

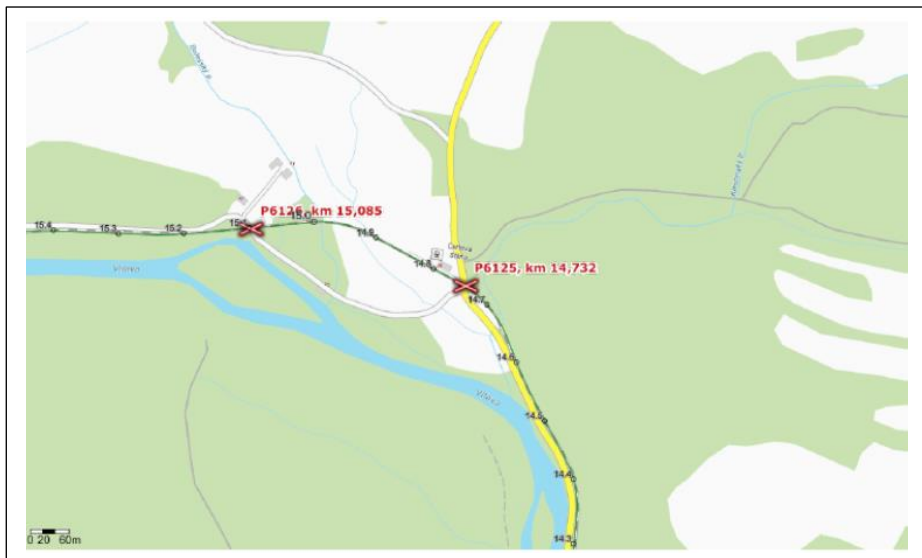
Název investora: Správa železnic, státní organizace
Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 709 94 234
DIČ: CZ 709 94 234

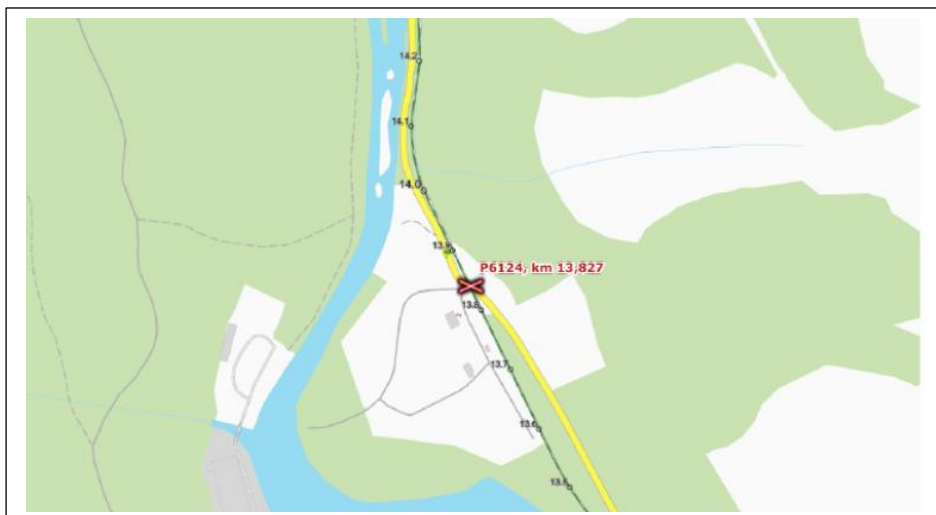
Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech P6124 v km 13,827 a P6125 v km 14,732 na trati Rybník - Lipno nad Vltavou“

1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000475
Název projektu: **Zvýšení bezpečnosti na přejezdech P6124 v km 13,827 a P6125 v km 14,732 na trati Rybník - Lipno nad Vltavou**
Místo realizace (kraj): Jihočeský
Číslo železničního přejezdu SŽ: P6124; P6125
Kód TUDU: 1791 06
Název definičního traťového úseku: Vyšší Brod klášter - Loučovice
Evidenční km - poloha přejezdu: 13,827; 14,732
Předpokládaná doba realizace: 12 měsíců v roce 2022





2) Zdůvodnění potřebnosti investiční akce

Zvýšení bezpečnosti na přejezdech.

P6124

Účelem stavby je změnit způsob zabezpečení řešeného železničního přejezdu, který je v současné době zabezpečený pouze výstražným křížem, na zabezpečení přejezdu přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Stavba se nachází na regionální dráze Rybník – Lipno nad Vltavou, elektrizované střídavou proudovou soustavou 25 kV 50 Hz, na přejezdu P6124 v katastru obce Hrudkov na silnici III/1622 směr komunikace Vyšší Brod – II/160 Český Krumlov, správce komunikace SÚS Český Krumlov.

Na přejezdu P6124 je od roku 2000 evidována 1 mimořádná událost (střetnutí na přejezdu). Nejsou k dispozici podrobnosti k MU.

P6125

Účelem stavby je změnit způsob zabezpečení řešeného železničního přejezdu, který je v současné době zabezpečený pouze výstražným křížem, na zabezpečení přejezdu přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Stavba se nachází na regionální dráze Rybník – Lipno nad Vltavou, elektrizované střídavou proudovou soustavou 25 kV 50 Hz, na přejezdu P6125 v katastru obce Hrudkov na silnici III/1622 směr komunikace Vyšší Brod – II/160 Český Krumlov, správce komunikace SÚS Český Krumlov.

Na přejezdu P6125 není evidována žádná mimořádná událost.

3) Popis technického řešení

P6124

Předmětem stavby je vybudování nového přejezdového světelného zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami na přejezdu P6124.

Na přejezdu P6124 v km 13,827 trati Rybník – Lipno nad Vltavou bude vybudováno PZS dle ČSN 34 2650 ed.2 kategorie 3ZBI. Přejezdové světelné zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především Zákonu o pozemních komunikacích, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380. Trať je elektrizována trakční proudovou soustavou 25 kV/50 Hz. V rámci zajištění přípravy stavby musí být uskutečněno veřejnoprávní jednání DÚ na vydání Rozhodnutí o změně zabezpečení tohoto přejezdu, ze kterého vyplýne i počet a rozmístění jednotlivých výstražníků.

Na základě výsledků místního šetření za účasti jednotlivých správců Oblastního ředitelství Plzeň bylo na přejezdu P6124 v km 13,827 navrženo osazení celých závor (Návrh je v souladu s Metodickým pokynem „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“ z 30.9.2019, článek 3.2 písmeno d), neboť úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 50°). Ze směru od Vyššího Brodu je navržen jeden výstražník se závorou (A) kolmo k ose komunikace a jednou světelnou skříní. Ve směru od Čertovy Stěny pak dva výstražníky s polovičními závorami (A a D) souběžně s traťovou kolejí (z důvodu výjezdu z areálu bývalé pily), každý s jednou světelnou skříní. Výstražník D je nutné ochránit silničním svodidlem k zamezení jeho poškození silničními vozidly. Upravit dopravní značení na silnici III/1622 - ve směru od Vyššího Brodu doplnit před přejezdem dopravní značku zákaz odbočení vlevo. Komunikace musí být doplněna o vodorovné dopravní značení (VDZ).

Na přejezdu budou osazeny nové výstražníky se závorami. Břevna závor budou použita nedřevěného typu. 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. 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.

Umístění výstražníků musí respektovat dopravní prostor pozemní komunikace (silnice) a musí zajistit pokrytí všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu. Umístění výstražníků musí být v dostatečné vzdálenosti od trakčního vedení. U výstražníků se špatným přístupem pro údržbu bude nutné vybudování servisních plošin.

Je nutné zajistit dodržení minimální a maximální potřebné vzdálenosti nejbližších částí výstražníků nebo jejich nosné konstrukce od zpevněné části krajnice komunikace nebo vozovky a od osy koleje s dodržením jejich viditelnosti ze všech příjezdových komunikací. Šíře komunikace v místě přejezdu mezi závorovými břevny je 5,4 m.

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

Bude zachována technologie i typ PZS shodná se současně použitými technologiemi u PZS na této trati (reléové PZS s elektronickými doplňky).

Vnitřní technologie PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného technologického objektu s řízeným temperováním dle pokynu SŽ PO-10/2020-GR a se sedlovou střechou. Technologický objekt bude umístěn v blízkosti přejezdu tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dané normou ČSN 73 6380 pro VŽ = 10 km/h. Návrh na umístění technologického objektu je vlevo trati před přejezdem ve směru staničení na pozemek p. č. 1074/1 v k. ú. Hrudkov v majetku společnosti BARABA CZ, s.r.o. Alternativně lze umístit technologický objekt za přejezd vpravo na pozemek p. č. 1181/1 v k. ú. Hrudkov v majetku Města Vyšší Brod. Kolem technologického objektu bude vybudovaná zpevněná plocha v šíři 2 m a bude zajištěn přístup z komunikace. Technologický objekt bude vyvýšen nad okolní terén.

Vstupní dveře do technologického objektu budou v takovém provedení, aby při chůzi z tohoto objektu ke skříní pro místní ovládání PZS a k venkovnímu telefonnímu objektu (VTO) nebylo nutné obcházet křídlo dveří. Bude doplněn dveřní kontakt vstupních dveří technologického objektu a bude provedena příprava pro budoucí zapojení do DDTS.

U technologického objektu PZS bude umístěna skříňka ovládání pro místní obsluhu přejezdu. U PZS bude zřízen nový VTO. Skříňku pro místní ovládání PZS, VTO a elektrickou přípojku požadujeme umístit do společné sdružené skříně u jedné ze stěn technologického objektu.

PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou s online přenosem informací do stávajícího diagnostického serveru stejným způsobem, jako ostatní PZS na této trati.

Informace o stavu a ovládání přejezdu budou přenášeny do JOP ŽST Rybník pomocí přenosového zařízení. Bude provedena úprava a výměna softwaru na JOP ŽST Rybník.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou navrženy nové počítače náprav s využitím směrových výstupů pro potřeby anulace PZS. Spouštění přejezdů bude prováděno

automaticky jízdou vlaku. Počítače náprav budou nové generace s automatickou regulací parametrů venkovních čidel a s možností dálkového resetu. Počítače náprav a technologie PZS budou doplněny třístupňovými přepětovými ochranami, včetně ochran snímačů počítačů náprav umístěných v kolejišti. U venkovních prvků pro PZS bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem. Výstroj počítačů náprav bude umístěna na přejezdu P6124 a bude využita i pro přejezd P6125 s rezervou pro přejezd P6126.

Přibližovací úseky PZS budou vypočteny a situovány pro výhledovou traťovou rychlost 60 km/h.

V rámci stavby bude zřízena nová kabelizace pro nově vybudované PZS. Pro všechny výstražníky bude kabelově odděleno ovládání světel, ovládání závor a napájení pohonů závor. V rámci stavby budou položena v délce výkopů kromě kabelů pro technologii PZS také kabelová příloha 2 x HDPE a 1 x TK 10XN 0,8. Součástí bude i pokládka nové kabelizace (napájecí kabel a kabelizace pro počítače náprav) až k přejezdu P6126 v km 15,085 pro potřeby jeho budoucího osazení PZS.

Kabelizace pro PZS bude provedena dle platných norem, předpisu SŽDC S4 Železniční spodek, znění TKP staveb, platné legislativy pro dálkové optické trasy a bude umístěna výhradně na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace. Při křížení kabelizace s komunikací nebo kolejí bude kabelizace prováděna řízeným protlakem. Zemniče musí být uloženy v samostatné kabelové rýze (nesmí být uloženy do společné kynety s kabely zajišťujícími provoz zabezpečovacího zařízení).

Napájení PZS bude osazeno třístupňovou ochranou proti přepětí. Základní napájení přejezdu bude přes jednofázový dobíječ. Záložní napájení bude z akumulátorů dimenzovaných na provoz minimálně 8 hodin. Akumulátory budou bezúdržbové, u kterých není potřeba zřizovat zvláštní klimatizovanou skříň, s životností 15 let.

Vazby z přejezdů (opakovače, reléové indikace) nutno galvanicky oddělit od akumulátorů (DC/DC konvertor).

Nutno zpracovat a ověřit KSU a TP pro celý mezistaniční úsek Vyšší Brod klášter - Loučovice, přezkoušet od DLZT a zavést do používání. Dále bude jako součást dokumentace PZS dodána nově zpracovaná tabulka přejezdu a situační schéma PZS, vše s odpovídajícím schválením.

Součástí stavby bude i demontáž stávajících prvků infrastruktury, které budou zbytné nebo nahrazené (např. návěst *Pískejte*, ...).

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

Napájecí přípojka:

Napájení PZS elektrickou energií bude zajištěno z přejezdu P6125 v km 14,732. V rámci vybudování PZS P6124 bude položen nový napájecí kabel mezi přejezdy P6123 v km 13,074 a P6124 v km 13,827. Kabel bude sloužit pro napájení PZS na přejezdu P6123, který je v současnosti napájen z TV. Vlastní přepojení si provede OŘ Plzeň.

Železniční svršek:

V místě přejezdu bude provedena rekonstrukce železničního svršku v délce cca 24 m na délku kolejového pole ve vazbě na soustavu železničního svršku v navazující koleji. Bude provedena směrová a výšková úprava koleje v přejezdu a v navazujících úsecích a provedena úprava BK. Zemní plán bude vyspádována a odvodněna.

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 pryžové přejezdové konstrukce odpovídající zatížení silniční dopravou s uložením vnějších panelů na pryžových závěrných 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.

Upravit hranice sjezdu ze silnice III/1622 do areálu pily z důvodu jeho oddálení od hranice nebezpečného pásma přejezdu (viz ČSN 73 6380). Musí být zajištěna bezpečnost při vjezdu na komunikaci a musí být zamezeno možnému poškození výstražníků a závor při vjezdu a výjezdu silničních vozidel z areálu pily směrem na přejezd. Vzhledem k častému využití sjezdu těžkou technikou, bude doplněno dopravní značení omezující levé odbočení od přejezdu do sjezdu z důvodu zajištění bezpečného průjezdu silničních vozidel prostorem přejezdu. Komunikace musí být doplněna o vodorovné i svislé dopravní značení, případně svodidla.

P6125

Předmětem stavby je vybudování nového přejezdového světelného zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami na přejezdu P6125.

Na přejezdu P6125 v km 14,732 trati Rybník – Lipno nad Vltavou bude vybudováno PZS dle ČSN 34 2650 ed.2 kategorie 3ZBI. Přejezdové světelné zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především Zákonu o pozemních komunikacích, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380. Trať je elektrizována trakční proudovou soustavou 25 kV/50 Hz. V rámci zajištění přípravy stavby musí být uskutečněno veřejnoprávní jednání DÚ na vydání Rozhodnutí o změně zabezpečení tohoto přejezdu, ze kterého vyplýne i počet a rozmístění jednotlivých výstražníků.

Na základě výsledků místního šetření za účasti jednotlivých správců Oblastního ředitelství Plzeň byly na přejezdu P6125 v km 14,732 navrženo osazení celých závor (Návrh je v souladu s Metodickým pokynem „SŽDC MP Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“ z 30.9.2019, článek 3.2 písmeno d), neboť úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 60°). Ze směru od Vyššího Brodu jsou navrženy dva výstražníky s polovičními závorami (B) a (D), přičemž výstražník B se osadí dvěma světelnými skříněmi (jedna na výjezd z cyklostezky) a výstražník D jednou světelnou skříní. Ve směru od zastávky Čertova Stěna pak jedním výstražníkem s celou závorou (A) a dvěma světelnými skříněmi. Závoru je možné umístit souběžně s traťovou kolejí. U výstražníku A je nutné osadit zábradlí pro usměrnění pohybu chodců na/z nástupiště zastávky Čertova Stěna před výstražník. Komunikace musí být doplněna o vodorovné dopravní značení (VDZ).

Na přejezdu budou osazeny nové výstražníky se závorami. Břevna závor budou použita nedřevěného typu. 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. 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.

Umístění výstražníků musí respektovat dopravní prostor pozemní komunikace (silnice) a musí zajistit pokrytí všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu. Umístění výstražníků musí být v dostatečné vzdálenosti od trakčního vedení. U výstražníků se špatným přístupem pro údržbu bude nutné vybudování servisních plošin.

Je nutné zajistit dodržení minimální a maximální potřebné vzdálenosti nejbližších částí výstražníků nebo jejich nosné konstrukce od zpevněné části krajnice komunikace nebo vozovky a od osy koleje s dodržáním jejich viditelnosti ze všech příjezdových komunikací. Šíře komunikace v místě přejezdu mezi závorovými břevny musí být upravena na min. šířku 5 m.

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

Bude zachována technologie i typ PZS shodná se současně použitými technologiemi u PZS na této trati (reléové PZS s elektronickými doplňky).

Vnitřní technologie PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného technologického objektu s řízeným temperováním dle pokynu SŽ PO-10/2020-GR a se sedlovou střechou. Technologický objekt bude umístěn v blízkosti přejezdu tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dané normou ČSN 73 6380 pro V_ž = 10 km/h. Návrh na umístění technologického objektu je vpravo trati za přejezdem ve směru staničení, na pozemek p. č. 2216/1 v k. ú. Bolechy v majetku České republiky s právem hospodaření pro Správu železnic, státní organizaci, do prostoru mezi nástupiště zastávky Čertova Stěna a pozemek p. č. 2216/3.

Kolem technologického objektu bude vybudovaná zpevněná plocha v šíři 1 m a bude zajištěn přístup z komunikace.

Vstupní dveře do technologického objektu budou v takovém provedení, aby při chůzi z tohoto objektu ke skříni pro místní ovládání PZS a k venkovnímu telefonnímu objektu (VTO) nebylo nutné obcházet křídlo dveří. Bude doplněn dvevní kontakt vstupních dveří technologického objektu a bude provedena příprava pro budoucí zapojení do DDTS.

U technologického objektu PZS bude umístěna skříňka ovládání pro místní obsluhu přejezdu. U PZS bude zřízen nový VTO. Skříňku pro místní ovládání PZS, VTO a elektrickou přípojku požadujeme umístit do společné sdružené skříně u jedné ze stěn technologického objektu.

PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou s online přenosem informací do stávajícího diagnostického serveru stejným způsobem, jako ostatní PZS na této trati.

Informace o stavu a ovládání přejezdu budou přenášeny do JOP ŽST Rybník pomocí přenosového zařízení. Bude provedena úprava a výměna softwaru na JOP ŽST Rybník.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou navrženy nové počítače náprav s využitím směrových výstupů pro potřeby anulace PZS. Vnitřní výstroj počítačů náprav bude umístěna v technologickém objektu přejezdu P6124 a bude využita i pro přejezd P6125 s rezervou pro přejezd P6126.

Zřízení počítačů náprav pro PZS P6125 je řešeno a je součástí PS 01-01-31 „Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd v km 13,827 (P6124)“.

Přibližovací úseky PZS budou vypočteny a situovány pro výhledovou traťovou rychlost 60 km/h.

V rámci stavby bude zřízena nová kabelizace pro nově vybudovaný PZS P6125. Tato kabelizace je řešena a je součástí PS 01-01-31 „Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd v km 13,827 (P6124)“.

V místě přejezdu bude nová kabelizace pro výstražníky provedena s kabelovým oddělením ovládání světel, ovládání závor a napájení pohonů závor.

Napájení PZS bude osazeno třístupňovou ochranou proti přepětí. Základní napájení přejezdu bude přes jednofázový dobíječ. Záložní napájení bude z akumulátorů dimenzovaných na provoz minimálně 8 hodin. Akumulátory budou bezúdržbové, u kterých není potřeba zřizovat zvláštní klimatizovanou skříň, s životností 15 let.

Vazby z přejezdů (opakovače, reléové indikace) nutno galvanicky oddělit od akumulátorů (DC/DC konvertor).

Nutno zpracovat a ověřit KSU a TP pro celý mezistaniční úsek Vyšší Brod klášter - Loučovice, přezkoušet od DLZT a zavést do používání. Dále bude jako součást dokumentace PZS dodána nově zpracovaná tabulka přejezdu a situační schéma PZS, vše s odpovídajícím schválením.

Součástí stavby bude i demontáž stávajících prvků infrastruktury, které budou zbytné nebo nahrazené (např. návěst *Pískejte*, ...).

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

Napájecí přípojka:

Pro napájení PZS elektrickou energií je nutné zřídit novou přípojku NN. Tuto přípojku lze realizovat ze stávajícího pilíře situovaném na zastávce Čertova Stěna. Pro účely napojení PZS bude nutné tento pilíř rozšířit a zároveň bude nutné vybudovat novou samostatnou přípojku z distribuční sítě společnosti E.ON ČR a.s., která je v současné době vedená z kabelové skříně KS2 umístěné na fasádě bývalé budovy zastávky st. p. č. 179 v k. ú. Bolechy v majetku společnosti Occulto, s.r.o. Novou přípojku i úpravu stávajícího pilíře požadujeme dimenzovat pro napájení stávajícího osvětlení zastávky Čertova Stěna a PZS přejezdů P6123 v km 13,074; P6124 v km 13,827; P6125 v km 14,732 a pro případné budoucí napájení PZS na přejezdu P6126 v km 15,085. Přípojka NN bude ukončena v novém samostatně stojícím plastovém pilíři se samostatným měřením spotřeby el. energie a s osazením zásuvky pro připojení DA v případě dlouhodobého výpadku elektrické energie. Dále budou položeny nové napájecí kabely mezi

přejezdy P6125 v km 14,732 a P6124 v km 13,827 (kabel bude sloužit pro napájení PZS na přejezdu P6124) a mezi přejezdy P6125 v km 14,732 a P6126 v km 15,085, kde bude ukončen v pilíři a bude sloužit pro napájení budoucího PZS na tomto přejezdu. V celém úseku bude prováděna kabelizace pro přibližovací úseky PZS. Pro měření spotřeby osvětlení zastávky Čertova Stěna bude osazen podružný elektroměr. V případě volby uzamykání dveří pilířů požadujeme praktikovat systém generálního klíče.

Upozorňujeme, že jiné možné alternativy připojení projednává se společností E.ON ČR a.s. Odbor energetiky a služeb OŘ Plzeň.

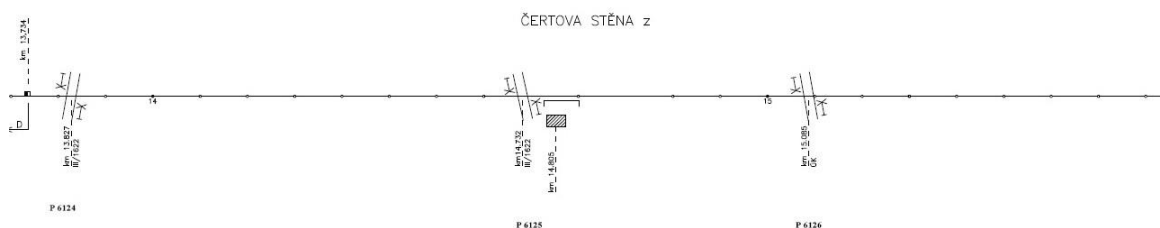
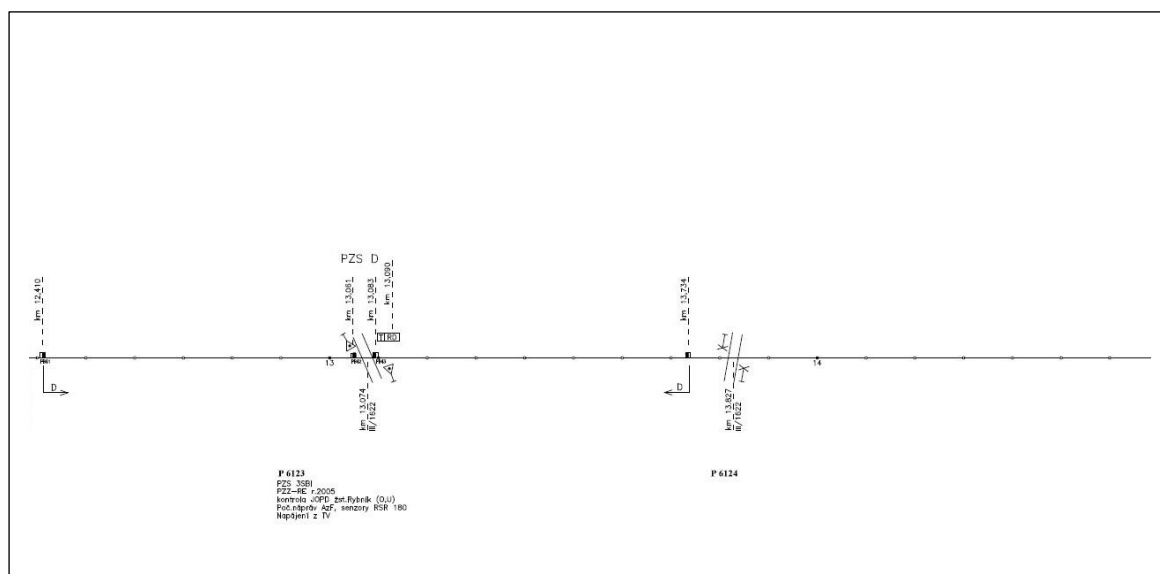
Součástí stavebních prací bude provedení úpravy přístupu na nástupiště zastávky nasměrováním nového chodníku před výstražník a doplnění zábradlí od konce nástupiště k výstražníku včetně úprav čela nástupiště. Navržené úpravy zabrání přístupu cestující veřejnosti do prostoru přejezdu.

V blízkosti přejezdu se nachází křižovatka v nedostatečné vzdálenosti od hranice nebezpečného pásma přejezdu, na které bude nutné prověřit vlečné křivky míjejících se nejdelších vozidel, které zde mohou jet, aby byl zajištěn bezpečný průjezd silničních vozidel prostorem přejezdu (míjející se vozidlo jedoucí z přejezdu na vedlejší komunikaci s vozidlem jedoucím z vedlejší směrem na přejezd) v souladu s ČSN 73 6380. Pokud stavební uspořádání bezkolizní míjení vozidel neumožňuje, bude navrženo odpovídající dopravní opatření dle ČSN 73 6380.

4) Objektová skladba

PS 01-01-31	Zabezpečovací zařízení (PZS) Železniční přejezd v km 13,827 (P6124)
PS 02-01-31	Zabezpečovací zařízení (PZS) Železniční přejezd v km 14,732 (P6125)
SO 01-10-01	Železniční svršek Železniční přejezd v km 13,827 (P6124)
SO 01-11-01	Železniční spodek Železniční přejezd v km 13,827 (P6124)
SO 01-13-01	Železniční přejezd Železniční přejezd v km 13,827 (P6124)
SO 01-86-01	Přípojka napájení NN Železniční přejezd v km 13,827 (P6124)
SO 02-86-01	Přípojka napájení NN Železniční přejezd v km 14,732 (P6125)

5) Situační schéma přejezdů



6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdech P6124 v km 13,827 a P6125 v km 14,732 na trati Rybník - Lipno nad Vltavou“ bude provedena výstavba nového technologického zařízení na těchto přejezdech. 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 a ani potřeby kácení zeleně, kromě náletové zeleně.

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

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,7 % p. a. v roce realizace 2022.

8) Ekonomické hodnocení

Hodnocení ekonomické efektivity stavby je metodicky provedeno dle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb s účinností od 15. 11. 2017, a je samostatnou přílohou tohoto dokumentu.

Výsledné hodnoty ukazatelů finanční a ekonomické analýzy jsou uvedeny v následující tabulce:

FIRR/EIRR (%)	FNPV/ENPV (tis. Kč)	BCR
Finanční analýza		
-	-23 235	
Ekonomická analýza		
6,87	4 150	1,219

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

Po započtení socioekonomických benefitů je však projekt z celospolečenského hlediska efektivní, což prokazuje kladný výsledek ekonomické čisté současné hodnoty (ENPV), resp. to, že výše ekonomického vnitřního výnosového procenta (ERR) přesáhla stanovenou diskontní sazbu pro ekonomickou analýzu ve výši 5 %.

Přepínací hodnota pro CIN bez rezervy činí 21,88%, což odpovídá 5 179 tis. Kč v CÚ 2020.

Projekt se doporučuje k financování.

9) Závěr

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

Dne: 30. 11. 2020

Vypracoval: Martina Janáčková, Bc. Jiří Lískovec, Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň

Přílohy

Přílohy:

- P6124 a P6125 Formulář_SR_zjednoduseny_prejezdy_500
- Ekonomické hodnocení (EH_P6124_a_P6125_v2.docx; CBA_P6124_a_P6125_v2.xlsm)