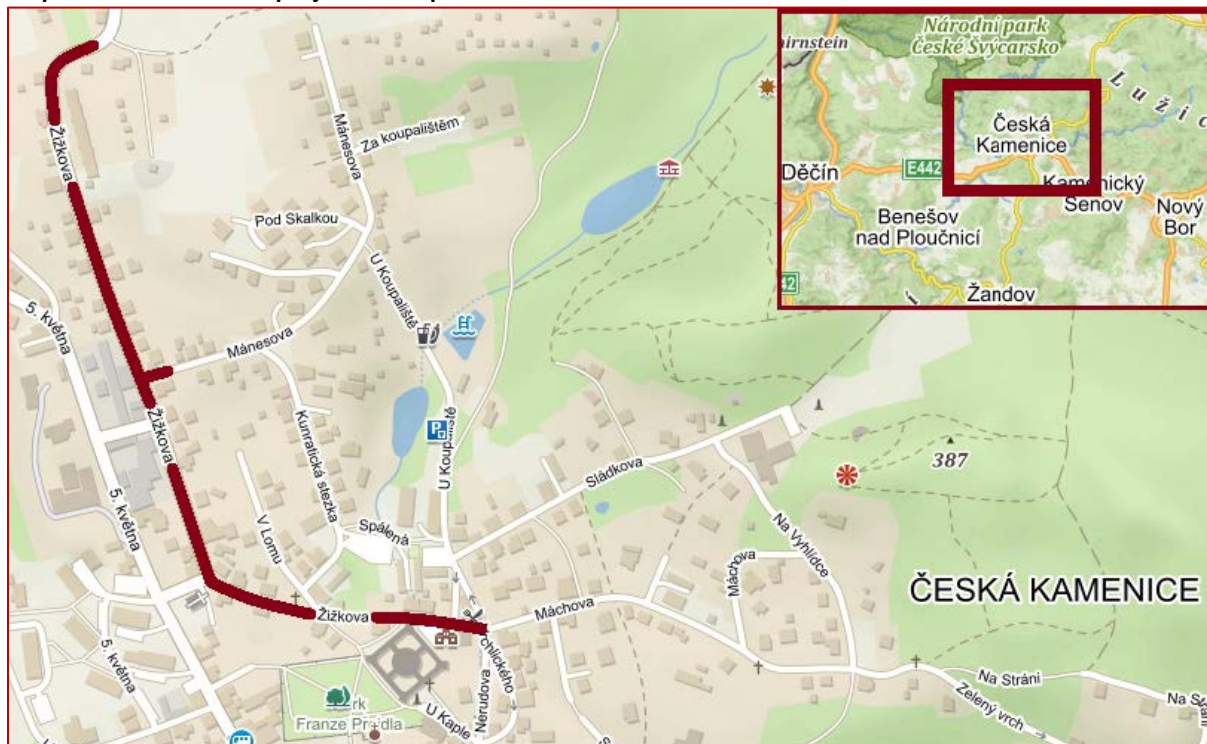
Předmětem předkládaného projektu jsou aktivity směřující k odstranění identifikovaných problémů.

4.1.3. Místo realizace projektu

Projekt bude fyzicky realizován a jeho výstupu vzniknou v severozápadní části města Česká Kamenice. Město Česká Kamenice má více než 5 200 obyvatel a rozkládá se v údolí řeky Kamenice v severní části Ústeckého kraje v okrese Děčín. Město se skládá z následujících místních částí: Česká Kamenice, Dolní Kamenice, Filipov, Horní Kamenice, Huníkov, Kamenická Nová víska, Kerhartice, Líska, Pekelský Důl, Víska pod lesy.

Žižkova ulice v Česká Kamenice, kde bude projekt fyzicky realizován, vede od severní části širšího centra města k obytné zástavbě na jeho severním a severozápadním okraji.

Mapa 1: Místo realizace projektu v mapě



Zdroj: Vlastní zpracování s využitím Mapy.cz

4.2. Popis jednotlivých částí projektu

Předmětem projektu je rekonstrukce stávajícího chodníku v ul. Žižkova v České Kamenici a jeho doplnění až na konec zastavěného území (konec obce).

Projekt řeší především:

- šířkové uspořádání chodníku vzhledem ke stávajícím komunikacím (do křižovatky s ul. Husova se jedná o místní komunikaci, od této křižovatky až na konec zastavěného území jde o silnici III. třídy č. 26313) a okolním pozemkům a terénu, přesněji rozšíření na minimální šířku 1,50 m,
- provedení bezbariérových úprav v celé trase vybudovaného a rekonstruovaného chodníku,
- doplnění veřejného osvětlení na nově zřizovaných přechodech pro chodce.

Na posledním úseku směrem z města chybí chodník zcela, vzhledem k pokračující zástavbě rodinnými domy je nutné jej doplnit.

Dále projekt řeší sanaci stávající opěrné zdi u Poutní kaple Narození Panny Marie. Tato opěrná zeď se nachází v bezprostřední blízkosti komunikace, její sanace s rekonstrukcí komunikací tedy úzce souvisí.

Stavba nevyžaduje specifické architektonické ani urbanistické řešení, pro území nebyla řešena žádná urbanistická studie.

Území dotčené stavbou se zčásti nachází v památkové zóně města Česká Kamenice. Tato skutečnost je v projektu zohledněna především návrhem použitých materiálů – kamenné obrubníky, v úseku Husova – Nerudova je nový povrch chodníku navržen z kamenných kostek. Dále se v tomto úseku nachází sanovaná opěrná zeď, technické řešení sanace bylo rovněž konzultováno s orgánem památkové péče.

Jedná se o místní komunikaci funkční skupiny D2 – chodníky pro pěší.

Stavba svými parametry – celkovým technickým řešením – naplňuje znaky rekonstrukce a výstavby komunikace pro pěší.

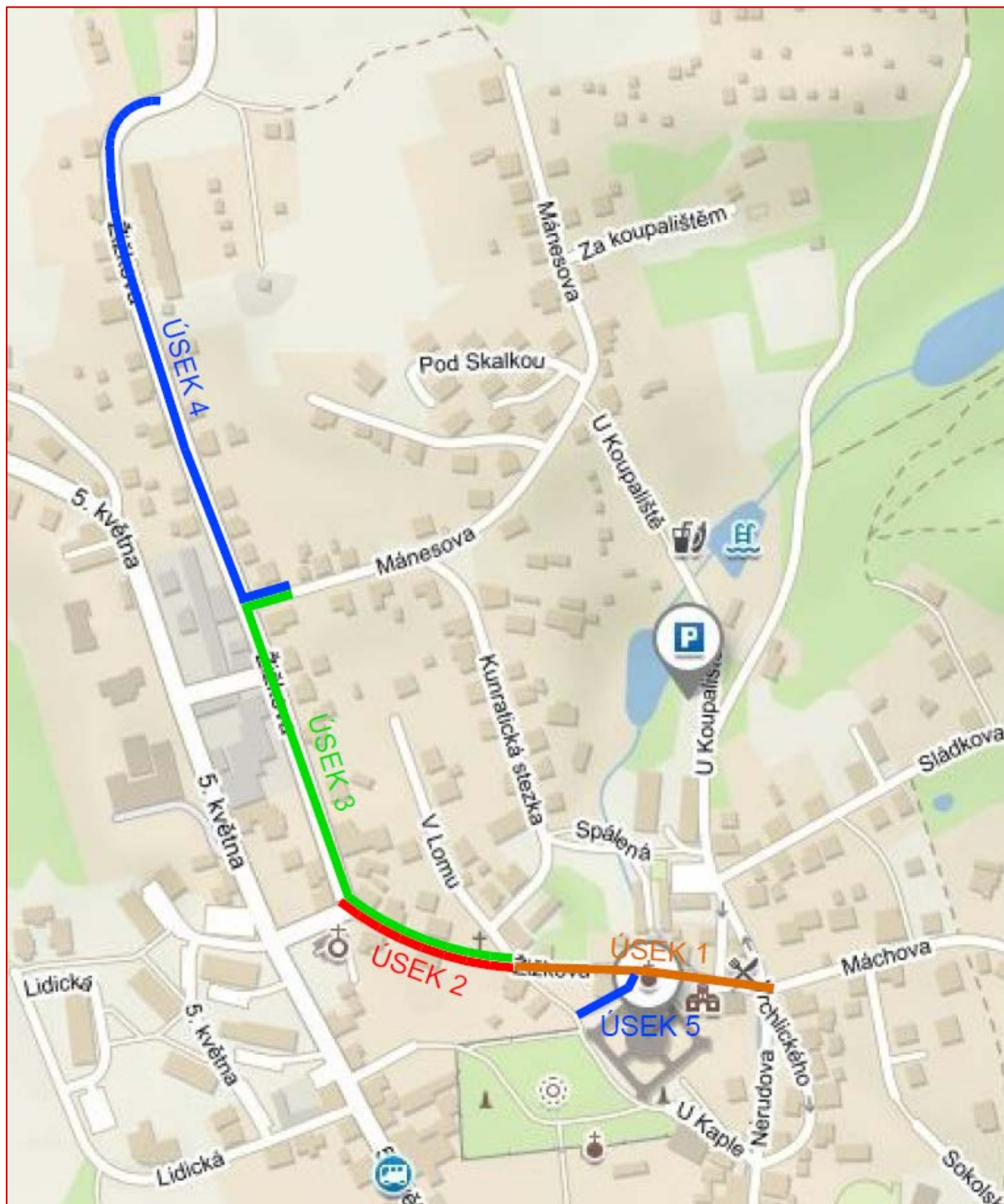
Detailní specifikace stavebního řešení hlavní a doprovodné části projektu jsou uvedeny v následných kapitolách 4.2.1. a 4.2.2 a vycházejí z části B. Souhrnná technická zpráva projektové dokumentace, která je přílohou č. 7 žádosti o podporu.

Tabulka 4-1: Hlavní a doprovodné části projektu

Rozdělení částí projektu v souladu s podmínkami výzvy č. 40 IROP	Bližší specifikace
<p>1) Hlavní části projektu</p>	<p>Předmětem hlavní části projektu jsou stavební objekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • úsek 1: <ul style="list-style-type: none"> ○ SO 101-1 Chodník pro pěší – hlavní trasa, ○ SO 104-1 Dopravní značení, ○ SO 301-1 Odvodnění komunikací (část), ○ SO OP Rekonstrukce opěrné zdi, ○ VRN-1 (zařízení staveniště, geodetické práce), • úsek 2: <ul style="list-style-type: none"> ○ SO 101-2 Chodník pro pěší – hlavní trasa, ○ SO 104-2 Dopravní značení, ○ SO 301-2 Odvodnění komunikací (část), ○ VRN-2 (zařízení staveniště, geodetické práce), • úsek 3: <ul style="list-style-type: none"> ○ SO 101-3 Chodník pro pěší – hlavní trasa, ○ SO 301-3 Odvodnění komunikací, ○ VRN-3 (zařízení staveniště, geodetické práce), • úsek 4: <ul style="list-style-type: none"> ○ SO 101-4 Chodník pro pěší – hlavní trasa, ○ SO 301-4 Odvodnění komunikací (část), ○ VRN-4 (zařízení staveniště, geodetické práce), • SO 401 Veřejné osvětlení přechodů pro chodce.
<p>2) Doprovodné části projektu</p>	<p>Předmětem doprovodné části projektu jsou:</p> <ul style="list-style-type: none"> • výdaje na realizaci <u>vybraných</u> odůvodněných stavbou vyvolaných, podmiňujících a souvisejících investic do výše 20 % celkových způsobilých výdajů: <ul style="list-style-type: none"> ○ SO 102-1 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu, ○ SO 102-2 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu, ○ SO 102-3 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu, ○ SO 102-4 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu. • výdaje na realizaci <u>ostatních</u> odůvodněných stavbou vyvolaných, podmiňujících a souvisejících investic do výše 10 % celkových způsobilých výdajů: <ul style="list-style-type: none"> ○ SO 101-1 Chodník pro pěší – hlavní trasa: <ul style="list-style-type: none"> ▪ HSV 5 Komunikace pozemní, ○ SO OP Rekonstrukce opěrné zdi: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 742 Elektroinstalace – slaboproud – přeložka optického kabelu, ○ SO 301 Odvodnění komunikací (část).

Hlavní a doprovodné části projektu budou realizovány dodavatelsky.

Obrázek 8 Vybudování a rekonstrukce chodníků v ulici Žižkova, Česká Kamenice – situace širších vztahů



Zdroj: Projektová dokumentace – IQ Projekt, 06/2022

4.2.1. Popis hlavní části projektu

SO 101 Chodník pro pěší – hlavní trasa

Tento stavební objekt řeší hlavní trasu chodníku včetně rozšíření pro umístění přechodů pro chodce a konstrukci sjezdů v profilu chodníku.

Vzhledem ke značnému rozsahu rekonstrukce je PD rozdělena do několika funkčních úseků:

- Úsek č. 1 – od ul. Nerudova po sjezd do uličky ke Kapli u č. p. 316,
- Úsek č. 2 – od sjezdu do uličky ke Kapli u č. p. 316 po křižovatku s ul. Husova (levá strana ve směru staničení),
- Úsek č. 3a – od křižovatky s ul. V Lomu po konec povrchu prováděném v kamenné dlažbě (sjezd na p.p.č. 1824/2) – pravá strana ve směru staničení,
- Úsek č. 3b – od sjezdu na p.p.č.1824/2 po křižovatku s ul. Mánesova – pravá strana ve směru staničení,
- Úsek č. 4 – od křižovatky s ul. Mánesova po konec trasy – pravá strana ve směru staničení,
- Úsek č. 5 – příjezdová komunikace k bočnímu vstupu do Kaple – nezpůsobilé výdaje projektu.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání komunikací je v souladu s ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a zároveň respektuje rozsah pozemku stavebníka.

Chodník je navržen s minimální šířkou 1,50 m. Průchozí profil v místě sjezdu má minimální šířku 1,0 m.

Výškové vedení

Výškový systém je Bpv.

Výškové osazení chodníku respektuje niveletu stávající komunikace.

Konstrukce komunikací

Chodníky i sjezdy podél komunikací jsou v úseku od ul. Nerudova do ul. Husova navrženy z kamenné dlažby – tento úsek se nachází v památkové zóně města.

Chodníky i sjezdy podél komunikací jsou v úseku od ul. Husova do konce zastavěného území navrženy z betonové dlažby.

Silniční obrubníky jsou navrženy žulové, zahradní žulové nebo betonové dle umístění. Ve vybraných sjezdech jsou navrženy kvůli vyrovnání výškových rozdílů betonové přejezdové obrubníky.

Komunikace je posuzována jako komunikace funkční třídy D2, tj. komunikace s vyloučením motorové dopravy, třída dopravního zatížení CH (chodníky) a komunikace obslužné funkční třídy C, třída dopravního zatížení O (sjezdy v profilu chodníku). Konstrukce komunikací je navržena v souladu s požadavky na provoz na komunikacích a to dle katalogu vozovek pozemních komunikací – TP 170.

Katalog je závazným podkladem ve smyslu ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací.

Podmínkou provádění stavebních prací na zpevněných plochách je dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti podložní zeminy pro konstrukci na pláni, stanoveného projektem. Modul přetvárnosti je nutné ověřit zatěžovací zkouškou podle ČSN 72 1006.

Tabulka 4-2: Skladba chodníků v úseku 1, 2, 3a

Chodníky – hlavní trasa – kamenná dlažba, skladba č. 1 Núpk D2 TDZ CH, konstrukce D2-D-1/PIII.	Materiál	Tloušťka vrstvy
Kamenná dlažba, drobná kostka 6/4, čtvercová zádlazba	D	60 mm
Lože fr. 0-4 mm	L	30 mm
Štěrkodrt fr. 0-63 mm	ŠDB	150 mm
Geotextilie (max 300 g/m ²)	-	-
Zhutněné podloží 30 MPa	-	-
Celkem		240 mm

Tabulka 4-3: Skladba chodníků v úseku 1, 2, 3a – sjezdy

Sjezdy – hlavní trasa – kamenná dlažba, skladba č. 2 Núpk D2 TDZ VI, konstrukce D2-D-1/PIII	Materiál	Tloušťka vrstvy
Kamenná dlažba, střední kostka 10/12, čtvercová zádlažba	D	100 mm
Lože fr. 0-4 mm	L	40 mm
Štěrkodrt fr. 0-63 mm	ŠDB	250 mm
Geotextilie (max 300 g/m ²)	-	-
Zhutněné podloží 30 MPa	-	-
Celkem		390 mm

Tabulka 4-4: Odvodňovací a dělicí proužky

Odvodňovací a dělicí proužky – kamenná dlažba, skladba č. 6 Núpk D1 TDZ IV, konstrukce D1-D-3/PIII.	Materiál	Tloušťka vrstvy
Kamenná dlažba, velká kostka 15/17, přímá zádlažba s většími spárami	D	160 mm
Lože fr. 0-4 mm	L	40 mm
Betonová deska	SC C8/10	100 mm
Mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm
Geotextilie (max 300 g/m ²)	-	-
Zhutněné podloží 30 MPa	-	-
Celkem		500 mm

Tabulka 4-5: Skladba chodníků v úseku 3b, 4 a 5

Sjezdy v profilu chodníku – betonová dlažba, skladba č. 4 Núpk D2 TDZ V, konstrukce D2-D-1/PIII.	Materiál	Tloušťka vrstvy
Betonová dlažba	D	60 mm
Lože	L	30 mm
Štěrkodrt	ŠD	150 mm
Zhutněné podloží 30 MPa	-	-
Celkem		240 mm

Tabulka 4-6: Skladba chodníků v úseku 3b, 4 a 5 – sjezdy

Sjezdy v profilu chodníku – betonová dlažba, skladba č. 4 Núpk D2 TDZ V, konstrukce D2-D-1/PIII.	Materiál	Tloušťka vrstvy
Betonová dlažba	D	80 mm
Lože	L	40 mm
Štěrkodrt fr. 0-63 mm	ŠD	250 mm
Geotextilie (max 300 g/m ²)	-	-
Zhutněné podloží 30 MPa	-	-
Celkem		470 mm

SO 301 Odvodnění komunikace

V současné době je těleso komunikace odvodňováno do stávajících uličních vpustí. Způsob odvodnění se nemění, jen v závislosti na dispozičních úpravách v komunikaci budou některé vpusti přeloženy, popř. doplněny. Odvodnění komunikace v úseku ul. Husova – Nerudova je koordinováno s projektem „Oprava zatrubněného potoka, Česká Kamenice, ul. Žižkova“.

Úseky podél nových chodníků budou prostřednictvím trativodů odvodněny do vsaku do přilehlé zeleně.

SO 401 Veřejné osvětlení

Pro přechody pro chodce se použijí svítidla LL STREET 60W ATW, stožáry PB 6 s výložníky PDB 1 – 2000 – 3000.

Napojení nových stožárů bude provedeno smyčkováním z nejbližších vhodných lamp VO, popř. z rozvaděčových skříní VO, a jejich vzájemné propojení bude provedeno protlakem pod komunikací.

Bezbariérové užívání stavby

Chodníky pro pěší včetně nově zřizovaných přechodů pro chodce a navazujících sjezdů jsou provedeny v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

1) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- podélný sklon: požadavky:
 - max. do 8,33%,
 - Skutečnost v PD:
 - podélný sklon je dán sklonem stávající komunikace, především silnice III/26313, což je v horních úsecích až 10%. Z toho důvodu jsou ve vybraných sjezdech provedeny v rampových částech chodníku odpočinkové zóny s nulovým podélným sklonem.
- příčný sklon:
 - do 2,0 %, u vjezdů do nemovitostí je vždy zajištěn průchozí profil šířky min. 0,9 m se sklonem max 2,0%, v šířce chodníku (1,50 m) nepřekročí příčný navazujících rampových částí sklon 12 %,
- rampy:
 - max. 1:8 (12,5%), rampa nepřesáhne dl. 3,0m,
- obruby:
 - silniční obruba nášlap 80 – 120 mm, v místech ukončení chodníku, nájездů a vjezdů, míst pro přecházení nášlap 20 (30) mm,
- protiskluznost:
 - povrch všech zpevněných ploch musí být se součinitelem smykového tření min. 0,6,
- vyhrazená a parkovací stání:
 - V rámci stavby jsou navržena dvě parkovací stání každé v šířce 3,5 m.

2) zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

- vodící linie:
 - VL1 přirozená – záhonová obruba OZ1, odsazení + 60mm,
 - VL2 umělá – vodící pás z dlažby (vodící drážka) – umístěna v místech přerušení přirozené vodící linie na více než 7,0 m,

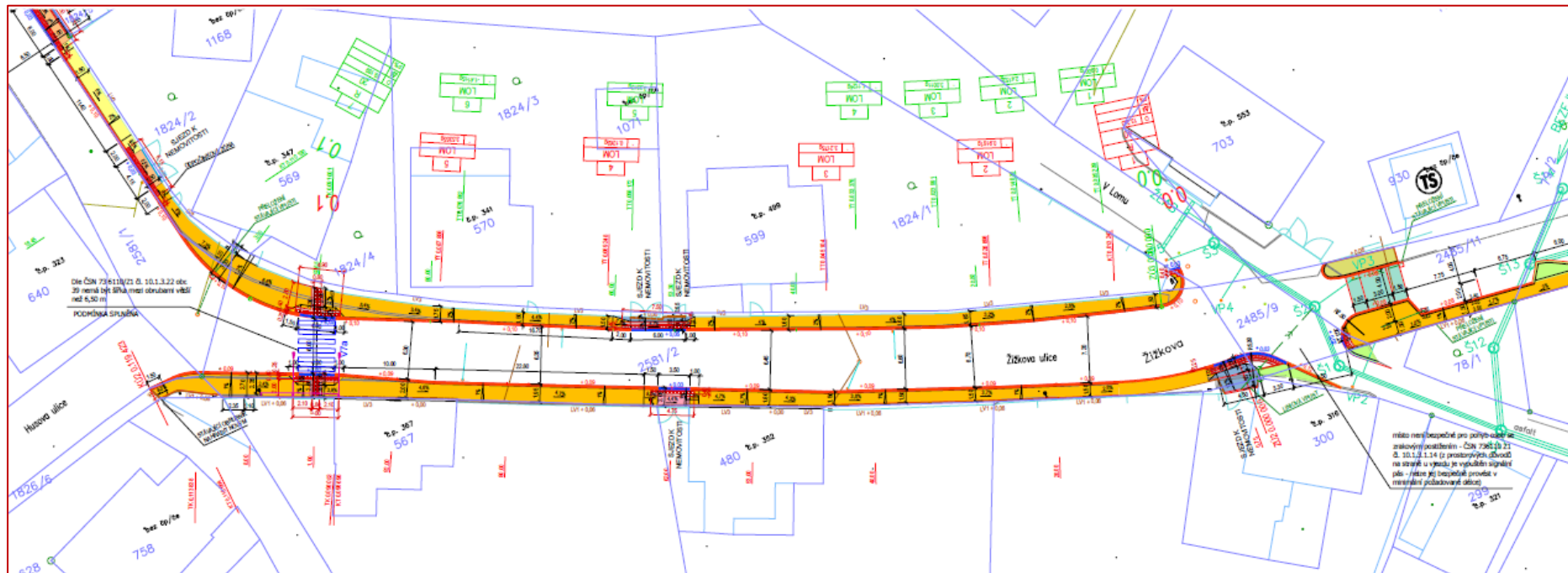
- VL3 přirozená – opěrné zdi, podezdívky plotů, oplocení
- hmatové prvky:
 - V úsecích s povrchem z kamenných kostek – kamenná dlažba pro nevidomé TAKTIL CZECHGRANIT QUADRA, rozměr 400x400mm, tl. 60 – 80 mm lemovaná kamennou dlažbou hladkou CZECHGRANIT CONTRASTA, rozměr 250x400 mm, tl.60 – 80 mm.
 - V úsecích s povrchem z betonové dlažby - z reliéfní dlažby, barva červená (okolní plocha barva šedá):
 - varovný pás š. 400mm, podél obrub s nášlapem pod 80 mm,
 - signální pás š. 800 mm, délka min 1500 mm,
- akustické prvky:
 - nejsou navrhovány
- vizuální prvky:
 - kontrastní pás podél nástupní hrany autobusové zastávky, šířka 0,4 m, betonová dlažba hladká, barva červená – v projektu se nevyskytuje,
 - sloupky DZ a stožáry vrchních vedení a VO v trase chodníku budou opatřeny vizuální kontrastem buď povrchovou úpravou sloupku, nebo dodatečným kontrastním nátěrem.
- použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení:
 - Všechny použité výrobky pro bezbariérové úpravy staveb musí odpovídat technickým předpisům a musí mít „Ověření o shodě výrobku dle §7 nařízení vlády č. 163/2002 Sb.
 - Hmatové prvky musí mít následující tvarové řešení:
 - u okolního povrchu z betonové zámkové dlažby, asfaltu, hladkých kamenných desek, apod.
 - s výstupky tvaru kulových úsečí s průměrem 20 až 25 mm a výškou 4 až 5,5 mm s roztečí výstupků 50 až 100 mm
 - s výstupky tvaru válců a komolých kuželů s průměrem 20 až 25 mm a výškou 4 až 5,5 mm s roztečí výstupků 50 až 100 mm,
 - u okolního povrchu s reliéfem (nepravidelnými výstupky), musí být okolí tvořené rovinnými deskami nebo prvky s ekvivalentním rovinným povrchem v šíři nejméně 250 mm,
 - reliéfní povrch s max. výškovými rozdíly 8 mm a s roztečí vrcholů reliéfu (hřebenu reliéfu) 30 až 60 mm,
 - při výjimečném použití měkkých materiálů (pryž, recyklát, PVC apod.) může být výška reliéfu snížena až na 2 mm a mezera mezi výstupky snižena až na 30 mm.

Obrázek 9 Vybudování a rekonstrukce chodníků v ulici Žižkova, Česká Kamenice – úsek 1 – nový stav



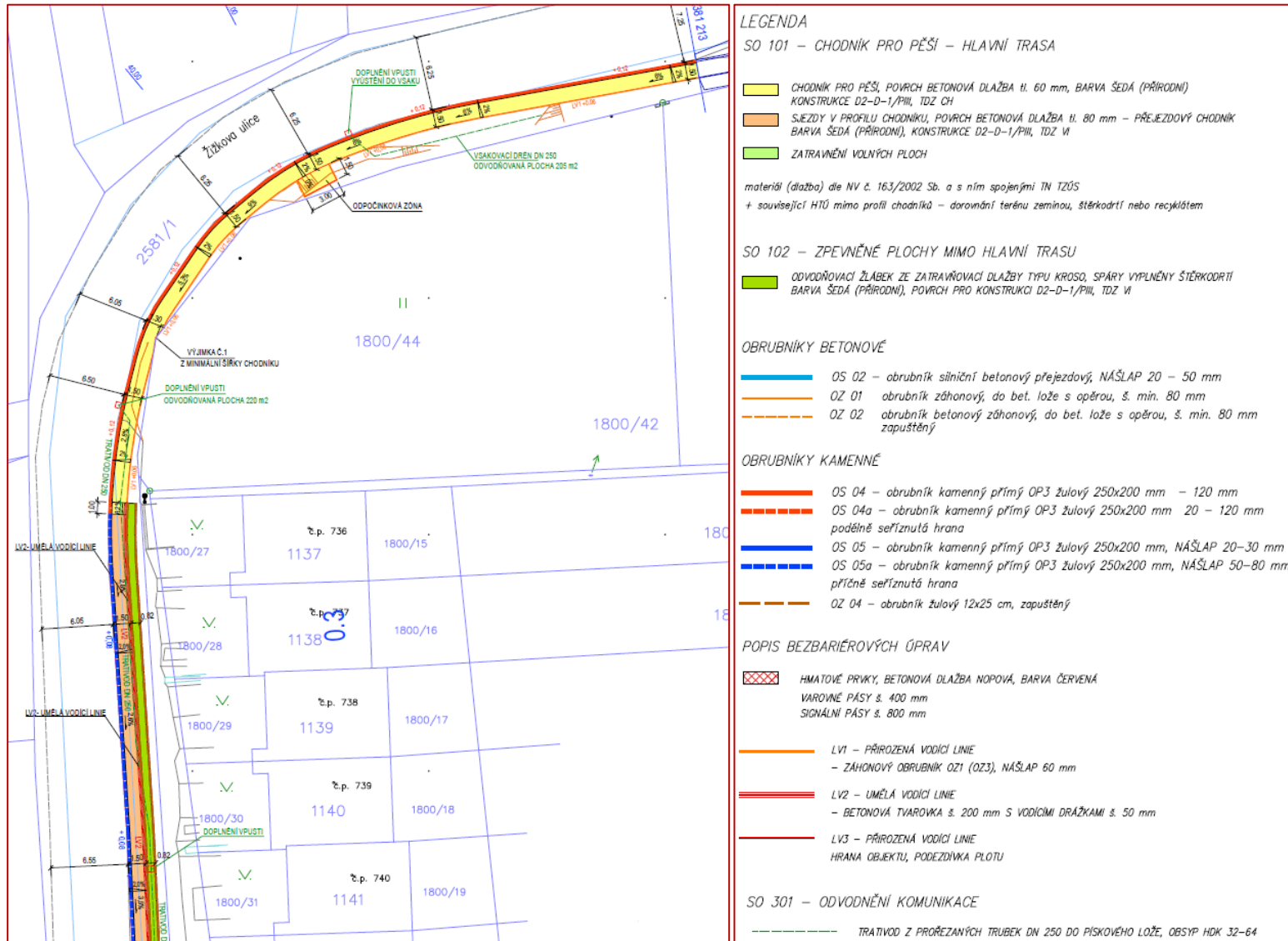
Zdroj: Projektová dokumentace – IQ Projekt, 06/2022

Obrázek 10 Vybudování a rekonstrukce chodníků v ulici Žižkova, Česká Kamenice – úsek 2 a 3 – nový stav



Zdroj: Projektová dokumentace – IQ Projekt, 06/2022

Obrázek 11 Vybudování a rekonstrukce chodníků v ulici Žižkova, Česká Kamenice – úsek 4c – nový stav a legenda povrchů



Zdroj: Projektová dokumentace – IQ Projekt, 06/2022

4.2.2. Popis doprovodné části projektu

Součástí rekonstrukce a vybudování chodníků jsou také investice, které podle pravidel výzvy nespádají do hlavní části projektu.

Jedná se konkrétně:

- výdaje na realizaci vybraných odůvodněných stavbou vyvolaných, podmiňujících a souvisejících investic do výše 20 % celkových způsobilých výdajů:
 - SO 102-1 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu,
 - SO 102-2 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu,
 - SO 102-3 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu,
 - SO 102-4 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu.

V těchto stavebních objektech jsou výdaje zahrnující:

- přejezdové prahy na komunikaci kvůli zpomalení dopravy v souvislosti s rozšířením Zóny Tempo 30 na úseku č. 1, tj. bezpečnostní opatření na pozemní komunikaci včetně přímo souvisejících stavebních úprav pozemní komunikace nezbytných pro zvýšení bezpečnosti nemotorové dopravy,
- výdaje na realizaci ostatních odůvodněných stavbou vyvolaných, podmiňujících a souvisejících investic do výše 10 % celkových způsobilých výdajů:
 - SO 101-1 Chodník pro pěší – hlavní trasa:
 - HSV 5 Komunikace pozemní:
 - kompletní rekonstrukce vozovky v části úseku č. 1 podél sanované opěrné zdi – kvůli rozsahu výkopu nutném pro sanaci je nutno provést kompletní rekonstrukci vozovky v dotčeném úseku, tj. stavbou vyvolané ostatní úpravy a přeložky stávajících pozemních komunikací,
 - SO OP Rekonstrukce opěrné zdi:
 - 742 Elektroinstalace – slaboproud – přeložka optického kabelu:
 - stavbou vyvolané úpravy a přeložky stávající technické infrastruktury,
 - VRN-1, VRN-2, VRN-3, VRN-4:
 - (inženýrská činnost, provozní vlivy, dokumentace skutečného provedení stavby),
 - SO Odvodnění komunikací:
 - SO 301-1:
 - v přímých výdajích projektu byla zahrnuta pouze část výdajů určená poměrem mezi plochou chodníku a vozovky:
 - polovina úseku je rozdělena v poměru 4 : 1 vycházející z poměru šířky vozovky (6 metrů) a chodníku (1,5 metru)
 - v přímých výdajích na hlavní část projektu bylo zahrnuto 20 % výdajů,
 - úpravy stávající technické infrastruktury:
 - polovina úseku je přesunuta mezi „výdaje na realizaci ostatních odůvodněných stavbou vyvolaných, podmiňujících a souvisejících investic do výše 10 % celkových způsobilých výdajů, tj. výdaje na „stavbou vyvolané úpravy a přeložky stávající technické infrastruktury“,

- SO 301-2:
 - v úseku 2 bylo použito rozdělení na dvě stejné části:
 - liniová vpusť v prostoru chodníku, odvodňuje pouze chodník,
 - bylo ponecháno v přímých výdajích na hlavní část projektu,
 - úpravy stávající technické infrastruktury:
 - přesunuto mezi „výdaje na realizaci ostatních odůvodněných stavbou vyvolaných, podmiňujících a souvisejících investic do výše 10 % celkových způsobilých výdajů, tj. výdaje na „stavbou vyvolané úpravy a přeložky stávající technické infrastruktury“,
- SO 301-3:
 - pro SO Odvodnění komunikací v úseku 3:
 - zde se jedná pouze o liniovou vpusť v prostoru chodníku, odvodňuje pouze chodník,
 - bylo ponecháno v přímých výdajích na hlavní část projektu,
- SO 301-4:
 - pro SO Odvodnění komunikací v úseku 4 bylo použito rozdělení na poměry podle délky níže uvedených úseků:
 - zde se jedná o výstavbu nové kanalizace v místech, kde dosud chodník nebyl a voda z komunikace volně odtékala přes krajnici, kde bude nyní vybudován chodník,
 - v přímých výdajích projektu byla zahrnuta pouze část výdajů určená poměrem mezi plochou chodníku a vozovky:
 - v úseku od 0,320 do 0,381 je rozděleno v poměru 4 : 1 vycházející z poměru šířky vozovky (6 metrů) a chodníku (1,5 metru)
 - v přímých výdajích na hlavní část projektu bylo zahrnuto 20 % výdajů,
 - v úseku od 0,245 do 0,320 je rozděleno v poměru 2 : 1 vycházející z poměru šířky prostoru k rodinným domům (3 metrů) a chodníku (1,5 metru)
 - v přímých výdajích na hlavní část projektu bylo zahrnuto 33 % výdajů.

SO 102 Zpevněné plochy mimo hlavní trasu

Tato část projektu řeší sjezdy k nemovitostem mimo hlavní trasu chodníku v rozsahu nezbytném pro plynulé spádování sjezdu a v rozsahu dotčených parcel. Dále je součástí této části projektu zřízení přejezdových prahů na komunikaci kvůli zpomalení dopravy v souvislosti s rozšířením Zóny Tempo 30 na úsek č. 1. Dále je součástí této části projektu kompletní rekonstrukce vozovky v části úseku č. 1 podél sanované opěrné zdi – kvůli rozsahu výkopu nutném pro sanaci je nutno provést kompletní rekonstrukci vozovky v dotčeném úseku.

Konstrukce komunikací

Sjezdy jsou navrženy z kamenné, popř. betonové dlažby. Obnovená vozovka bude provedena v původní konstrukci s asfaltovým povrchem. Přejezdové prahy mají navržen povrch z kamenných kostek.

Komunikace je posuzována jako komunikace funkční třídy C, třída dopravního zatížení O (sjezdy) a V (přejezdové prahy a obnova komunikace). Konstrukce komunikací je navržena v souladu s požadavky na provoz na komunikacích a to dle katalogu vozovek pozemních komunikací – TP 170. Katalog je závazným podkladem ve smyslu ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací. Podmínkou provádění stavebních prací na zpevněných plochách je dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti podložní zeminy pro konstrukci na pláni, stanoveného projektem. Modul přetvárnosti je nutné ověřit zatěžovací zkouškou podle ČSN 72 1006.

Tabulka 4-7: Skladba zpevněných ploch v úseku 1 – přejezdový práh

Přejezdový práh – vedlejší trasa – kamenná dlažba, skladba č. 7 Núpk D1 TDZ V, konstrukce D1-D-3/PIII	Materiál	Tloušťka vrstvy
Kamenná dlažba, střední kostka 10/12, čtvercová zádlažba	DL	100 mm
Lože fr. 0-4 mm	L	40 mm
Vyrovňovací vrstva štěrku	ŠD	150 mm
Geotextilie (max 300 g/m ²)	-	-
Původní podkladní vrstvy vozovky, přehutnění 45 MPa	-	-
Celkem		500 mm

Tabulka 4-8: Skladba zpevněných ploch v úseku 1 – Obnovená vozovka po sanaci opěrné zdi

Obnovená vozovka po sanaci opěrné zdi – vedlejší trasa – povrch asfaltový, skladba č. 8 Núpk D1 TDZ V, konstrukce D1-N-2/PIII	Materiál	Tloušťka vrstvy
ACO11	DL	40 mm
ACP16+	L	70 mm
Štěrku	ŠDA	150 mm
Štěrku	ŠDB	150 mm
Zhutněné podloží 45 MPa	-	-
Celkem		410 mm

Tabulka 4-9: Skladba zpevněných ploch v úseku 2 – sjezdy

Sjezdy – hlavní trasa – kamenná dlažba, skladba č. 2 Núpk D2 TDZ VI, konstrukce D2-D-1/PIII	Materiál	Tloušťka vrstvy
Kamenná dlažba, střední kostka 10/12, čtvercová zádlažba	DL	100 mm
Lože fr. 0-4 mm	L	40 mm
Štěrku fr. 0-63 mm	ŠDB	250 mm
Geotextilie (max 300 g/m ²)	-	-
Zhutněné podloží 30 MPa	-	-
Celkem		390 mm

4.2.3. Podrobný popis konečného stavu po realizaci projektu

Vybudované a rekonstruované chodníky přispějí k zajištění kontinuálního provozu v Žižkově ulici v České Kamenici.

Podél Žižkovy ulice bude od křižovatky s Nerudovou ulicí až na konec zastavěného území podél silnice III. třídy č. 26313 rekonstruován a vybudován chodník:

- o minimální šířce 1,5 metru,

- v celé délce realizací bezbariérových úprav přizpůsobený pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace a také např. pro pečující osoby s dětmi a s kočárky,
- doplněný o veřejné osvětlení na nově zřizovaných přechodech pro chodce,
- s rozšířenou zónou Tempo 30 s nově zřízenými přejezdovými prahy pro zpomalení dopravy na úseku č. 1, která významně přispěje ke zklidnění dopravy a zvýšení její bezpečnosti.

4.3. Odůvodnění potřeby a účelnosti investice

4.3.1. Stručné zdůvodnění potřeby projektu

Zdůvodnění potřeby realizace projektu se opírá především:

- o výsledky Auditů bezpečnosti pozemních komunikací zpracovaného pro řešenou lokalitu Ing. Hynkem Seinerem, který je přílohou č. 14 žádosti o podporu,
- o požadované parametry na bezbariérovost stanovené vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb,
- o statistiku nehodovosti v řešené lokalitě,
- o prognózy vývoje dopravy ve městě Česká Kamenice,
- o prognózu vývoje výstavby ve městě v návaznosti na limity stanovené Územním plánem města.

Hlavním důvodem pro realizaci projektu je stávající nezajištění kontinuálního provozu v Žižkově ulici v České Kamenici a s tím spojená nízká bezpečnost a vysoká nehodovost, kdy stávající komunikace pro pěší:

- mají nedostatečnou šířku pro bezpečný pohyb osob, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace a pečujících osob s dětmi a s kočárky,
- v části řešeného úseku podél silnice III. třídy č. 26313 chodníky zcela chybí,
- nejsou přizpůsobeny požadavkům osob s omezenou schopností pohybu a orientace,
- představují pro účastníky silničního provozu zvýšené riziko nehod.

4.3.2. Vazba projektu na specifický cíl 6.1 a výzvu

Předkládaný projekt má přímou a jasně definovanou vazbu na aktivitu „Infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu“ specifického cíle 6.1 IROP „Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství“.

Hlavní aktivita projektu – výstavba a rekonstrukce chodníku v ulici Žižkova v České Kamenici přizpůsobeného osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, včetně přechodů pro chodce míst pro přecházení – je plně v souladu s podporovanou aktivitou specifického cíle 6.1, výzvy č. 40 IROP Infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu – SC 6.1 (MRR).

Projekt dále přispěje k naplnění těchto konkrétních cílů specifického cíle 6.1 IROP:

- přispět ke snížení emisí skleníkových plynů v souladu s mezinárodními závazky ČR a snížení emisí znečišťujících látek zejména v městských oblastech:
 - projekt zajištěním kontinuálního provozu v Žižkově ulici v České Kamenici zvýší bezpečnost a atraktivitu využití pěší dopravy v řešené lokalitě pro cesty zejména do centra města za zaměstnáním, vzděláním a dalšími aktivitami. Dojde tak k omezení využívání osobní automobilové dopravy pro tyto cesty, např. dopravu dětí do škol automobily, což zvyšuje dopravní zátěž lokality a má také dopad na zvyšování emisí skleníkových plynů.

- vytvářet podmínky pro aktivní mobilitu, pěší a cyklisty, a zatraktivnění veřejného prostoru, zejména v případě městské mobility a mobility na kratší vzdálenosti, motivovat veřejnost k přestupu z individuální automobilové dopravy na dopravu cyklistickou a pěší:
 - projekt zajištěním kontinuálního provozu v Žižkově ulici v České Kamenici zvýší bezpečnost a atraktivitu využití pěší dopravy, tj. aktivní pěší mobilitu na kratší vzdálenosti,
 - snížením dopravní zátěže v lokalitě a rozšířením zóny s rychlostí 30 km/h dojde také ke zvýšení atraktivity veřejného prostoru v řešené lokalitě,
 - přispěje také k větší motivaci veřejnosti – obyvatel řešené lokality – k přestupu z individuální automobilové dopravy na pěší dopravu.

4.3.3. Identifikace dopadů a přínosů projektu s důrazem na popis dopadů na cílové skupiny

Dopady a přínosy projektu vycházejí ze stanovených cílů projektu a jeho souladu s opatřením specifického cíle 6.1 směřujícími do oblasti infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu a zajištění kontinuálního provozu.

Dopady jsou blíže specifikovány v níže uvedené tabulce. Tabulka současně popisuje potřeby uvedených cílových skupin a dopady projektu, tj. způsob jakým projekt přispěje k uspokojování popsaných potřeb.

Tabulka 4-10: Přehled dopadů a přínosů projektu na cílové skupiny projektu

Dopady a přínosy projektu	Cílová skupina Identifikace dopadů a přínosů projektu na tuto skupinu
Zvýšení bezpečnosti dopravy	<p>Všechny identifikované cílové skupiny</p> <p>Realizací projektu dojde ke zvýšení bezpečnosti chodců pohybujících se na komunikacích pro pěší v trase pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici.</p> <p>Dojde také ke snížení pravděpodobnosti vzniku nehody a rizikových situací, zejména střetu chodce s vozidlem na komunikaci pro pěší v trase nebo v křížení pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici</p> <p>Bezpečnost zvýší také zřízení přechodů pro chodce, které umožní bezpečný přechod chodců přes frekventovanou Žižkovu ulici v Česká Kamenici.</p>
Zlepšení dopravní dostupnosti práce, služeb a vzdělání	<p>Uživatelé veřejné dopravy</p> <p>Realizací projektu dojde k lepšímu zajištění dostupnosti práce, služeb a vzdělání pro cílové skupiny projektu. Tohoto výsledku bude dosaženo zvýšením bezpečnosti a kvality komunikací pro pěší ve městě Česká Kamenice. Zvýší se tak dostupnost veřejných služeb a centra města s občanskou vybaveností a školami. Snazší dostupnostlepší dopravní dostupnost práce, služeb a vzdělání zejména osobám se specifickými potřebami, handicapovaným, dětem a starším lidem.</p>
Zajištění potřeb specifických skupin obyvatel v dopravě	<p>Všechny identifikované cílové skupiny</p> <p>Nově vybudované chodníky řešené v rámci předkládaného projektu budou realizovány v souladu s předpisy upravujícími užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (vyhláška č. 398/2009 Sb.). Realizovaná opatření budou zahrnovat zejména bezbariérové napojení na komunikace, instalaci vodících linií a zřízení varovných a signálních pásů.</p>
Zvýšení atraktivity města pro bydlení	<p>Obyvatelé měst a obcí</p> <p>Realizací projektu dojde ke zvýšení kvality životního prostředí ve městě Česká Kamenice, včetně estetické kvality veřejných prostranství. Dojde ke zvýšení pěší dostupnosti centra města a zde sídlících veřejných služeb, pracovních míst a škol, a to pro obyvatelstvo obecně, zejména pak pro skupiny obyvatel se specifickými potřebami, jako jsou hendikepované osoby, senioři a rodiny s malými dětmi.</p>

4.3.4. Popis souladu projektu s příslušnou strategií

Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050

Předkládaný projekt je v souladu se 2 definovanými opatřeními Dopravní politiky ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050:

- opatření 1.3.4.56:
 - Podporovat rozvoj pěší dopravy zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a s kočárky, osvětlení zastávek a podchodů, svítidla s účinnými optickými prvky, správné osvětlení přechodů atd.) i opatřeními pro zrychlení pěší dopravy zkrácením doby čekání chodců na světly řízených křižovatkách:
 - projekt je plně v souladu s tímto opatřením a jeho realizací dojde:
 - k přizpůsobení rekonstruované i nově budované komunikace pro pěší požadavkům osob s omezenou schopností pohybu a orientace, kdy na celé délce chodníku a doprovodné infrastruktury budou provedeny bezbariérové úpravy a bude v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace,
 - k rozšíření chodníku v celé délce na minimální šířku 1,50 m, které zajistí dostatečnou segregaci a bezpečnost pěšího provozu,
 - k zajištění osvětlení 3 přechody pro chodce podél řešené komunikace,
- opatření 1.3.4.57:
 - Aplikace prvků dopravního zklidňování dopravy a doplňkových bezpečnostních prvků s ohledem na chodce (děti v dopravním provozu, humanizace uličního prostoru):
 - projekt je plně v souladu s tímto opatřením a jeho realizací dojde:
 - k rozšířením Zóny Tempo 30 na úseku č. 1,
 - ke zřízení přejezdových prahů pro zpomalení dopravy,
 - ke zřízení osvětlených přechodů pro chodce.
- opatření 1.3.4.58:
 - Úprava zastávek VHD pro usnadnění nástupu a výstupu cestujících, se zlepšením podmínek pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace:
 - předmětem projektu není úprava zastávek, v realizovaném úseku ulice Žižkova v České Kamenici není zastávka veřejné hromadné dopravy,
- nebo opatření 1.3.5.9:
 - Podporovat kampaně cílené na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel; vyvarovat se genderovým stereotypům týkajících se chování v dopravě:
 - předmětem projektu není kampaň cílená na specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel, ani vyvarovat se genderovým stereotypům týkajících se chování v dopravě, nicméně žadatel na území města respektuje specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel a varuje se genderových stereotypů týkajících se chování v dopravě.

Místní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2023 až 2030

Předkládaný projekt je v souladu s těmito konkrétními body strategie:

- strategie uvádí Žižkovu ulici v České kamenici ve své Analytické části v přehledu vývoje nehodovosti a doporučuje zavedení opatření pro snížení nehodovosti:
 - zklidnění dopravy v této části ulice v kombinaci s opatřeními, které zvýší bezpečnost chodců:
 - vybudování přechodů,
 - zóny zpomalení maximální povolené rychlosti pod standardních 50 km/h,
 - všechna tato opatření jsou realizována v předkládaném projektu.
- Žižkova ulice jako lokalita řešená projektem je také konkrétně uvedena v Akčním plánu na roky 2023 až 2024 ve strategickém pilíři Infrastrukturní opatření:
 - číslo 12 v části Odstraňování nehodových a rizikových lokalit,
 - číslo 24 v části Vytváření bezpečného dopravního prostoru.

Předkládaný projekt tak významně přispívá k naplnění Strategického cíle Místní strategie, kterým je snížení následků dopravních nehod na polovinu.

Z tohoto cíle vychází také navržená cílová hodnota indikátoru 726 011 – Počet nehod na km komunikace s realizovaným bezpečnostním opatřením v kapitole 7.3 Indikátory projektu.

Návrh Místní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2023 až 2030 (jako jinou strategii příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou relevantní pro obce se 40 tisíci a méně obyvateli, které mají z projektu prospěch) po jeho vyhotovení projednala dne 31. 10. 2022 rada města Česká Kamenice.

Strategie a usnesení rady města o jejím projednání jsou přílohou č. 12 žádosti o podporu. Usnesení zastupitelstva města o schválení této strategie, jak zastupitelstvu navrhuje rada v usnesení o projednání, bude doloženo prostřednictvím žádosti o změnu nejpozději k datu vydání Rozhodnutí.

4.3.5. Popis naplnění specifických požadavků na podporovanou aktivitu

- **Popis projektem dotčené stávající pozemní komunikace pro motorovou dopravu**

Pozemní komunikace, podél které budou chodníky rekonstruovány a vybudovány, se nachází v České Kamenici v Žižkově ulici zastavěném území v prostoru plochy silnice I, II. a III. třídy a v plochách ostatních komunikací.

Od začátku řešeného úseku v křížení s ulicí Nerudova ke křižovatce s ulicí Husova se jedná o místní komunikaci, od této křižovatky až na konec zastavěného území jde o silnici III. třídy č. 26313.

- **Podrobný popis a odůvodnění délky vedení komunikace pro pěší v trase pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy nebo v křížení pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy**

Vybudované a rekonstruované chodníky budou vedeny podél ulice Žižkova od křížení s ulicí Nerudova ke křižovatce s ulicí Husova po místní komunikaci a od této křižovatky až na konec zastavěného území podél silnice III. třídy č. 26313. Celková délka komunikace je 0,984 km.

Hlavním důvodem pro rekonstrukci a vybudování komunikace v této délce je zajištění kontinuálního provozu nově postavené a zrekonstruované komunikace pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici podél komunikace s vysokou intenzitou dopravy.

Intenzita dopravy byla v souladu s pravidly výzvy č. 40 IROP zjišťována v řešené lokalitě prostřednictvím vlastního sčítání podle TP 189.

Tabulka 4-11: Intenzita automobilové dopravy v řešeném úseku

Řešený úsek	Stanoviště	RPDI (vozidel /24 hod)
III/26313	křižovatka – Husova – Žižkova (úsek 1 – Žižkova)	1 000
místní komunikace	křižovatka – Husova – Žižkova (úsek 2 – Žižkova)	1 028

Intenzita motorové dopravy na dotčené pozemní komunikaci stanovená na základě vlastního sčítání podle TP 189 v obou měřených relevantních úsecích dosahuje hodnoty výzvu stanoveného limitu 1000 vozidel za den.

Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189 je přílohou této studie proveditelnosti.

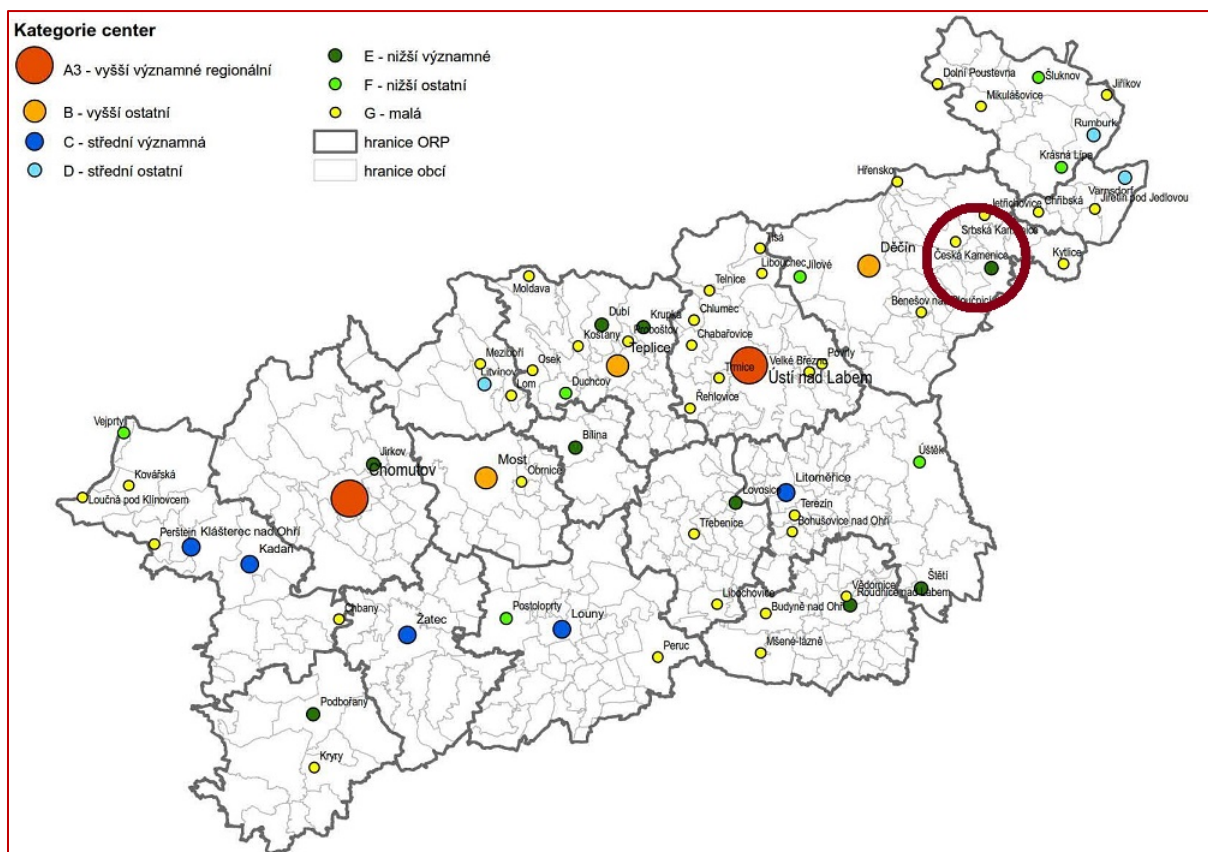
- **Popis vazeb projektu, prostřednictvím uvedení lokalizace a napojení infrastruktury pro bezpečnou nemotorovou dopravu, na městskou oblast**

Řešenou lokalitou – komunikací III/26313 a Žižkovou ulicí prochází dvě významné regionální a nadregionální cyklostezky, tj. prvky infrastruktury pro bezpečnou nemotorovou dopravu.

Jedná se o cyklostezku č. 21 Hřensko – Chrástava vedoucí přes Českou Kamenici východo-západním směrem a také cyklostezku č. 3052 spojující Českou Kamenic se severněji položeným Varnsdorfem s napojením na Sasko.

Česká Kamenice je ve Strategii regionálního rozvoje 2021+ definována jako regionální centrum nižšího řádu. Infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu bude realizována v městské oblasti a bude přímo napojena na odpovídající komunikaci pro pěší nebo cyklisty obsluhující současně městskou oblast a její zázemí.

Obrázek 12 Regionální centra nižšího řádu v Ústeckém kraji s vyznačením místa realizace projektu



Zdroj: Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+, 2019

- **Popis zohlednění specifických potřeb osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace v přístupu ke komunikaci pro pěší**

Detailní popis zohlednění specifických potřeb osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace v přístupu ke komunikaci pro pěší nebo komunikaci pro cyklisty, zejména ve smyslu respektování vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb je detailně popsán v kapitolách:

- 4.2.1. Popis hlavní části projektu, část Bezbariérové užívání stavby,
- 6.1 Soulad projektu s principy zajišťujícími rovnost, začlenění a nediskriminaci,
- 7. Výstupy a výsledky projektu.

Popis zohlednění odlišných potřeb žen a mužů není relevantní. Projekt uplatňuje zásadu rovnosti mužů a žen detailně popsanou v kapitole 6.1 této studie.

- **Výsledky Zprávy o provedení auditu bezpečnosti pozemní komunikace**

Audit bezpečnosti pozemních komunikací zpracovaný pro řešenou lokalitu svými výsledky prokázal potřebnost realizace projektu a efektivitu navrženého řešení k eliminaci zjištěných rizik.

Závěr Auditů konkrétně konstatuje:

- Žádné problémy nebyly nalezeny v předložené projektové dokumentaci. Všechny problémy nalezené v terénu jsou uvedeny v této zprávě včetně návrhu možných opatření s konstatováním, že projektová dokumentace tyto problémy již řeší.
- Audit prokázal přínos uvažované stavby (navržené předkládaným projektem) z hlediska bezpečnosti dopravy a neodhalil v žádné rizika z navržené stavby. Rizika ze stávajícího stavu jsou již v čistopise PD ošetřena.

Audit byl proveden podle metodiky CDV schválené Ministerstvem dopravy České republiky, v souladu se směrnicí EU 2008/96/EC.

Audit bezpečnosti pozemních komunikací zpracovaný pro řešenou lokalitu Ing. Hynkem Seinerem dne 5. 11. 2022 je přílohou č. 14 žádosti o podporu.

- **Zdůvodnění způsobilosti stavebních úprav hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace v části vymezené realizovaným liniovým opatřením**

Zdůvodnění způsobilosti stavebních úprav hlavního dopravního prostoru pozemní komunikace v části vymezené realizovaným liniovým opatřením je detailně uvedeno:

- v kapitole 4.2 Popis jednotlivých částí projektu,
- v podkapitole 4.2.2 Popis doprovodné části projektu.

4.3.6. Popis možnosti alternativních řešení

Nulová varianta projektu, tedy nerealizování projektového záměru, by znamenala prodlužování současného stavu, který je charakterizován zejména problémy uvedenými v kapitole 4.1.2 Problémy a nedostatky, které má realizace projektu řešit.

Mezi tyto problémy patří:

- dožilý, resp. havarijný stav povrchů a nedostatečná šířka chodníků,
- úsekově chybějící chodníky,
- absence bezbariérových úprav,
- zvýšené riziko nehod v řešení úseku.

Přetrvával by tak stav, jehož výsledkem je:

- nízká bezpečnost chodců a dalších účastníků provozu podél řešené komunikace,
- zvýšená nehodovost specifikovaná v kapitole 4.1.2 a 7.3,
- špatná dostupnost centra města, občanské vybavenosti a škol pro pěší z lokality města řešené projektem,
- nevyužití rozvojového potenciálu severozápadní části města pro výstavbu rodinných a bytových domů a podpora trendu zvyšující se městské populace tvořené zejména rodinami s dětmi.

Alternativní řešení vybudování a rekonstrukce chodníku v ulici Žižkova v České Kamenici nebyla zvažována. Důvodem pro tento postup bylo zejména:

- z prostorových a funkčních důvodů není možné zajistit infrastrukturu pro pěší obsluhující konkrétní lokalitu vedením chodníku v jiné trase, popřípadě jiným způsobem,
- technické provedení komunikace pro pěší musí být v souladu s legislativními i technickými normami a není možné je provést jinak, než jsou zpracovány v předkládaném projektu.

4.4. Harmonogram realizace projektu

Přípravná fáze projektu z pohledu podmínek IROP a výzvy č. 40 IROP byla zahájena již v roce 2018, kdy došlo k definování projektového záměru a jeho projednání v rámci Strategického plánu rozvoje místních komunikací, chodníků, mostů, opěrných zdí, přechodů, VO a sportovní infrastruktury. Byla tak stanovena kritéria pro plánované stavební úpravy stávajících komunikací, které vzhledem ke svojí blízkosti pozemním komunikacím s vysokou intenzitou dopravy a svůj stav nevyhovují nárokům na bezpečnost. Byly také definovány směry, kterými se bude síť komunikací pro pěší ve městě Česká Kamenice rozvíjet s ohledem na demografický vývoj, resp. rozvoj města a vznikající novou výstavbu, ke které je zvýšená potřeba zajistit bezpečný přístup komunikací pro pěší.

Zahájení projektu dle podmínek výzvy č. 40 je datován na léto 2022, kdy byla zpracována projektová dokumentace a ustaven interní projektový tým žadatele.

Začátek fyzické realizace projektu je naplánován na **1. 1. 2023**.

Ukončení fyzické realizace projektu je pak plánováno na **31. 12. 2023**, kdy dojde:

- k ukončení stavebních prací,
- předání a převzetí hotového díla stvržené předávacím protokolem,
- vydání kolaudačního souhlasu, resp. kontrolní prohlídka při uvedení do provozu,
- uvedení komunikace pro pěší do provozu.

Podrobné údaje o jednotlivých aktivitách projektu a jejich termínech poskytují následující tabulka:

Tabulka 4-12: Milníky realizace projektu

Aktivita	Období / Termín
Realizační fáze projektu	01. 01. 2023 – 31. 12. 2023
Zpracování a kompletace žádosti o dotaci	11/2022
Registrace žádosti o dotaci	listopad 2022
Realizace výběrového řízení na stavební práce	01/2023 – 02/2023
Realizace stavebních prací	03/2023 – 12/2023
Ukončení realizace projektu	31. 12. 2023
Provozní fáze projektu	01. 01. 2024 – min 5 let od fin. ukončení projektu

Celková délka realizace projektu tak činí **12 měsíců**.

Při koncipování uvedeného harmonogramu byl ze strany žadatele kladen důraz na zohlednění veškerých aspektů souvisejících s realizací obdobného typu investičních akcí.

Žadatel pečlivě zvažil koordinaci jednotlivých stavebních prací v jednotlivých úsecích stavby s ohledem na plynulost a bezpečnost provozu a také s ohledem zajištění dopravní obslužnosti částí města dotčených realizací projektu.

Nastavení harmonogramu projektu vychází zejména ze zkušeností předkladatele s realizací obdobných investičních akcí v minulosti.

Zeleně jsou vyznačeny vedlejší aktivity projektu, modře hlavní aktivity projektu a nachovou barvou pak přípravné aktivity.

Tabulka 4-13: Podrobný harmonogram aktivit v investiční části projektu

	rok	2022				2023											
	měsíc	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Přípravná fáze projektu																	
Jmenování projektového týmu - rozdělení rolí v jednotlivých fázích projektového cyklu																	
Seznámení se s podmínkami výzvy IROP																	
Součinnost s poskytovatelem dotace - CRR																	
Dopracování projektového záměru																	
Realizační fáze projektu																	
Zpracování a registrace projektové žádosti																	
Součinnost s CRR a ŘO při posouzení přijatelnosti a formálních náležitostí projektu																	
Zpracování zadávacích dokumentací																	
Realizace výběrového řízení na stavební práce																	
Realizace stavebních prací																	
TDI, BOZP																	
Ukončení stavebních prací a předání díla k užívání																	
Realizace opatření na zajištění publicity projektu dle pravidel IROP																	
Finanční řízení projektu včetně zaúčtování účetních operací dle pravidel programu																	
Monitoring a administrace projektu dle pravidel IROP																	

Vysvětlivky:

	přípravné aktivity
	hlavní aktivity projektu
	vedlejší aktivity projektu

4.5. Přípravenost projektu k realizaci

4.5.1. Technická připravenost

Technická připravenost projektu k realizaci posuzuje:

- **přípravenost projektové dokumentace**

V přípravné fázi projektu byla v létě roku 2022 zpracována projektová dokumentace v podrobnostech dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení.

Projektová dokumentace byla finalizována v září 2022.

- **přípravenost dokumentace k zadávacím a výběrovým řízením**

Výběrové řízení na hlavní aktivitu projektu – stavební práce – doposud nebylo realizováno.

V současné době byly v rámci zpracování projektové dokumentace upřesněny a finalizovány parametry stavby.

Zadávací dokumentace výběrového řízení bude připravena podle zákona o zadávání veřejných zakázek a podmínek IROP.

- **stav závazných stanovisek dotčených orgánů státní správy**

Všechna závazná stanoviska dotčených orgánů státní správy byla vypořádána v rámci územního a stavebního řízení.

- **stav stavebního řízení**

V návaznosti na finalizaci projektové dokumentace byla zpracována a 4. 7. 2022 podána žádost o vydání společného povolení.

Společné povolení bylo vydáno 26. 9. 2022 a právní moci nabylo dne 1. 11. 2022.

Společné povolení je přílohou žádosti o podporu č. 5.

4.5.2. Finanční připravenost

Předfinancování projektu a financování vlastního podílu spolufinancování včetně nezpůsobilých výdajů projektu bude zajištěno prostřednictvím bankovního úvěru.

Splacení uvedeného bankovního úvěru se předpokládá z obdržené dotace v 1. čtvrtletí 2024.

Žadatel je v případě nutnosti připraven předfinancovat projekt v plné výši také z vlastních zdrojů.

4.5.3. Administrativní připravenost

Administrativní připravenost je zajištěna zaměstnanci žadatele – města Česká Kamenice. Pro účely úspěšné přípravy a realizace projektu a zajištění udržitelnosti projektu byl sestaven projektový tým, ve kterém jsou zastoupeni zaměstnanci města. Kancelářské a technické vybavení pracovníků projektového týmu je zabezpečeno z titulu jejich pracovních pozic pro žadatele.

Projektový tým

Tabulka 4-14: Projektový tým a kvalifikace jeho členů

	Pozice	Jméno	Kvalifikace člena týmu
1.	Vedoucí projektového týmu	Mgr. Jan Papajanovský	starosta města Česká Kamenice
2.	Projektová manažerka a kontaktní osoba	Kateřina Pospíšilová	referentka odboru rozvoje, investic a životního prostředí města Česká Kamenice, zodpovědná za koordinaci projektových aktivit
3.	Finanční manažerka	Ing. et. Bc. Jitka Volfová	vedoucí finančního odboru města Česká Kamenice, zodpovědná za finanční stránku projektu, včetně vedení účetnictví
4.	Technický garant – stavební práce	Tomáš Bartoň	externista odboru rozvoje, investic a životního prostředí města Česká Kamenice, zodpovědný za provádění stavebních prací

V **přípravné** fázi projektu jsou členové týmu zapojeni do následujících aktivit:

Vedoucí projektového týmu:

- zodpovědnost za celkovou přípravu konceptu projektu,
- koordinace činnosti jednotlivých členů projektového týmu,
- koordinace přípravy projektu,
- zodpovědnost za předložení žádosti o dotaci včetně relevantních příloh,
- spolupráce při zpracování podkladů, žádosti o dotaci, finančních analýz a výběrových řízení,
- komunikace s poskytovatelem dotace.

Projektová manažerka, kontaktní osoba:

- spolupracuje se zpracovatelem zadávací dokumentace,
- působí jako konzultant při přípravě žádosti a požadovaných podkladů,
- zajišťuje přílohy žádosti o dotace,
- spolupracuje na přípravě žádosti a poskytuje další odborné poradenství.

Finanční manažerka projektu:

- zpracování podkladů pro přípravu rozpočtu projektu, doložení podkladů pro ekonomické hodnocení,
- stanovení priorit pro investiční krytí akce,
- odpovědnost za účetnictví projektu v době přípravy a zajištění odděleného účetnictví dle podmínek IROP,
- zajištění finančního krytí provozní fáze provozu nově pořizovaných přístrojů, nastavení ekonomiky projektu.

Technický garant projektu – stavební práce:

- spolupráce při návrhu konceptu projektového záměru a zajištění souladu návrhu s požadavky bezpečnosti dopravy,
- stanovení stavebních, technických a bezpečnostních dispozic a parametrů plánovaných a rekonstruovaných chodníků v Žižkově ulici,
- spolupráce a komunikace se zpracovatelem projektové dokumentace,
- součinnost při přípravě zadávací dokumentace.

V **realizační** fázi projektu jsou členové týmu zapojeni do následujících aktivit:

Vedoucí projektového týmu:

- zodpovědnost za komplexní realizaci projektu,
- koordinace činnosti jednotlivých členů projektového týmu,
- zodpovědnost za plnění harmonogramu projektu,
- zodpovědnost za dosažení výstupů projektu a naplnění plánovaných hodnot indikátorů projektu,
- rozhodování o změnách v projektu a zajištění zpracování oznámení o změnách,
- zajištění kontroly kvality plnění,
- monitoring průběžného čerpání rozpočtu, řízení cash-flow projektu a dodržování celkového projektového rozpočtu,
- zodpovědnost za zajištění součinnosti při kontrolách a auditech v souvislosti s realizací projektu.

Projektová manažerka, kontaktní osoba:

- dohled nad realizací projektu z hlediska náplně, řízení a dohled nad aktivitami projektu,
- kontrola kvality plnění, dohled a koordinace dodavatelů k zajištění programových aktivit, převzetí příslušného plnění, příprava podkladů pro inventarizaci majetku,
- průběžná kontrola dodržování harmonogramu projektu,
- spolupráce při zajištění a kontrole naplnění podmínek příjemce dotace IROP,
- spolupráce při zpracování zpráv o realizaci projektu s žádostí o platbu.

Finanční manažerka projektu:

- vedení projektového účetnictví podle zákona o účetnictví a pravidel IROP, zajišťuje finanční řízení projektu v souladu s obecně závaznými právními předpisy a dle pokynů vedoucího projektového týmu,
- vedení analytické účetní evidence ve vztahu k projektu pod číslem akce,
- kontrola účetní a ekonomické způsobilosti výdajů,
- finanční výkaznictví,
- zodpovědnost za kontrolu náležitostí faktur ze strany dodavatelů,
- závěrečné vyúčtování projektu – příprava podkladů,
- součinnost při kontrolách projektu,
- příprava finančních podkladů pro monitorovací zprávy a další analýzy a hodnocení projektu,
- kontrola plnění finančního plánu,
- proplácení faktur a jiných závazků plynoucích ze smluv,
- zajišťuje finanční prostředky na financování investice,
- provádí změny rozpisu rozpočtu projektu dle potřeby na základě schválených změn,
- zajištění pojištění výstupů projektu,
- inventarizace majetku.

Technický garant projektu – stavební práce:

- účast na kontrolních dnech stavby, kontrola odstraňování případných vad a nedodělků,
- koordinace při zajištění zabezpečení realizace výstavby (TDI, BOZP),
- kontrola plnění stavebního harmonogramu,
- spolupráce při zajištění přejímání dokončeného díla,
- spolupráce při kontrole věcného naplňování projektu z hlediska nastavování údržby vybudovaných a rekonstruovaných chodníků v Žižkově ulici.

Pro **provozní** fázi bude rovněž sestaven projektový tým, který bude zajišťovat efektivní provoz výstupů projektu a plnit povinnosti vyplývající z podmínek IROP.

Vymezení kompetencí a odpovědnosti jednotlivých členů projektového týmu je následující:

Vedoucí projektového týmu:

- zodpovědnost za udržitelnost projektu v provozní fázi,
- koordinace činnosti členů projektového týmu,
- zodpovědnost za zajištění finanční udržitelnosti výstupů projektu,
- koordinace a kontrola zajištění nezbytné údržby výstupů projektu.
- iniciace navazujících aktivit pro zajištění trvalé udržitelnosti výstupů projektu,
- komunikace s poskytovatelem dotace,
- zajištění průběhu kontrol a auditů,
- zajištění zpracování a předkládání Zpráv o udržitelnosti projektu.

Projektová manažerka, kontaktní osoba:

- dohled nad kontrolou zajištění udržitelnosti výstupů projektu,
- zajištění podkladů pro zpracování a předkládání Zpráv o udržitelnosti projektu,
- zodpovědnost za udržitelnost projektu v provozní fázi.

Finanční manažer projektu:

- zodpovědnost za řízení financování projektu a vedení účetnictví v době udržitelnosti,
- dohled a zajištění podkladů pro případné kontroly ze strany pověřených orgánů,
- poskytnutí součinnosti v případě realizovaných kontrol ze strany pověřených orgánů.

Technický garant projektu – stavební práce:

- zodpovědnost za provoz a údržbu výstupů projektu – vybudované a rekonstruované chodníky v Žižkově ulici,
- spolupráce při monitorování výsledků projektu.

4.6. Ekonomická / neekonomická činnost žadatele o podporu

Město Česká Kamenice je subjektem veřejné správy a na základě toho vykonává činnosti v rámci působnosti veřejné správy, při nichž vystupuje jako orgán veřejné moci. Takové činnosti nejsou považovány za výkon ekonomické činnosti.

Ekonomickou činnost vykonává město v případě, že nejde o činnosti prováděné v rámci působnosti veřejné správy. Ekonomickou činnost vykonává město ve vazbě na využití hmotného a nehmotného majetku města. Předmětem projektu nejsou žádné dané ekonomické činnosti.

Podíl ekonomické činnosti na celkové činnosti žadatele je 9 %.

Žadatel nevede oddělené účetnictví pro svoje ekonomické a neekonomické činnosti.

Projekt nebude směřovat do ekonomických činností města. Jeho cílem je rozvoj veřejné dopravní infrastruktury pro pěší a zvýšení její bezpečnosti, které město chápe jako důležité pro svůj další rozvoj.

5. PROKÁZÁNÍ PRÁVNÍCH VZTAHŮ

Právní vztahy k nemovitému majetku dotčeného realizací projektu (stavbou) byly řešeny v rámci stavebního řízení. Pravomocné rozhodnutí vydané v rámci tohoto řízení osvědčuje právo žadatele k realizaci projektu a případným zásahům do majetku třetích osob v rámci a mezích tohoto povolení.

Tabulka 5-1: Nemovitosti dotčené realizací projektu

Nemovitá věc v katastrálním území Česká Kamenice [621285]	Právní vztah
Parcela č. st. 2485/1	Ve vlastnictví žadatele – Města Česká Kamenice
Parcela č. st. 296	Ve vlastnictví ŽOSKA ČK s.r.o.
Parcela č. st. 298	Ve vlastnictví Římskokatolická farnost – děkanství Česká Kamenice
Parcela č. st. 300	Ve vlastnictví Slípková Jana
Parcela č. st. 29	Ve vlastnictví ŽOSKA ČK s.r.o.
Parcela č. st. 30	Ve vlastnictví žadatele – Města Česká Kamenice
Parcela č. st. 2485/12	
Parcela č. st. 2485/7	
Parcela č. st. 2485/10	
Parcela č. st. 2485/11	
Parcela č. st. 2485/9	
Parcela č. st. 2485/6	
Parcela č. st. 2582	
Parcela č. st. 2581/2	
Parcela č. st. 1824/1	
Parcela č. st. 1826/6	Ve vlastnictví žadatele – Města Česká Kamenice
Parcela č. st. 1826/3	Ve vlastnictví Ústeckého kraje
Parcela č. st. 2581/1	
Parcela č. st. 2581/3	Ve vlastnictví žadatele – Města Česká Kamenice
Parcela č. st. 1812/2	
Parcela č. st. 1804/7	
Parcela č. st. 1804/6	Ve vlastnictví – SJM Kunert Jaroslav a Kunertová Jarmila
Parcela č. st. 2581/4	Ve vlastnictví žadatele – Města Česká Kamenice
Parcela č. st. 2485/3	

Obrázek 13 Katastrální mapa s vyznačením vedení komunikace, kde bude projekt realizován



Zdroj: Projektová dokumentace – IQ Projekt, 06/2022

6. SOULAD PROJEKTU S PRINCIPY ZAJIŠŤUJÍCÍMI ROVNOST, ZAČLENĚNÍ A NEDISKRIMINACI A S PRINCIPY UDRŽITELNÉHO ROZVOJE (HORIZONTÁLNÍ PRINCIPY)

Předmětem kapitoly je popis a zdůvodnění vlivu projektu na horizontální principy.

6.1. Soulad projektu s principy zajišťujícími rovnost, začlenění a nediskriminaci

Projekt je v souladu s čl. 9 Horizontální zásady nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060. Při jeho realizaci a následném využívání jeho výsledků bude zohledněno a zajištěno:

- dodržování genderové rovnosti,
- nedojde k diskriminaci na základě pohlaví, rasy nebo etnického původu, náboženského vyznání nebo přesvědčení, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace.
- bude zajištěna rovnost, začlenění a uplatňována opatření proti diskriminaci.

Konkrétní uvedená opatření k zajištění souladu realizace a provozu projektu s uvedenými principy jsou uvedena:

- v kapitole 4.2.1. Popis hlavní části projektu, část **Bezbariérové užívání stavby**,
- níže:

Cíl a výstup, kterého bude realizací projektu dosaženo, tj. zajištění kontinuálního provozu nově postavené a zrekonstruované komunikace pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici, bude využíván všemi občany města, jejími návštěvníky, dojíždějícími za prací a službami a také uživateli veřejné dopravy bez ohledu na pohlaví, rasu nebo etnický původ, náboženské vyznání nebo přesvědčení, zdravotního postižení, věk nebo sexuální orientaci.

Vybudovaný a rekonstruovaný chodník bude upraven dle vyhlášky 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. To znamená, že chodník bude řešen jako bezbariérový a budou zde instalovány varovné a signální pásy a vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace.

Princip rovných příležitostí a nediskriminace dále byl a bude uplatňován v každé fázi projektu zejména v těchto oblastech:

- Při výběru členů projektového týmu nebyla aplikována žádná diskriminační výběrová kritéria (např. na základě pohlaví, věku, národnosti či etnické příslušnosti atd.).
- Výběr dodavatelů bude/byl realizován v souladu s pravidly programu a platnou legislativou, tj. transparentně a nediskriminačně.
- Publicita projektu bude reflektovat princip rovných příležitostí v přístupu k informacím. Publicita bude cílená jak na osoby s přístupem k informačním technologiím, tak i na ostatní skupiny obyvatel.

Publicita projektu bude reflektovat princip rovných příležitostí v přístupu k informacím. Publicita bude cílená jak na osoby s přístupem k informačním technologiím, tak i na ostatní skupiny obyvatel.

- popis a zdůvodnění vlivu projektu na rovnost žen a mužů:

Projekt je ve vztahu k podpoře rovnosti mezi muži a ženami neutrální, tj. není zaměřen na jednoznačnou přímou podporu této oblasti, zároveň však nevytváří podmínky, které by jakýmkoliv způsobem zapříčinily zhoršení stávajícího stavu či měly negativní dopad na danou oblast.

V souladu s Dopravní politikou ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050 žadatel na území města respektuje specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel a varuje se genderových stereotypů týkajících se chování v dopravě.

Projekt přispívá k podpoře rovných příležitostí a zásad nediskriminace.

Projekt má neutrální vliv na horizontální princip.

6.2. Soulad projektu s principy udržitelného rozvoje

Projekt bude realizován v souladu s cíli a zásadami udržitelného rozvoje a zásadou „významně nepoškozovat“ („DNSH“) v oblasti životního prostředí.

Konkrétní opatření pro naplňování této zásady jsou popsány v Projektové dokumentaci stavby (příloha č. 7 žádosti o podporu) a v Dokumentaci k prověřování z hlediska klimatického dopadu (příloha č. 13 žádosti o podporu):

- Popis souladu projektu s principy udržitelného rozvoje a vlivů projektu na životní prostředí:
 - Vlivy na klima (zmírňování změny klimatu, přizpůsobování se změně klimatu):
 - Dokumentace k prověřování z hlediska klimatického dopadu prokázala, že realizací projektu nedojde ke zvýšení emisí skleníkových plynů (projekt nepodléhá povinnosti posouzení uhlíkové stopy) a bude zajištěna klimatická odolnost podpořené infrastruktury,
 - Vlivy na udržitelné využívání a ochranu vodních zdrojů:
 - projektem nedojde k negativnímu ovlivnění povrchových ani podzemních vod, resp. potenciálně zasažený vodní útvar, a vlivy staveniště nebude zhoršena kvalita vody a bude předcházeno vodnímu stresu:
 - do projektu ve fázi provozu nebudou vstupovat žádné vstupy vody a energie,
 - ve fázi realizace nevyžaduje stavba napojení na vodu,
 - v lokalitě se nenachází zdroj nerostů ani podzemních vod, navrhovaná stavba se nenachází ve výhradním ložisku, v chráněném ložiskovém území, ve stanoveném dobývacím prostoru,
 - Opatření týkající se předcházení vzniku odpadů a recyklace:
 - plán přípravy nejméně 70 % (hmotnostních) nikoli nebezpečného stavebního a demoličního odpadu (s výjimkou v přírodě se vyskytujících materiálů uvedených v kategorii 17 05 04 na evropském seznamu odpadů stanoveném rozhodnutím Komise 2000/532/ES) vzniklého na staveništi k opětovnému použití, recyklaci nebo jiným druhům materiálového využití, včetně zásypů, při nichž jsou jiné materiály nahrazeny odpadem (dále jen „opětovné použití“):
 - v rámci přípravy projektové dokumentace a rozpočtu projektu bylo stanoveno odhadované množství jednotlivých kategorií odpadu generovaného a připravovaného k opětovnému použití, včetně popisu způsobů přípravy/předání a návazných druhů opětovného použití,
 - žadatele je s uvedeným plánem srozuměn a zajistí minimálně předání příslušného množství odpadu k opětovnému použití ve výběrovém řízení na zhotovitele stavby, případně zajistí předání příslušného množství odpadu k opětovnému použití do konkrétního zařízení určeného pro nakládání s danou kategorií odpadu,
 - Opatření týkající se prevence a omezování znečištění ovzduší, vody nebo krajiny:
 - projektem nedojde ke zvýšení emisí znečišťujících látek a budou přijímána opatření ke snížení hluku, prachu a emisí znečišťujících látek při stavebních nebo údržbářských pracích:
 - viz kapitoly B.6 a B.2.10 Souhrnné technické zprávy projektové dokumentace,
 - stavba po svém dokončení nebude zdrojem hluku ani prašnosti,

- projektem nedojde ke zvýšení hlukové zátěže obyvatelstva a světelného znečištění:
 - viz kapitoly B.6 a B.2.10 Souhrnné technické zprávy projektové dokumentace,
- Opatření na ochranu a obnovu biologické rozmanitosti a ekosystémů:
 - projektem nedojde k negativnímu ovlivnění zvláště chráněných území, soustavy Natura 2000 a zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů:
 - stavba nezasahuje do územního systému ekologické stability (dále jen ÚSES), do biotopů a stanovišť zvláště chráněných druhů, do maloplošných zvláště chráněných území, ani nepodléhá vydání stanoviska dle § 45i ZOPK,
 - způsob minimalizace záborů kvalitních zemědělských půd a lesních půd, a kvantifikace případných záborů zemědělských a lesních půd:
 - Část stávajícího chodníku se v současné době nachází na pozemku 1804/6, resp. tento pozemek vybíhá do prostoru místní komunikace. Tento pozemek je veden jako zahrada s ochranou ZPF. Plocha chodníku, do které tento pozemek zasahuje, je 14,63 m². Celkový zábor ploch ZPF pro stavbu je tedy 14,63 m². Podle §9 odst. 2 písm. a) zákona č. 334/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů (Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu) není pro stavbu do 25,0 m² v zastavěném území nutný souhlas orgánu ochrany zemědělského půdního fondu.
- Popis výsledků zjišťovacího řízení, posuzování vlivů záměru na životní prostředí podle 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, nebo posouzení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000, pokud jsou u projektu relevantní:
 - není pro předkládaný projekt relevantní, viz výše.
- Návrh zmírňujících a kompenzačních opatření ve fázi realizace (výstavby) a ve fázi provozu dotčené infrastruktury pro bezpečnou nemotorovou dopravu, pokud jsou u projektu relevantní:
 - není pro předkládaný projekt relevantní.

Projekt má neutrální vliv na horizontální princip.

7. VÝSTUPY A VÝSLEDKY PROJEKTU

7.1. Přehled výstupů projektu a jejich kvantifikace

Tabulka 7-1: Výstupy projektu a jejich kvantifikace

Výstup	Kvantifikace	Popis výstupu
Komunikace s realizovaným bezpečnostním opatřením	0,984 km	Předkládaným projektem bude realizován chodník podél komunikace o celkové délce 0,984 km.
Provedení bezbariérových úprav v celé trase vybudovaného a rekonstruovaného chodníku	1 chodník a doprovodná infrastruktura s provedenými bezbariérovými úpravami	Realizací projektu dojde k přizpůsobení rekonstruované i nově budované komunikace pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici požadavkům osob s omezenou schopností pohybu a orientace: <ul style="list-style-type: none"> na celé délce chodníku a doprovodné infrastruktury budou provedeny bezbariérové úpravy a bude v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
Veřejné osvětlení na nově zřizovaných přechodech pro chodce	3 osvětlené přechody pro chodce	Projektem bude zajištěno osvětlení 3 přechodů pro chodce podél řešené komunikace.

7.2. Popis plnění cílů projektu

Tabulka 7-2: Výstupy projektu a jejich příspěvek k plnění cílů projektu

Výstup	Popis plnění cíle projektu
Komunikace s realizovaným bezpečnostním opatřením	Předkládaným projektem bude realizován chodník podél komunikace o celkové délce 0,984 km. Dojde tak: <ul style="list-style-type: none"> ke zvýšení bezpečnosti chodců (cílových skupin projektu) pohybujících se na komunikacích pro pěší v trase pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici, ke snížení pravděpodobnosti vzniku nehody a rizikových situací, zejména střetu chodce s vozidlem na komunikaci pro pěší v trase nebo v křížení pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici.

<p>Provedení bezbariérových úprav v celé trase vybudovaného a rekonstruovaného chodníku</p>	<p>Realizací projektu dojde k přizpůsobení rekonstruované i nově budované komunikace pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici požadavkům osob s omezenou schopností pohybu a orientace:</p> <ul style="list-style-type: none">• na celé délce chodníku a doprovodné infrastruktury budou provedeny bezbariérové úpravy a bude v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. <p>Výstup tak provedením bezbariérových úprav v celé trase vybudovaného a rekonstruovaného chodníku přispěje zejména k naplnění těchto cílů projektu pro cílové skupiny projektu:</p> <ul style="list-style-type: none">• zajištění kontinuálního provozu a vyšší bezpečnosti dopravy a rozšíření bezbariérové dostupnosti veřejné dopravní infrastruktury ve městě,• bezpečnější pohyb po komunikaci zejména pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace.
<p>Veřejné osvětlení na nově zřizovaných přechodech pro chodce</p>	<p>Projektem bude zajištěno osvětlení 3 přechody pro chodce podél řešené komunikace:</p> <ul style="list-style-type: none">• osvětlené přechody významně zvýší bezpečnost chodců při přechodu frekventované komunikace a významně tak sníží riziko střetu chodců s účastníky provozu na komunikaci,• osvětlení bude mít největší přínos pro seniory, pečující osoby s kočárky a dětmi do 3 let a osoby se sníženou schopností pohybu, orientace a komunikace, pro které přecházení přes frekventovanou komunikaci představuje zvýšené riziko střetu s ostatními účastníky provozu. Významným příspěvkem pro snížení rizika střetu s chodcem bude mít osvětlení také pro řidiče motorových i nemotorových vozidel.

7.3. Indikátory projektu

Tabulka 7-3: Indikátory výstupu

Kód a název indikátoru	Cílová hodnota	Popis stanovení cílové hodnoty
726 001 – Délka komunikace s realizovaným bezpečnostním opatřením	0,984 km	<p>Předkládaným projektem bude rekonstruován a vybudován chodník, tj. realizováno bezpečnostní opatření podél několika úseků komunikace, jejichž délka je stanovena v projektové dokumentaci projektu.</p> <p>Celková délka všech úseků činí 0,984 km. Tato délka byla stanovena jako součet jednotlivých úseků:</p> <ul style="list-style-type: none"> • úsek 1.....0,166 km, • úsek 2.....0,117 km, • úsek 3.....0,319 km, • úsek 4.....0,382 km, • Celkem.....0,984 km.

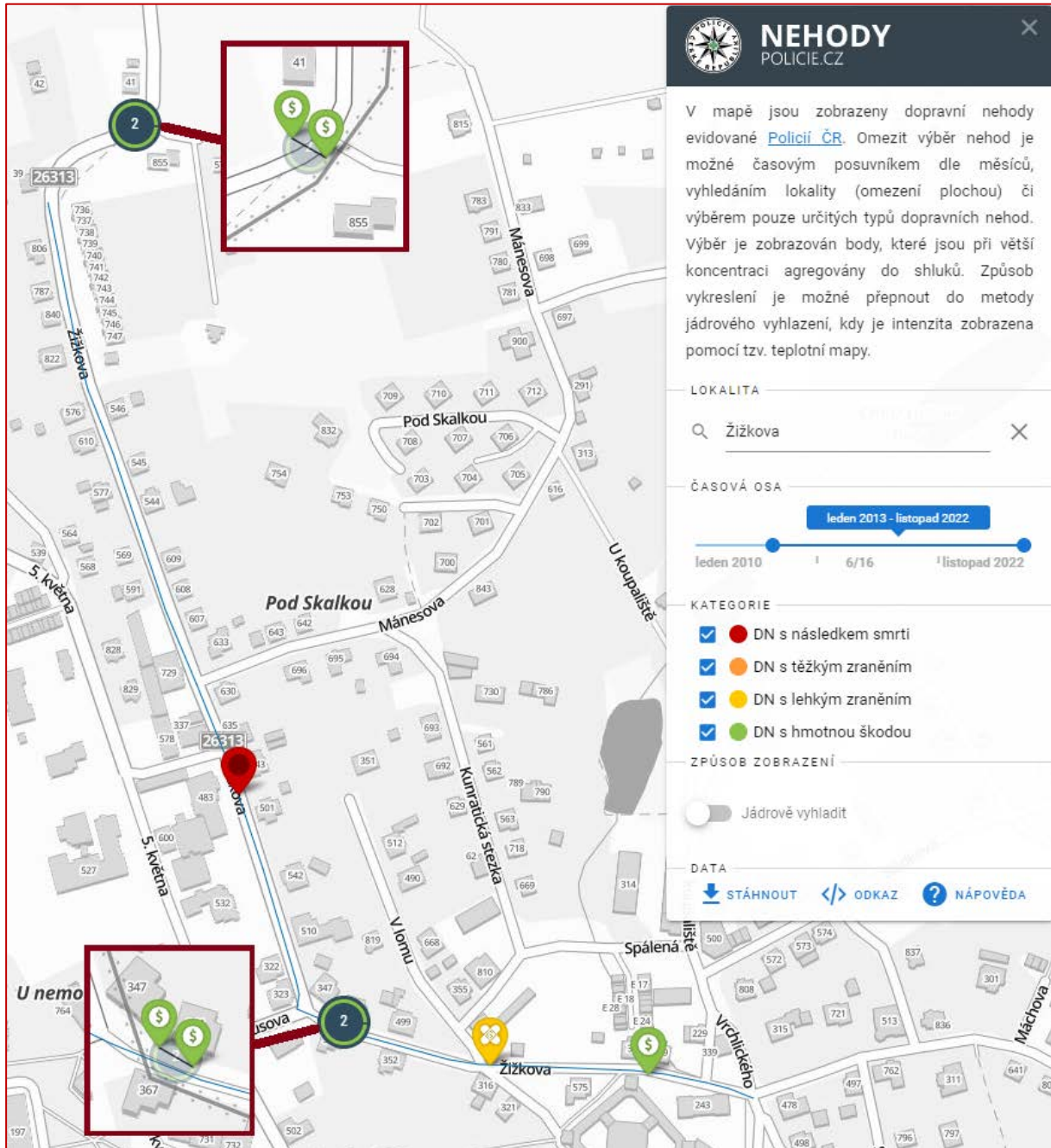
Tabulka 7-4: Indikátory výsledku

Název a kód indikátoru	Výchozí hodnota	Popis stanovení výchozí hodnoty	Cílová hodnota	Popis stanovení cílové hodnoty
726 011 – Počet nehod na km komunikace s realizovaným bezpečnostním opatřením	0,711	<p>Výchozí hodnota byla stanovena na základě statistiky počtu dopravních nehod na jeden kilometr stávající řešené pozemní komunikace pro motorovou dopravu vymezené souběžnou trasou komunikace pro pěší, křížením s komunikací pro pěší za období deseti let před předpokládaným zahájením realizace projektu.</p> <p><i>Detailní výpočet je uveden v tabulce níže.</i></p>	0,356	<p>Cílová hodnota vychází z předpokladu snížení nehodovosti na řešeném úseku pozemní komunikace o 50 %.</p> <p>Tato hodnota byla stanovena expertním odhadem vlivu realizace projektu – nově postavené a zrekonstruované komunikace pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici – na bezpečnost pohybu chodců podél komunikace.</p> <p>Cílová hodnota také naplňuje strategický cíl Místní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2023 až 2030.</p>

Tabulka 7-5: Výpočet výchozí hodnoty indikátoru 726 011

Název položky	Hodnota	Popis stanovení hodnot
Délka úseku	0,984 km	Hodnota indikátoru 726 001 – Délka komunikace s realizovaným bezpečnostním opatřením
Období 01/2013 – 12/2022	10 let	Období stanovené v Metodickém listu indikátoru.
Počet nehod za stanovené období	7 nehod	Počet nehod uvedený ve statistice Policie na stránce https://nehody.policie.cz ,
Průměrný roční počet dopravních nehod na jeden kilometr – výchozí hodnota indikátoru	0,711	Hodnota stanovená jako roční podíl počtu nehod za uvedené období v uvedeném úseku vztažený k hodnotě na jeden kilometr.

Mapa 2: Statistika nehodovosti v řešením úseku



Zdroj: <https://nehody.policie.cz/#17/14.41325/50.80477/1e3w3> a vlastní zpracování (detaily nehod)

7.4. Očekávané významné multiplikační efekty projektu:

Projekt naplněním svých cílů – zajištěním kontinuálního provozu nově postavené a zrekonstruované komunikace pro pěší v Žižkově ulici v České Kamenici. – bude mít významné multiplikační efekty zejména v následujících oblastech:

- potenciál pro rozvoj obce:
 - projekt výrazně přispěje k lepší dostupnosti významné rozvojové lokality na severozápadním okraji města Česká Kamenice a tak zvýší atraktivitu města pro další obyvatele,
- snížení nákladů na likvidaci škod na zdraví a majetku:
 - projekt významně přispěje ke zvýšení bezpečnosti dopravy a ke zvýšení bezpečnosti chodců (cílových skupin projektu) pohybujících se na komunikacích pro pěší v trase pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy v Žižkově ulici v České Kamenici, dojde tak ke snížení pravděpodobnosti vzniku nehody a dalších rizikových situací, zejména střetu chodce s vozidlem, poklesne tak pravděpodobnost vzniku škod na zdraví a majetku.

8. ZPŮSOB STANOVENÍ CEN

Podrobný rozpočet projektu vychází z konkrétního zaměření projektu s ohledem na jeho hlavní aktivity, tj. výstavbu a rekonstrukci chodníku v trase pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy.

Vzhledem k tomu, že zadávací/výběrové řízení na stavební práce nebylo v době podání žádosti zahájeno, rozpočet byl stanoven na základě předpokládané hodnoty zakázky.

Předpokládaná hodnota zakázky stavebních prací byla stanovena na základě platné projektové dokumentace a oceněného stavebního rozpočtu. Ocenění stavebního rozpočtu v detailu DUR + DSP bylo provedeno na základě aktuálně platného stavebního ceníku v cenové soustavě ÚRS, a odpovídá tak obvyklým cenám na trhu.

Tento rozpočet bude podkladem pro výběr zhotovitele a cena bude upřesněna transparentním výběrovým řízením. Položkový rozpočet stavebních prací je přílohou žádosti o podporu č. 8.

Ceny jsou uváděny s DPH. Žadatel není plátce DPH.

9. ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNOSTI PROJEKTU

9.1. Provozní udržitelnost

Využitelnost pořizované investice je popsána a zdůvodněna v kapitole 4. Podrobný popis projektu.

Nepředpokládá se, že by nějaká součást vybudované infrastruktury byla prodána či byla předána do užívání třetím osobám nebo partnerům.

Nároky na údržbu a nákladnost oprav vybudovaných a rekonstruovaných chodníků v provozní fázi projektu jsou uvedeny v kapitole 11.

V rámci údržby komunikací, které jsou předmětem předkládaného projektu, bude prováděna běžná údržba, tj. sečení přilehlé zeleně a zametení nečistot, hlavně listí z povrchu chodníků, v zimním období pak úklid sněhu. Bude prováděna také údržba související s předepsanou péčí o povrch chodníků, tak jak vyplývá z jejich technické specifikace uvedené v projektové dokumentaci.

Údržbu bude provádět žadatel vlastními silami, obdobně jako spravuje další chodníky na území města.

9.2. Finanční udržitelnost

Žadatel disponuje dostatečnými zdroji pro zajištění provozu a údržby rekonstruovaných i nových úseků bezpečných komunikací pro pěší na území města. Realizace projektu by neměla výrazně ovlivnit výši stávajících provozních výdajů, je očekávána spíše nepatrná úspora celkových nákladů v souvislosti s poklesem potřebných nákladů na údržbu stávajících chodníků ve špatném technickém stavu, které však budou kompenzovány předpokládanými vyššími náklady na údržbu nových úseků.

Žadatelem je veřejný subjekt, který disponuje dostatečnými zkušenostmi s financováním investičních akcí i s jejich následným provozem a údržbou. Ve svém rozpočtu každoročně vyčleňuje na tyto aktivity adekvátní finanční prostředky. Případná provozní ztráta bude kryta ze zdrojů žadatele, resp. provozovatele.

Charakteristika zmíněné udržitelnosti je číselně a slovně vyjádřena v kapitole 11 a z logických důvodů není na tomto místě opakovaně uváděna.

Finanční udržitelnost projektu je v rámci provedené finanční analýzy definovaná jako čistý tok kumulovaného peněžního toku, který nabývá nulových hodnot po celé referenční období.

Díky detailně zpracovanému rozpočtu projektu na základě průzkumu trhu a plánu cash-flow projektu v provozní fázi je žadatel dobře připraven na finanční požadavky spojené s realizací projektu a následným provozem; projekt je tedy finančně udržitelný.

9.3. Administrativní udržitelnost

Počet, kvalifikace a popis činnosti jednotlivých členů projektového týmu, kteří budou řídit projekt v době udržitelnosti projektu je popsán v kapitole 4.5.3.

Žadatel, Město Česká Kamenice disponuje dostatečným administrativním, personálním i materiálně-technickým zázemím pro zajištění udržitelnosti projektu v souladu s pravidly IROP. Projektový tým má dostatečné zkušenosti s přípravou a realizací obdobných aktivit. Pro řízení projektu v jeho fázi provozu / udržitelnosti bude využito stávající zázemí a vybavení. Administrativní a jiné úkony budou vykonávány v rámci běžné pracovní činnosti příslušných osob. Zajištění těchto činností nebude vyžadovat žádné dodatečné finanční náklady (osobní výdaje, doprava, telefon, počítač, provoz kanceláře apod.).

Administrativní udržitelnost je také podpořena charakterem žadatele, kterým je subjekt dlouhodobě působící v oblasti předmětu projektu – budování veřejné dopravní infrastruktury.

Zkušenosti investora s realizací a provozem podobně zaměřených investičních projektů nevzbuzují obavy o personální udržitelnost projektu. Složení a struktura projektového týmu s bohatými zkušenostmi svých členů podporují předpoklad udržení projektu v provozu bez větších potíží.

10. VEŘEJNÁ PODPORA

Tato kapitola uvádí informace potřebné pro hodnocení žádosti o podporu z hlediska jejího souladu s podmínkami veřejné podpory definovanými příslušnou výzvou. Popsány jsou skutečnosti, na základě kterých bude vyloučena přítomnost veřejné podpory v projektu vyloučením minimálně jednoho z níže uvedených definičních znaků.

Konkrétně jde o tyto definiční znaky veřejné podpory stanovené Specifickými pravidly pro žadatele a příjemce:

1. zvýhodnění určitého podniku či odvětví,
2. zatížení veřejných rozpočtů (zdrojů),
3. možné narušení soutěže na vnitřním trhu EU,
4. možné ovlivnění obchodu mezi státy EU.

Ad 1) při hodnocení tohoto znaku veřejné podpory je nezbytné analyzovat:

- zda je příjemce opatření financovaných z veřejných rozpočtů podnikem,
- zda příslušné opatření tomuto podniku poskytuje výhodu a
- zda jsou pravidla pro poskytování finanční podpory selektivní,
- přičemž je nutné kumulativní naplnění všech uvedených bodů.

Pojmem „podnik“ se rozumí jakákoli entita, která vykonává ekonomickou činnost, bez ohledu na její právní status nebo způsob, jakým je financována. Pro účely veřejné podpory v rámci IROP 2021 – 2027 je tedy podnikem jakákoliv právnická osoba, jakož i každý veřejný orgán, buď se samostatnou právní subjektivitou, nebo spadající pod orgán veřejné moci, který takovou samostatnou právní subjektivitu má. Podstatné je, zda daný partner provozuje činnost, kterou lze považovat za ekonomickou či nikoliv.

„Ekonomickou činností“ se rozumí nabízení zboží a/nebo služeb na trhu. Ziskovost či neziskovost opatření (projektu), resp. zda je zboží či služba na trhu nabízena bezplatně, v tomto případě není rozhodující.

Z uvedených skutečností vyplývají následující závěry:

- Není rozhodující status podniku podle národní legislativy. Mohou to být podniky řídicí se právem veřejným i právem soukromým. Stejně tak nerozhoduje, komu patří kapitál takových podniků, atd.
- Není rozhodující, zda příslušný podnik generuje zisk. I neziskové podniky mohou nabízet zboží a služby na trhu.
- Rozhodující je pouze charakter konkrétní vykonávané činnosti, na kterou podpora směřuje, a to v rovině, zda jde o činnost ekonomickou. Pokud subjekt vykonává činnosti jak ekonomické, tak neekonomické, považuje se za podnik pouze v souvislosti s ekonomickými činnostmi, na které podpora směřuje.
- Naproti tomu aktivity spojené s výkonem veřejné správy se za ekonomické aktivity nepovažují. Jedná se např. o spolupráci mezi kompetentními orgány veřejné správy, činnosti spojené s veřejným systémem školství, tvorba koncepčních studií, analýz, **budování obecně přístupné infrastruktury (včetně dopravní infrastruktury pro pěší) za přispění veřejných zdrojů**, činnost spolků bez poskytování ekonomických aktivit apod.
- Žadatelem o podporu je město Česká Kamenice a podpora bude směřovat na zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy na území města. Jak z charakteru projektu tedy vyplývá, podpora bude směřovat na aktivity spojené s výkonem veřejné správy/samosprávy.

Tento definiční znak veřejné podpory tak naplněn nebude.

Ad 2) prostředky EU jsou považovány za veřejné prostředky tehdy, pokud o nich rozhodují orgány veřejné správy. Prostředky EFRR a státního rozpočtu představující finanční podporu v rámci programu IROP 2021 – 2027 jsou tedy veřejnými prostředky.

Tento definiční znak veřejné podpory je tedy u prostředků poskytnutých ze zdrojů EU naplněn vždy.

Ad 3) dle výkladu orgánů EU dochází k narušení hospodářské soutěže tehdy, pokud opatření posílí postavení příjemce podpory oproti jeho konkurentům. K naplnění tohoto znaku postačuje již hrozba narušení hospodářské soutěže, která ovšem musí být reálná, tj. založená na objektivních předpokladech a prokázání souvislosti mezi poskytnutím veřejné podpory a ohrožením hospodářské soutěže.

- Žadatelem o podporu je město Česká Kamenice a podpora bude směřovat na zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy na území města.
- Žadatel o podporu – město Česká Kamenice – je financován převážně z veřejných zdrojů, tzn. jeho činnost je nehopodářská. Žadatel neplánuje infrastrukturu podpořenou z dotace, tj. modernizovanou komunikaci pro pěší, využívat pro hospodářskou činnost.

Tento definiční znak veřejné podpory tak naplněn nebude.

Ad 4) ovlivnění obchodu je třeba chápat ve smyslu výměny zboží, služeb mezi členskými státy EU. Není stanovena žádná hranice pro výši podpory, kdy by již konkrétní opatření ovlivňovalo či neovlivňovalo obchod mezi členskými státy. K ovlivnění obchodu zpravidla nedochází, pokud má podpořené opatření (projekt) pouze lokální (regionální) charakter a/nebo je “přitažlivé” jen pro zeměpisně ohraničenou oblast.

- Podpora bude směřovat na zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy na území města. Jak z charakteru projektu vyplývá, k ovlivnění obchodu mezi členskými státy EU dojít nemůže.

Tento definiční znak veřejné podpory tak naplněn nebude.

11. FINANČNÍ ANALÝZA

11.1. Plán cash-flow v realizační fázi projektu v členění po letech

Finanční analýza projektu vychází z níže uvedených investičních nákladů projektu a predikovaných provozních nákladů a výnosů provozní fáze projektu. Stěžejním výstupem této kapitoly je zhodnocení finanční efektivity, dlouhodobé proveditelnosti a udržitelnosti projektu.

Finanční analýza zahrnuje pouze údaje vztahující se přímo k projektu, resp. zachycuje změny vyvolané projektem. Finanční analýza tak zachycuje pouze komunikace nově vybudované a rekonstruované v rámci předkládaného projektu.

Finanční analýza je sestavená do konce doby udržitelnosti a obsahuje plán údržby a reinvestic. Finanční analýza projektu byla sestavena na základě přesně stanovených vstupních dat:

- **celkové výdaje projektu dosahují 18 901 708,60 Kč a zahrnují:**
 - způsobilé výdaje ve výši 17 452 788,38 Kč a jsou rozděleny:
 - na přímé výdaje projektu ve výši 16 311 017,18 Kč zahrnující náklady na stavební práce,
 - na nepřímé náklady ve výši 1 147 771,20 Kč, které zahrnují náklady na pořízení zejména:
 - publicita projektu,
 - dokumentace žádosti o podporu,
 - projektová dokumentace a dokumentace pro realizaci projektu,
 - administrativní kapacity a řízení projektu,
 - poplatky,
 - režijní, provozní a jiné náklady,
 - další náklady související s projektem nespádající pod přímé výdaje nebo do nezpůsobilých výdajů,
 - nezpůsobilé výdaje ve výši 1 448 920,22 Kč.

Projekt bude realizován jako jednoetapový.

Způsob nacenění položek rozpočtu je specifikován v kapitole č. 8 Způsob stanovení cen.

Plán cash-flow vychází z poměrného rozdělení prostředků plánovaných při realizaci projektu:

- na stavební výdaje na hlavní a doprovodnou část projektu,
- na nepřímé náklady projektu stanovené paušální sazbou,
- na nezpůsobilé výdaje projektu.

Tabulka 11-1: Plán cash-flow v realizační fázi projektu v členění po kalendářních letech (Kč)

Název položky	2023	2024	Celkem
Celkové výdaje projektu	18 901 708,60	0,00	18 901 708,60
Celkové způsobilé výdaje projektu	17 452 788,38	0,00	17 452 788,38
Přímé náklady			
<i>Stavební výdaje na hlavní a doprovodnou část projektu</i>	16 311 017,18	0,00	16 311 017,18
Nepřímé výdaje projektu	1 147 771,20	0,00	1 147 771,20
Celkové nezpůsobilé výdaje projektu	1 448 920,22	0,00	1 448 920,22

Finanční krytí projektu	2023	2024	Celkem
Žádost o platbu	0,00	17 452 788,38	17 452 788,38
Vlastní zdroje – investiční plán žadatele	18 901 708,60	-17 452 788,38	1 448 920,22

Finanční krytí realizační fáze projektu je dle výše uvedeného Cash-Flow projektu zajištěno:

- zdroji žadatele prostřednictvím bankovního úvěru,
- dotací EU podle struktury financování projektu.

11.2. Plán cash-flow v provozní fázi projektu v členění po letech

Zdrojem informací použitých v plánu provozních nákladů a výnosů projektu byly statistiky žadatele vycházející z jeho hospodaření před vybudováním nových chodníků a kvalifikovaný odhad provozních nákladů a výnosů v návaznosti realizace projektu.

Stanovení výše provozních nákladů a výnosů projektu v realizační a provozní fázi projektu bylo provedeno na základě přírůstkové metody a cen obvyklých v daném místě (rozdíl mezi nulovou a investiční variantou projektu).

Tabulka 11-2: Plán cash-flow v provozní fázi projektu v členění po kalendářních letech (tis. Kč.)

Rok	2024	2025	2026	2027	2028
Příjmy z provozu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ostatní příjmy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Celkem příjmy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Náklady projektu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Investiční</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
<i>Neinvestiční</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
Provozní náklady	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00
<i>Energie</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
<i>Náklady na opravy a údržbu</i>	<i>120,00</i>	<i>120,00</i>	<i>120,00</i>	<i>120,00</i>	<i>120,00</i>
<i>Ostatní provozní výdaje</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
Celkem výdaje	120,00	120,00	120,00	120,00	120,00
Roční cash-flow	-120,00	-120,00	-120,00	-120,00	-120,00
Kumulované cash-flow	-120,00	-240,00	-360,00	-480,00	-600,00

Vzhledem k typu projektu nejsou predikovány provozní výnosy předkládaného projektu. Vybudované chodníky nebudou dále pronajímány ani nebudou generovat žádný jiný příjem. Z tohoto důvodu jsou provozní výnosy v přírůstkové variantě projektu predikovány jako nulové.

Žadatel je připraven hradit provozní ztrátu z vlastních zdrojů. Tento způsob financování byl u ostatních komunikací na území obce využit i před realizací projektu a předpokládá se, že bude ve finančních možnostech žadatele tento způsob financování udržet i v době po realizaci projektu.

Žadatel nepředpokládá nutnost případných reinvestice v době udržitelnosti projektu. V případě jejich nutnosti je na ně ale připraven.

11.3. Vyhodnocení plánu cash-flow

Z pohledu finanční udržitelnosti projektu plyne z finanční analýzy důležitý závěr:

- Hotovostní toky projektu jsou, na přírůstkové bázi, ve všech letech provozu záporné. Pro žadatele to znamená, že bude-li chtít zajistit dlouhodobou finanční udržitelnost a provozuschopnost projektu, bude muset každoročně vyčleňovat finanční prostředky na pokrytí zvýšených provozních nákladů.
- Žadatel si je této skutečnosti vědom. V předložené studii proveditelnosti dokladoval, jakým způsobem hodlá zajistit dlouhodobou finanční udržitelnost. Garantuje, že ze svého rozpočtu bude každoročně financovat vzniklou přírůstkovou provozní ztrátu a zajistí tak dlouhodobou provozuschopnost a udržitelnost projektu.

V předcházejících kapitolách byla prokázána finanční zajištěnost projektu – žadatel prokázal zajištění finančního krytí projektu ve všech fázích projektu:

- období realizace – finanční krytí vlastních zdrojů (rozpočet žadatele),
- období udržitelnosti – údržba komunikací bude zajištěna ze zdrojů žadatele.

Projekt není realizován za účelem zisku, tudíž z pohledu finanční efektivity nelze daný projekt posuzovat. Lze ale tvrdit, že realizace a provoz daného projektu je finančně udržitelný a současně nadměrně nezatíží žadatele dalšími finančními náklady, které by nebyly v jeho finančních možnostech. Účelem a cílem realizace projektu je přínos pro společnost – zvýšení bezpečnosti a zajištění kontinuálního provozu nově a zrekonstruované komunikace pro pěší od data ukončení realizace projektu.

11.4. Finanční plán pro variantní řešení projektu

Finanční plán pro variantní řešení projektu není relevantní.

12. PŘÍLOHY

- Protokol pro výpočet odhadu denní a hodinové intenzity motorové dopravy podle TP 189