

Název investora: Správa železnic, státní organizace
Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ 709 94 234

Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: „Doplnění závor na přejezdech P1254 v km 23,481 a P1256 v km 23,997 na trati Rokycany - Nezvěstice“

1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000326
Název projektu: „Doplnění závor na přejezdech P1254 v km 23,481 a P1256 v km 23,997 na trati Rokycany – Nezvěstice“
Místo realizace (kraj): Plzeňský
Číslo železničního přejezdu SŽ: P1254 ; 1256
Kód TUDU: 041108
Název definičního traťového úseku: Lipnice - Nezvěstice
Evidenční km - poloha přejezdu: 23,481; 23,997
Předpokládaná doba realizace: 7 měsíců, v roce 2022



2) Zdůvodnění potřebnosti investiční akce

Zvýšení bezpečnosti na přejezdech.

P1254

Účelem stavby je změna způsobu zabezpečení řešeného železničního přejezdu P1254 v km 23,481 na trati Rokycany - Nezvěstice, který je v současné době zabezpečen pouze přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením bez závor, na zabezpečení přejezdu přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Stavba se nachází na neelektrizované regionální trati Rokycany - Nezvěstice v katastrálním území Štáhlavice, na silnici III. třídy, č. 1773, směr komunikace Kornatice – Štáhlavice, správce komunikace SÚS Starý Plzenec. Přejezd v km 23,481 je zabezpečený reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBL z roku 2012. Vnitřní výstroj PZS je umístěna v technologickém objektu. Informace o stavu PZS je přenášena na hnací vozidlo strojvedoucího prostřednictvím světelných přejezdníků.

Rozbor MU:

Na přejezdu P1254 v km 23,481 je evidováno 1 mimořádná událost:

9.2.2005	Střetnutí Os 27806 s osobním vozem Peugeot (v roce 2005 byl přejezd zabezpečen výstražnými kříži).
----------	--

P1256

Účelem stavby je změna způsobu zabezpečení řešeného železničního přejezdu P1256 v km 23,997 na trati Rokycany - Nezvěstice, které jsou v současné době zabezpečeny pouze přejezdovými světelnými zabezpečovacími zařízeními bez závor, na zabezpečení přejezdů přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Stavba se nachází na neelektrizované regionální trati Rokycany - Nezvěstice v katastrálním území Štáhlavice, na silnici III. třídy, č. 1773, směr komunikace Kornatice – Štáhlavice, správce komunikace SÚS Starý Plzenec. Přejezd v km 23,997 je zabezpečený reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBL z roku 2012. Vnitřní výstroj PZS je umístěna v technologickém objektu. Informace o stavu PZS je přenášena na hnací vozidlo strojvedoucího prostřednictvím světelných přejezdníků.

Na přejezdu P1256 v km 23,997 není evidována žádná mimořádná událost.

3) Popis technického řešení

P1254

Předmětem stavby je změna zabezpečení železničního přejezdu stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení bez závor P1254 v km 23,481 na trati Rokycany - Nezvěstice. Nově se bude jednat o přejezdové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami. Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především zákonu o silničních komunikacích, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380.

Počet a přesné umístění výstražníků byl předběžně stanoven na základě místního šetření pro předmětnou stavbu a musí zajistit pokrytí všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu. Přesný počet výstražníků a závor bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení. Předpokládaný počet výstražníků u P1254 je 2 ks se závorovým břevnem celých závor, umístěným kolmo k pozemní komunikaci. Komunikace musí být doplněna o vodorovné dopravní značení (VDZ). Šíře komunikace v místě přejezdu mezi závorovými břevny musí být min. 5 m. Břevna závor budou použita nedřevěného typu. U výstražníků se špatným přístupem pro údržbu bude nutné vybudování servisních plošin.

Na přejezdu budou osazeny nové výstražníky se závorami. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami. Jejich počet a úhly směřování světla jednotlivých výstražníků (tzv. vyzařovací trojúhelníky) budou vyřešeny v rámci zpracované projektové dokumentace z hlediska zajištění rozhledových poměrů na výstražníky pro řidiče silničního vozidla dle znění ČSN 73 6380. Současně je třeba prověřit případné doplnění dopravního značení na přilehlých komunikacích (PČR DI a SSÚ). V případě osazování dopravních značek je nutné značky osadit tak, aby nedošlo k narušení viditelnosti výstražníků dle ČSN 73 6380.

Informace o stavu PZS budou přenášeny strojvedoucímu prostřednictvím světelných přejezdníků. V rámci stavby dojde k výměně stávajících světelných přejezdníků za nové, které budou umístěny na zábrzdnu vzdálenost 700 m.

Veškeré stavbou dotčené přejezdy budou upraveny tak, aby splňovaly přenos informací na hnací vozidlo dle čl. 3512 předpisu SŽDC D1.

Vnitřní výstroj nově navrženého PZS se umístí do stávajícího zatepleného technologického objektu. V případě, že pro novou výstroj nově navrženého PZS bude stávající technologický objekt prostorově nedostačující, bude nutné zřídit nový zateplený betonový technologický objekt s řízeným temperováním dle pokynu SŽ PO-10/2020-GŘ. Nový technologický objekt bude v provedení vyšší konstrukce, který se umístí do prostoru současného technologického objektu. Umístění technologického objektu do terénu bude řešeno dle pokynů výrobce (např. na betonové patky). Kolem technologického objektu bude z důvodu zamezení růstu nežádoucí vegetace zřízena zpevněná plocha v šíři 2 m.

Vstupní dveře do RD (v případě zřízení nového RD) budou v takovém provedení, aby při chůzi z RD ke skříně s VTO a SMO nebylo nutné obcházet křídlo dveří. VTO a SMO umístí na/v blízkosti RD. Bude doplněn dveřní kontakt vstupních dveří RD a bude provedena příprava pro budoucí zapojení do DDTS.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích dojde k výměně stávající vnitřní technologie počítačů náprav za novou s automatickou regulací parametrů venkovních čidel. Budou provedeny související úpravy stávající venkovní výstroje počítačů náprav vyvolané změnou zabezpečení (nezbytné prodloužení přibližovacích úseků atd.). Bude využito směrových výstupů pro potřeby anulace PZS. Spouštění přejezdu bude prováděno automaticky jízdou vlaku. Počítače náprav a technologie PZS budou doplněny 3-stupňovými přepětovými ochranami, včetně ochran snímačů počítačů náprav umístěných v kolejišti. U venkovních prvků pro PZS bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem.

PZS budou vybavena stavovou a měřicí diagnostikou s možností dálkového rozboru dat.

Bude zachována technologie i typ PZS shodný se současně použitými technologiemi u PZS na této trati.

Součástí stavby bude i demontáž veškerých zbytných vnějších a vnitřních prvků rekonstruovaných PZS.

Pro zabezpečení stavebních postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

Vzhledem k umístění přejezdu v extravilánu není potřeba zajistit osazení PZS zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004.

Kabelizace k venkovním prvkům počítačů náprav a světelným přejezdníkům bude stávající, dojde pouze k nezbytnému prodloužení přibližovacích úseků pro PZS a kabelizace pro přemístěné světelné přejezdníky. Kabelizace bude vedena výhradně na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace. Pro všechny výstražníky bude vybudována nová kabelizace, která bude kabelově oddělena pro ovládání světla, ovládání závor a napájení pohonů závor. Při křížení kabelizace s komunikací nebo kolejí bude kabelizace prováděna řízeným protlakem. Umístění kabelizace musí odpovídat platným normám a předpisům.

V rámci projektové dokumentace je nutné zpracovat novou tabulku přejezdu a situační schéma PZS, vše s odpovídajícím schválením.

Napájení PZS bude osazeno 3-stupňovou ochranou proti přepětí. Základní napájení přejezdu bude přes jednofázový dobíječ. Záložní napájení bude z akumulátorů dimenzované na provoz minimálně 8 hodin. Akumulátory budou bezúdržbové, u kterých není potřeba zřizovat zvláštní klimatizovanou skříň, s životností 20 let.

Napájecí přípojka:

Pro doplnění závor u PZS P1254 v žkm 23,481 bude využita stávající elektrická přípojka napájená z drážního rozvodu (LDSŽ) vedená z KS3, kabelem CYKY 5x2,5, jištění 3x16A. Přípojka bude upravena tak, aby vyhovovala pro požadovaný příkon a platným normám. Přípojku je nutno ukončit v plastovém samostatně stojícím elektrickém pilíři se zásuvkou pro připojení náhradního zdroje. Součástí napájení PZS bude zásuvka pro zapojení DA v případě dlouhodobého výpadku elektrické energie. V případě volby uzamykání dveří pilíře požadujeme praktikovat systém generálního klíče. Nové plastové pilíře budou s UV filtrem.

Železniční spodek:

V rámci stavby bude nutné pokácení cca 3ks kolizních stromů bránících osazení závorových břevna u přejezdu P1254.

P1256

Předmětem stavby je změna zabezpečení železničního přejezdu stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení bez závor P1254 v km 23,997 na trati Rokycany - Nezvěstice. Nově se bude jednat o přejezdové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami 3ZBL. Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především zákonu o silničních komunikacích, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380.

Počet a přesné umístění výstražníků byl předběžně stanoven na základě místního šetření pro předmětnou stavbu a musí zajistit pokrytí všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu. Přesný počet výstražníků a závor bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení. Předpokládaný počet výstražníků u přejezdu P1256 je 2 ks se závorovým břevnem celých závor, umístěným rovnoběžně s železniční tratí. Šíře komunikace v místě přejezdu mezi závorovými břevny musí být min. 5 m. Břevna závor budou použita nedřevěného typu. U výstražníků se špatným přístupem pro údržbu bude nutné vybudování servisních plošin.

Na přejezdu budou osazeny nové výstražníky se závorami. Světelné skříňe budou plastové s nerozbitnými optikami. Jejich počet a úhly směrování světla jednotlivých výstražníků (tzv. vyzařovací trojúhelníky) budou vyřešeny v rámci zpracované projektové dokumentace z hlediska zajištění rozhledových poměrů na výstražníky pro řidiče silničního vozidla dle znění ČSN 73 6380.

Zároveň je třeba prověřit případné doplnění dopravního značení na přilehlých komunikacích (PČR DI a SSÚ). V případě osazování dopravních značek je nutné značky osadit tak, aby nedošlo k narušení viditelnosti výstražníků dle ČSN 73 6380.

Informace o stavu PZS budou přenášeny strojvedoucím prostřednictvím světelných přejezdníků. V rámci stavby dojde k výměně stávajících světelných přejezdníků za nové, které budou umístěny na zábrzdnu vzdálenost 700 m. Veškeré stavbou dotčené přejezdy budou upraveny tak, aby splňovaly přenos informací na hnací vozidlo dle čl. 3512 předpisu SŽDC D1.

Vnitřní výstroj nově navrženého PZS se umístí do stávajícího zatepleného technologického objektu. V případě, že pro novou výstroj nově navrženého PZS bude stávající technologický objekt prostorově nedostačující, bude nutné zřídit nový zateplený betonový technologický objekt s řízeným temperováním dle pokynu SŽ PO-10/2020-GR. Nový technologický objekt bude v provedení vyšší konstrukce, který se umístí do prostoru současného technologického objektu. Umístění technologického objektu do terénu bude řešeno dle pokynů výrobce (např. na betonové patky). Kolem technologického objektu bude z důvodu zamezení růstu nežádoucí vegetace zřízena zpevněná plocha v šíři 2 m.

Vstupní dveře do RD (v případě zřízení nového RD) budou v takovém provedení, aby při chůzi z RD ke skříni s VTO a SMO nebylo nutné obcházet křídlo dveří. VTO a SMO umístí na/v blízkosti RD. Bude doplněn dveřní kontakt vstupních dveří RD a bude provedena příprava pro budoucí zapojení do DDTs.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích dojde k výměně stávající vnitřní technologie počítačů náprav za novou s automatickou regulací parametrů venkovních čidel. Budou provedeny související úpravy stávající venkovní výstroje počítačů náprav vyvolané změnou zabezpečení (nezbytné prodloužení přibližovacích úseků atd.). Bude využito směrových výstupů pro potřeby anulace PZS. Spouštění přejezdu bude prováděno automaticky jízdou vlaku. Počítače náprav a technologie PZS budou doplněny 3-stupňovými přepětovými ochranami, včetně ochran snímačů počítačů náprav umístěných v kolejišti. U venkovních prvků pro PZS bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem.

PZS budou vybavena stavovou a měřicí diagnostikou s možností dálkového rozboru dat.

Bude zachována technologie i typ PZS shodný se současně použitými technologiemi u PZS na této trati.

Součástí stavby bude i demontáž veškerých zbytných vnějších a vnitřních prvků rekonstruovaných PZS.

Pro zabezpečení stavebních postupů vyřešit optimálně technicky, provozně a investičně přechodné stavy zabezpečovacích zařízení.

Vzhledem k umístění obou přejezdů v extravilánu není potřeba zajistit osazení PZS zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004.

Kabelizace k venkovním prvkům počítačů náprav a světelným přejezdníkům bude stávající, dojde pouze k nezbytnému prodloužení přibližovacích úseků pro PZS a kabelizace pro přemístěné světelné přejezdníky. Kabelizace bude vedena výhradně na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace. Pro všechny výstražníky bude vybudována nová kabelizace, která bude kabelově oddělena pro ovládání světla, ovládání závor a napájení pohonů závor. Při křížení kabelizace s komunikací, nebo kolejí bude kabelizace prováděna řízeným protlakem. Umístění kabelizace musí odpovídat platným normám a nařízením.

V rámci projektové dokumentace je nutné zpracovat novou tabulku přejezdu a situační schéma PZS, vše s odpovídajícím schválením.

Napájení PZS bude osazeno 3-stupňovou ochranou proti přepětí. Základní napájení přejezdu bude přes jednofázový dobíječ. Záložní napájení bude z akumulátorů dimenzované na provoz minimálně 8 hodin. Akumulátory budou bezúdržbové, u kterých není potřeba zřizovat zvláštní klimatizovanou skříň, s životností 20 let.

Železniční svršek:

V místě přejezdu bude provedena rekonstrukce železničního svršku v délce cca 33 m. Kolejové pole v délce cca 30 m, kolejnice nové 49E1, pražce betonové nové B91S/2 (po kategorizaci, regeneraci a výměně upevňovadel lze rozhodnout o využití stávajících betonových

pražců SB8), rozdělení „u“, upevnění pružné, v místě železničního přejezdu s antikorozií úpravou. Bude zřízena bezстыková kolej. V místě přejezdu bude provedena kompletní výměna šterkového lože a úprava GPK včetně přilehlého oblouku a přechodnice. Vzhledem k limitním poloměům zakružovacích oblouků a limitním lomům sklonu nivelety komunikace požadujeme prověřit možnost úpravy (snížení) převýšení v dotčeném oblouku.

Železniční spodek:

Na základě geotechnického průzkumu bude realizována sanace železničního spodku přejezdu provedením ZKPP včetně odvodnění.

Přejezdová konstrukce:

Dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce a odfrézování přilehlé živičné konstrukce vozovky k přejezdu s nutným odtěžením konstrukčních vrstev.

Bude provedena montáž nové celopryžové přejezdové konstrukce odpovídající zatížení silniční dopravou s uložením vnějších panelů na závěrných pryžových zídkách. Budou položeny nové vrstvy konstrukce živičné vozovky v oblasti přejezdu v takovém rozsahu, aby niveleta komunikace plynule navazovala na přilehlé úseky dle ČSN 73 6380. Stavební délka přejezdové konstrukce je 6,6 m.

Úprava komunikace:

Z důvodu zamezení zaplavování přejezdové konstrukce a z důvodu nutné úpravy nivelety komunikace bude vlevo trati příčně přes silnici III/1773 osazena nová prahová vpust z polymerbetonových monobloků odpovídající zatížení silniční dopravou. Nová prahová vpust bude umístěna tak, aby splnila funkčnost zamezení stékání vody do přejezdu a respektovala upravenou niveletu komunikace. Musí být provedena demontáž stávajícího šterbinového žlabu.

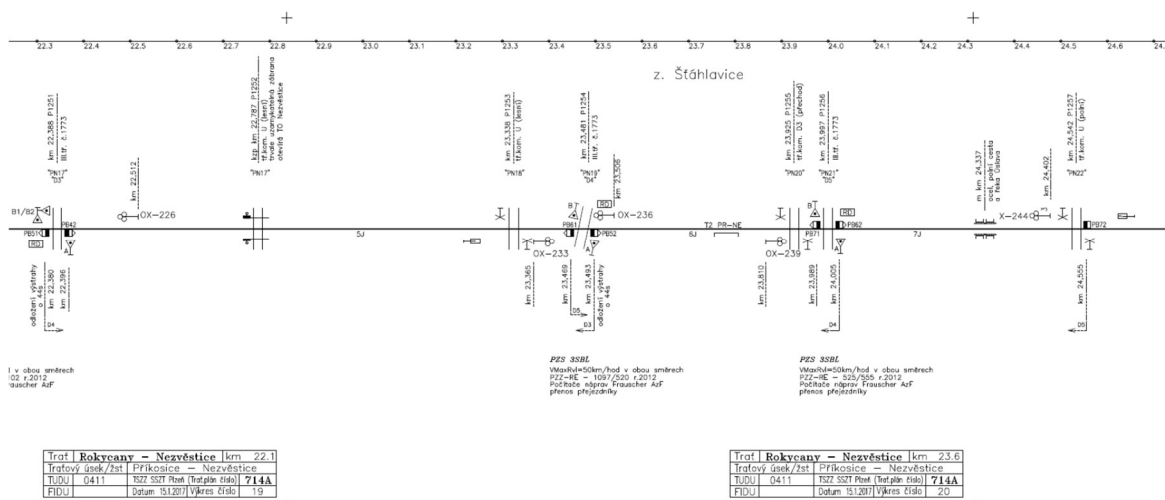
Napájecí přípojka:

Pro doplnění závor u PZS P1256 v žkm 23,997 bude využita stávající elektrická přípojka napájená z drážního rozvodu (LDSŽ) vedená z KS1, kabelem CYKY 5x2,5, jištění 3x16A. Přípojka bude upravena tak, aby vyhovovala pro požadovaný příkon a platným normám. Přípojku je nutno ukončit v plastovém samostatně stojícím elektrickém pilíři se zásuvkou pro připojení náhradního zdroje. Součástí napájení PZS bude zásuvka pro zapojení DA v případě dlouhodobého výpadku elektrické energie. V případě volby uzamykání dveří pilíře požadujeme praktikovat systém generálního klíče. Nové plastové pilíře budou s UV filtrem.

4) Objektová skladba

PS 01-01-31	Zabezpečovací zařízení (PZS) Železniční přejezd v km 23,481 (P1254)
SO 01-11-01	Železniční spodek Železniční přejezd v km 23,481 (P1254)
SO 01-86-01	Přípojka napájení NN železniční přejezd v km 23,481 (P1254)
PS 02-01-31	Zabezpečovací zařízení (PZS) Železniční přejezd v km 23,997 (P1256)
SO 02-10-01	Železniční svršek Železniční přejezd v km 23,997 (P1256)
SO 02-11-01	Železniční spodek Železniční přejezd v km 23,997 (P1256)
SO 02-13-01	Železniční přejezd Železniční přejezd v km 23,997 (P1256)
SO 02-86-01	Přípojka napájení NN Železniční přejezd v km 23,997 (P1256)

5) Situační schéma přejezdu



6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „Doplnění závor na přejezdech P1254 v km 23,481 a P1256 v km 23,997 na trati Rokycany – Nezvěstice“ budou prováděny pouze technologické úpravy na stávajících zařízeních. Stavební práce proběhnou výlučně v prostoru již provozované dráhy. Veškeré práce nebudou mít vliv na okolní prostředí. Stavba neovlivní rozhodujícím způsobem životní prostředí v nejbližším okolí.

Stavba nevyvolává žádné přeložky stávajících inženýrských sítí, nevyvolává omezení dosavadních staveb. V rámci stavby bude nutné pokácení kolizních stromů bránících osazení závorových břevien.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu pozemků se způsobem využití dráha, silnice, ostatní komunikace a jiná plocha.

U výluk bude přijata taková technologie prací, která přinese co největší zkrácení výlukových prací a minimalizaci rozsahu výluk drážní dopravy. Výlukové práce požadujeme realizovat ideálně v zákrytu jiných výlukových prací. O případné nezbytné nutné výluky je potřeba požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zapracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7-2.

Upozorňujeme na nutnost dodržování zásad pro práci v provozované nevyhloučené dopravní cestě dle předpisu SŽDC Bp1.

7) Odhad investičních nákladů včetně jeho zdůvodnění

Celkové investiční náklady jsou ve smíšené CU 2020 – 2023. U objektů stavebních úprav jsou stanoveny dle dostupné databáze SŽ, která vychází z nákladů obdobných staveb.

8) Ekonomické hodnocení

Analýza problému

Posuzovaná stavba spadá do stavby ke zvýšení bezpečnosti úrovnových železničních přejezdů a svým charakterem představuje rekonstrukci, kterou se odstraňují účinky celkového fyzického opotřebení nebo degradace v důsledku působení času a vnějších vlivů, za účelem uvedení do předchozího nebo provozuschopného stavu, a to bez změny původního využití. Efektivnost těchto staveb se pak zdůvodňuje např. formou slovního ohodnocení, které je použito i u této stavby, to je dle platných Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury z 15.11.2017 – bod IV. Odlišné postupy, bod 2, písmeno o).

Stanovení cílů - Přínosy stavby

Přínosy hodnocené stavby lze je rozdělit do několika kategorií:

1) z hlediska technických parametrů a údržby:

- současné přejezdové zabezpečovací zařízení PZS kategorie PZS 3SBL bylo opraveno v roce 2012
- v rámci stavby bude provedena nezbytná úprava stávajícího světelného přejezdového zabezpečení vyvolaná požadavkem na doplnění závor.

2) z bezpečnostního hlediska:

- nové zabezpečovací zařízení se závory výrazně zvýší bezpečnost železniční i silniční dopravy.

Návrh možných variant řešení

Charakter projektu neumožňuje variantní řešení. Realizace projektu vyplývá z technických požadavků, tak jak jsou uvedeny v zadávacích podmínkách pro zpracování dokumentace (je požadováno moderní zabezpečení přejezdu).

Posouzení variant řešení

Smyslem slovního hodnocení je kvalifikované posouzení současného stavu a změn po realizaci stavby. Postup hodnocení lze rozdělit do následujících kroků:

- vytvoření množiny sledovaných ukazatelů,
- srovnání současného stavu s výhledovým stavem po realizaci projektu,
- vyhodnocení stavby.

Jako ukazatele jsou použity jednotlivé společenské cíle, k nimž se realizace projektu vztahuje. Vzhledem k velikosti a charakteru projektu jsou všechny tyto ukazatele posuzovány se stejnou vahou důležitosti:

1. Technická a legislativní naléhavost

- výhledový stav – instalace tohoto zařízení není z technického ani legislativního hlediska nutná, přejezd bude vybaven vysokým stupněm zabezpečení, závory budou plnit funkci technické a psychologické zábrany proti neoprávněnému vjetí na přejezd;
- současný stav – současné zabezpečení je z legislativního hlediska vyhovující, nepředstavuje však dostatečnou psychologickou a technickou bariéru proti vjetí na přejezd v době činnosti zabezpečovacího zařízení.

2. Zvýšení množství informací o provozním stavu pro investora a orgány činné v trestním řízení

- výhledový stav – zabezpečovací zařízení bude nově nadále ovládáno automaticky jízdou kolejových vozidel s indikací pomocí přejezdníků

- současný stav – na přejezdu je instalováno zabezpečovací zařízení s ovládáním automaticky jízdou kolejových vozidel s indikacemi pomocí přejezdníků

3. Zvýšení množství informací o provozním stavu pro uživatele silniční dopravy

- výhledový stav – instalace nového zařízení a doplnění o závory a dodatečné výstražníky umožní zlepšit informovanost o provozním stavu, což bude přínosné zejména pro uživatele silniční dopravy;
- současný stav – současné zabezpečení přejezdu je bez závor a s nedostatečným počtem výstražníků.

4. Zajištění plynulosti dopravy

- výhledový stav – po instalaci nového zabezpečovacího zařízení zůstane zachována stávající rychlost průjezdu přes přejezd 50 km/h ;
- současný stav – i bez realizace projektu zůstanou parametry pro projíždějící silniční vozidla zachovány.

5. Přínosnost varianty z hlediska vynaložených nákladů

- výhledový stav – investiční náročnost dané stavby odpovídá jiným projektům obdobného charakteru, náklady stavby jsou tak s ohledem na parametry budovaného zařízení přijatelné;
- současný stav – s jeho zachováním nejsou spojeny investiční náklady.

6. Energetická náročnost stavby

- výhledový stav – realizace stavby si vyžádá mírné zvýšení nákladů údržby, dojde tak k celkovému nárůstu provozních nákladů;
- současný stav – s jeho zachováním nejsou spojeny žádné dodatečné provozní náklady.

Závěrečné vyhodnocení

Zatímco zachování současného stavu má kladnou vazbu pouze na kritéria 5 a 6, ve vztahu ke kritériu 4 je neutrální a z hlediska kritérií 1 až 3 je negativní. Realizace projektu umožňuje dosáhnout splnění kritérií 1 až 4, ve vztahu ke kritériím 5 a 6 představuje realizace projektu zvýšení nákladů, avšak v přijatelné míře. Realizace projektu tak představuje optimální možnost volby. Zpracovatel proto doporučuje investici k dalšímu posouzení a následné realizaci. Z výše uvedených důvodů má realizace tohoto projektu opodstatnění a je možné ji doporučit k realizaci dle prováděcích pokynů odstavce IV. bodu 2o).

9) Závěr

Tato zjednodušená dokumentace ve stádiu 2 slouží jako podklad pro schválení investiční akce malého rozsahu v rámci Správy železnic, státní organizace.

Dne: 29. 10. 2020

Vypracoval: Ing. Petr Zdeněk, Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň

Přílohy

Příloha – P1254 a P1256 Formulář_SR_zjednoduseny_prejezdy_500

—

—