

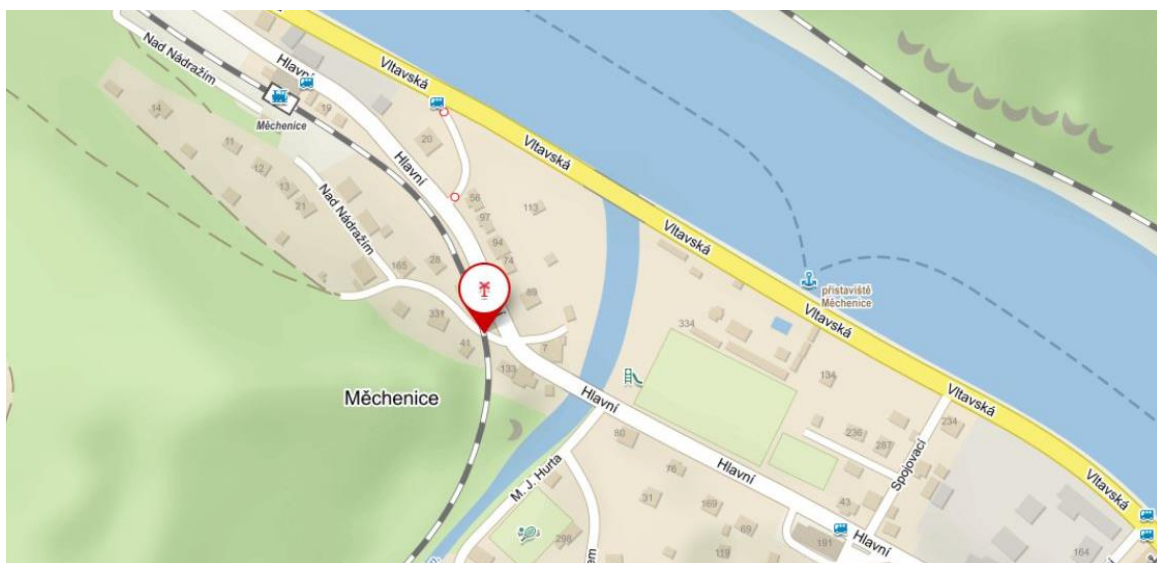
Název investora: Správa železnic, státní organizace  
Adresa včetně PSČ: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město  
IČ: 70 99 42 34  
DIČ: CZ 709 94 234

## Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: **„Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5769 v km 28,090 trati Dobříš – Vrané nad Vltavou a rekonstrukce propustku v km 28,093“**

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S 632 000 209  
Název projektu: **„Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5769 v km 28,090 trati Dobříš – Vrané nad Vltavou a rekonstrukce propustku v km 28,093“**  
Místo realizace (kraj): Středočeský  
Číslo železničního přejezdu: P5769  
Kód TÚDÚ: 1721 08  
Název definičního traťového úseku: Čisovice – Měchenice  
Evidenční km – poloha přejezdu: 28,090  
Předpokládaná doba realizace: 14 měsíců, v letech 10/2021-12/2022



## 2) Zdůvodnění potřebnosti investiční akce

Účelem této investiční akce je výstavba nového přejezdového světelného zabezpečovacího zařízení se závorami na přejezdu P5769 v km 28,090 trati Dobříš – Vrané nad Vltavou. V současnosti je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži (SDZ A32a „Výstražný kříž pro žel. přejezd jednokolejný“), které jsou doplněny o SDZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a SDZ B17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“ (10 m). Vzhledem k nedostatečným rozhledovým poměrům je přejezd opatřen dopravními zrcadly.

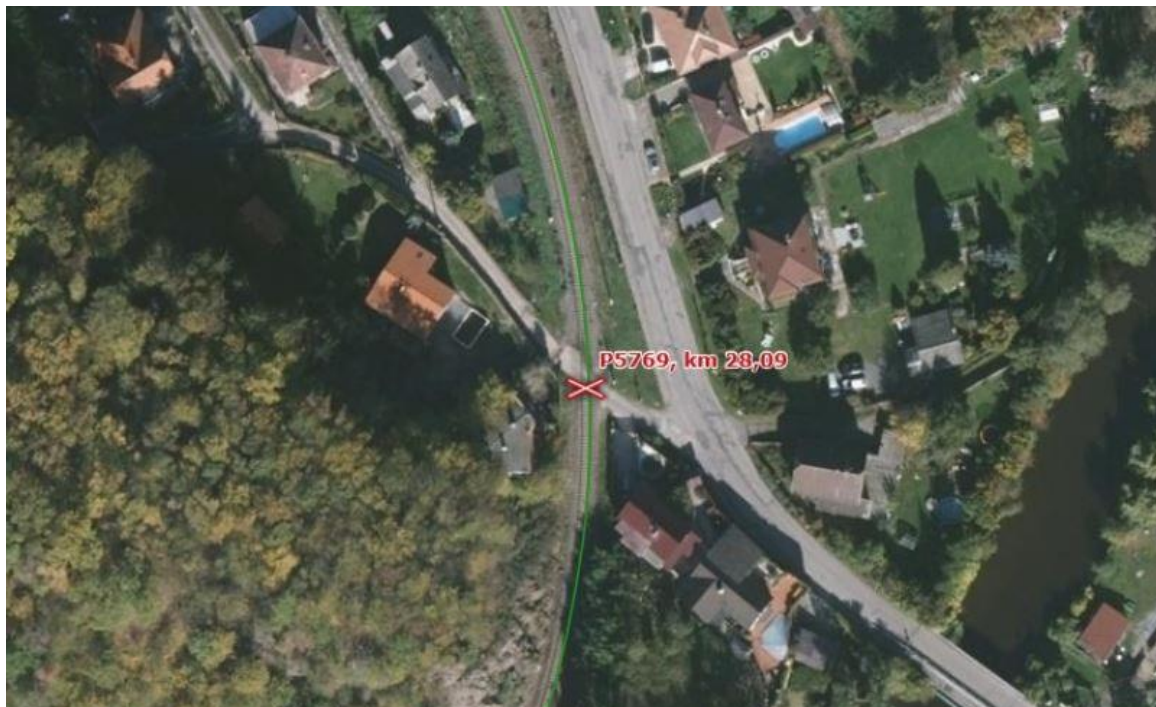
Z hlediska lokalizace vůči dráze se předmětná stavba nachází na traťovém úseku 1721 Dobříš (včetně) – Vrané nad Vltavou (mimo). Stavbou je konkrétně dotčen definiční úsek 1721 08 Čisovice – Měchenice. V místě stavby se jedná o jednokolejnou neelektrizovanou regionální dráhu, která není součástí transevropského konvenčního železničního systému (TEN-T).

Z hlediska geografické lokalizace se stavba nachází v obci Měchenice, okresu Praha – západ, ve Středočeském kraji.

Železniční přejezd P5769 je úrovnňovým křížením místní komunikace funkční podskupiny D1 (komunikace se smíšeným provozem), pěší a obytné zóny, s výše uvedenou regionální dráhou. Úhel křížení s pozemní komunikací je 120°. Z hlediska lokalizace vůči dráze se předmětný přejezd nachází v evidenčním km 26,090 výše uvedeného traťového úseku. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h, v místě přejezdu je rychlost snížena na 10 km/h (ve směru z Měchenic do Dobříše 20 km/h).

Na přejezdu P5769 není od roku 2010 evidováno žádné střetnutí.

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu na železniční trati Dobříš – Vrané nad Vltavou. Rekonstrukcí dojde ke snížení nebezpečí vzniku mimořádných událostí v této lokalitě a odstranění propadu rychlosti.





### 3) Popis technického řešení

#### Zabezpečovací zařízení

##### Popis stávajícího stavu

V současné době je přejezd zabezpečen výstražnými kříži (SDZ A32a), které jsou doplněny o SDZ P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a SDZ B17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“ (10 m). Vzhledem k nedostatečným rozhledovým poměrům je přejezd opatřen dopravními zrcadly.

V současném stavu nelze přejezd P5769 zabezpečit PZS se závory tak, aby byly bezesbytku dodrženy všechny požadavky současné legislativy.

ŽST Měchenice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie, hybridním SZZ RZZ-DRS.

##### Požadavky na nový stav

Přejezd bude, po předchozím zajištění stavebních a majetkoprávních záležitostí (aby bylo možné umístit výstražníky a pohony závor v souladu s platnou legislativou), zabezpečen novým přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením kategorie dle ČSN 34 2650 ed. 2. PZS 3ZBI. Protože se jedná o místní komunikaci dle SŽ MP „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“, musí být přejezd zabezpečen PZS s celými závory.

Předpokládá se použití ekonomicky a energeticky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky. Protože se jedná o přejezd v obvodu ŽST Měchenice, bude spouštění a ukončování výstrahy zajištěno povelom ze SZZ.

Napájení bude zálohováno akumulátorovou baterií s volnou hladinou elektrolytu a řízeným dobíječem.

Zhotovitel dokumentace zajistí veřejnoprávní jednání s DÚ pro vydání Rozhodnutí o změně způsobu zabezpečení přejezdu.

Technologická část zařízení PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného a temperovaného reléového domku, umístěného přednostně na pozemku SŽ tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dle ČSN 73 6380. Dveře technologického domku budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS.

Pro PZS bude provedena odpovídající kabelizace, která bude provedena dle platných norem a TKP staveb a bude situována přednostně na pozemcích SŽ.

V rámci stavby bude na přejezdu doplněno odpovídající dopravní značení.

Indikace a ovládání PZS bude zřízena na JOP DOZ Vrané nad Vltavou a na DNO v ŽST Měchenice.

Bude provedena úprava konfigurace počítačů náprav ŽST Měchenice tak, aby ukončování výstrahy na PZS bylo v souladu s ČSN 34 2650 ed. 2.

Bude provedena úprava SW DOZ řízeného z ŽST Vrané nad Vltavou a konfigurace a doplnění SZZ v ŽST Měchenice.

PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou s přenosem do stávajícího diagnostického zařízení REMOTE 96.

### **Sdělovací zařízení**

#### Popis stávajícího stavu

V současné době se u přejezdu ani v prostoru předpokládaných stavebních prací nenachází žádné sdělovací zařízení.

#### Požadavky na nový stav

Bude nově doplněn místní spoj z PZS. U přejezdu bude v přístrojové skříni u RD umístěn MB telefon. Budou upraveny telefonní zapojovače v ŽST Měchenice a Vrané nad Vltavou.

### **Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení**

#### Popis stávajícího stavu

Přejezd P5769 v km 28,090 je ve stávajícím stavu bez přípojky el. energie.

#### Požadavky na nový stav

Pro zabezpečení základního napájení nového PZS bude nutno zhotovit nový přívodní kabel o délce cca 250 m z ŽST Měchenice. Součástí napájení PZS bude zásuvka pro zapojení DA v případě dlouhodobého výpadku elektrické energie.

Po dokončení stavby požaduje OŘ Praha SEE dodání DSPS včetně GEO zaměření dle skutečného provedení, revizní zprávu, protokol UTZ a průkaz způsobilosti el. UTZ.

### **Železniční spodek a svršek**

#### Popis stávajícího stavu

V místě přejezdu je stávající kolejový rošt složen z dřevěných prachů a kolejnic tvaru S49 z roku 2010. Štěrkové lože v místě přejezdu je znečištěné. Odvodňovací žlab vlevo trati je vyhovující.

#### Požadavky na nový stav

Dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce a odfrézování přilehlé živičné konstrukce vozovky k přejezdu s nutným odtěžením konstrukčních vrstev. V místě přejezdu dojde k výměně železničního svršku v rozsahu odstranění všech dřevěných prachů a výměně nebo pročištění kolejového lože v rozsahu výkopu pro ZKPP. Nové pražce budou betonové stejných charakteristik jako v navazující koleji vč. pražcových kotev. Bude provedena směrová a výšková úprava koleje v přejezdu a v navazujících úsecích s doplněním kolejového lože a to v celé délce směrového oblouku a upravena BK. Na základě geotechnického průzkumu bude realizována sanace železničního spodku vč. zřízení ZKPP a její odvodnění.



## **Železniční přejezdy**

### Popis stávajícího stavu

Stávající přejezdová konstrukce část vnější a vnitřní je z asfaltobetonového krytu.

### Požadavky na nový stav

Bude provedena montáž nové plastbetonové přejezdové konstrukce odpovídající zatížení silniční dopravou s uložením vnějších panelů na závěrných zídkách a možným úklonem vnějších panelů. 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. Bude prověřena možnost zachování stávajícího odvodňovacího žlabu s případnou úpravou výpusti a jejího pokračování k nejbližšímu propustku. Stávající odvodnění žlabu bude pročištěno až k vyústění u propustku a rekonstruováno ve vazbě na novou polohu konstrukce vozovky. V případě, že nebude možné využití stávajícího odvodnění z důvodu úpravy podélného profilu komunikace, dojde k jeho výměně za nové se zachováním minimálně stávající kapacity.

## **Mosty, propustky, zdi**

### Popis stávajícího stavu

V blízkém okolí přejezdu P5769 se nachází propustek v ev. km 27,978 (deskový, z kamenného zdiva) a propustek v ev. km 28,093 (trubní, kruhový, železobetonový).

### Požadavky na nový stav

Požaduje se rekonstrukce propustku v ev. km 28,093 vč. nového zaústění odvodnění z příčného odvodňovacího žlabu ve vozovce před přejezdem.

U všech mostních objektů musí být stanovena zatížitelnost podle „Metodického pokynu pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů“ (čj. S30135/2015–O13) a prokázána přechodnost traťové třídy C2/50. U stávajících objektů lze zatížitelnost stanovit v kategorii „A“. U všech mostních objektů bude zjištěno prostorové uspořádání (VSMP, VMP, obrys kolejového lože). Na základě výsledků zatížitelnosti a prostorového uspořádání bude rozhodnuto o stavebním počínu na mostním objektu.

Nové a rekonstruované mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem. Jsou požadovány konstrukce s minimálními náklady na údržbu. Rekonstruovaný objekt musí být navržen tak, aby byla umožněna dohledací činnost správce objektu.

Z hlediska mostů je trať zařazena dle změny ČSN EN 1991-2/Z4 do 3. a 4. třídy tratí.

Nepředpokládá se rekonstrukce propustku v ev. km 27,978.

## **Pozemní stavební objekty**

### Popis stávajícího stavu

V blízkosti stavby se nachází objekt výpravní budovy žst. Měchenice.

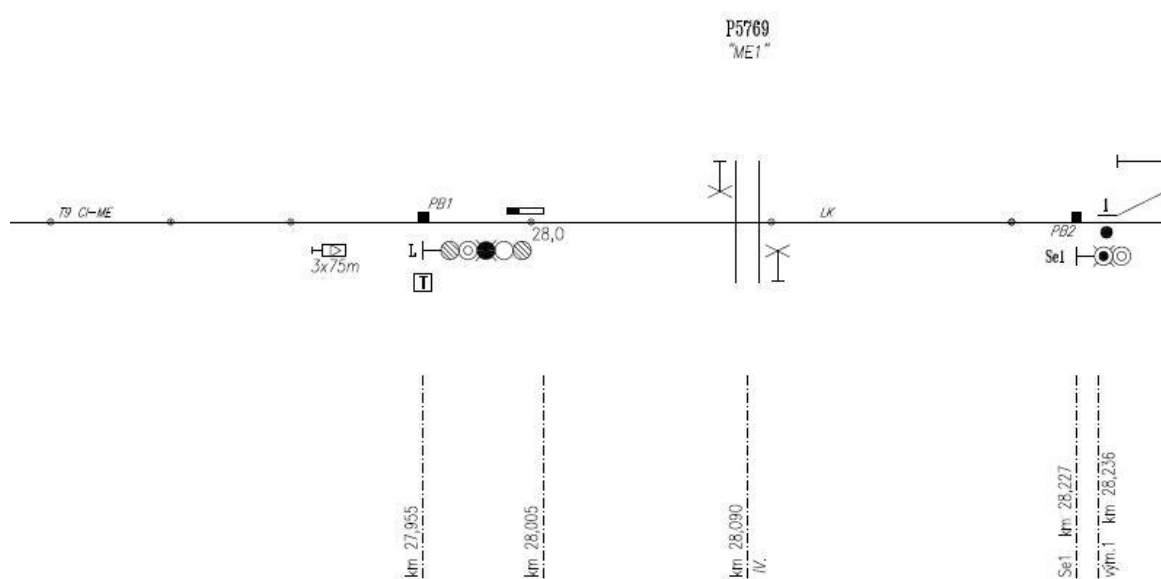
### Požadavky na nový stav

V případě vstupu kabeláže do objektu ve správě OŘ Praha budou využity stávající kabelové trasy/kabelovody. Prostupy do objektu budou utěsněny, porušené plochy omítek, soklů, chodníků, dlažeb opraveny a uvedeny do původního stavu. Po celou dobu stavby bude zajištěn bezpečný přístup i příjezd k objektům ve správě OŘ Praha a na nástupiště žel. stanice.

## 4) Objektová skladba

PS 01-01-31	Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd v km 28,090 (P5769)
SO 01-10-01	Železniční svršek železniční přejezd v km 28,090 (P5769)
SO 01-11-01	Železniční spodek železniční přejezd v km 28,090 (P5769)
SO 01-13-01	Železniční přejezd železniční přejezd v km 28,090 (P5769)
SO 01-86-01	Přípojka napájení NN železniční přejezd v km 28,090 (P5769)

## 5) Situační schéma přejezdů



## 6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „**Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5769 v km 28,090 trati Dobříš – Vrané nad Vltavou a rekonstrukce propustku v km 28,093**“ budou prováděny technologické úpravy a stavební práce výlučně v prostoru již provozované dráhy.

Veškeré práce nebudou mít zásadní vliv na okolní prostředí. Stavba neovlivní rozhodujícím způsobem životní prostředí v nejbližším okolí, nevyvolává omezení dosavadních staveb ani potřeby kácení zeleně, kromě náletové zeleně.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu pozemků se způsobem využití dráha, silnice, ostatní komunikace a jiná plocha. Majetkoprávní vypořádání bude řešeno v případě stavebních záborů pozemků, které nejsou ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace.

## 7) Odhad investičních nákladů včetně jeho zdůvodnění

## 8) Ekonomické hodnocení

### Analýza problému

Hlavní cíle Správy železnic, státní organizace jsou definovány ve „Strategii Správy železnic, státní organizace“, schválené pod čj. 34072/2020-SŽ-GR-O26 dne 9. 7. 2020. Jedním z těchto strategických cílů je „snížit počet mimořádných událostí na železniční síti“, s vymezením „jedná se především o řešení úrovnových křížení pozemních komunikací, a to buď zvýšením jejich zabezpečení (...)“. Strategie tím reaguje na skutečnost, že Správa železnic má v současné době zhruba 7850 železničních přejezdů, na nichž ročně dojde k 150 až 250 mimořádným událostem, při nichž je usmrceno mezi 23 a 49 osobami, byť v naprosté většině z důvodu nekázně nebo nepozornosti na straně účastníků silničního provozu.

Snížit počet mimořádných událostí je možné formou náhrad nejfrekventovanějších přejezdů na silně zatížených tratích, ale také zvyšováním úrovně zabezpečení ostatních přejezdů.

Strategické cíle jsou blíže rozpracovávány v dalších dokumentech, nehodovostí na přejezdech se podrobně zabývá „Koncepte rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad na SŽDC“, schválená usnesením Správní rady SŽDC č. 33/2019 dne 30. 8. 2019. Z její kapitoly 2.8.5 vyplývá, že existují rizikové faktory, v jejichž důsledku lze část přejezdů označit za nehodové a provozně nebezpečné lokality, kterými mohou být:

- „*Přejezd s opakovanými nehodami, přičemž pokud je výskyt nehod nižší než stanovená mez, pak alespoň jedna měla za následek úmrtí nebo těžké zranění*“. Koncepte v kap. 4.6.1 upřesňuje, že stanovenou mezí jsou 4 nehody.
- „*Přejezdy, jejichž vzdálenost od křižovatky je menší než odpovídá ustanovením ČSN 73 6380*“. Koncepte v kap. 4.6.1 v souladu s normou doplňuje, že touto vzdáleností je 30 m. Norma přitom ve svém čl. 5.2.1 za křižovatku považuje i účelové veřejně přístupné komunikace, naopak danou vzdálenost není nutné plnit u veřejně nepřístupných komunikací, u komunikací bez provozu silničních motorových vozidel a sjezdů. Rizikem v daném případě je jednak rozptýlení pozornosti řidiče na sledování jak drážního provozu, tak i silničního provozu na daném odbočení, ale také je rizikem případná nemožnost pokračovat v jízdě za nebezpečný prostor přejezdu při odbočování na křižovatce.
- „*Přejezdy, které mají úhel křížení menší, než stanoví ČSN 73 6380*“. Koncepte v kap. 4.6.1 navrhuje tento úhel o velikosti 60°, přičemž toto kritérium je tak mírně přísnější proti 75° v ČSN 73 6380 čl. 5.2.3. Důvodem může být, že rekonstrukcí přejezdu zpravidla lze mírně zlepšit úhel křížení bez záborů pozemků. Rizikem u úhlu křížení je omezené rozhledové pole řidiče ve vozidle a existence „mrtvých úhlů“ pro sledování vozidla.

Pojem „nehodová a provozně nebezpečná lokalita“ navazuje na „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“, vydané Ministerstvem dopravy pod čj. 59/2017-910-IVD/1 dne 15. 11. 2017. V části IV. odstavci 2 Prováděcích pokynů se uvádí, že hodnocení efektivnosti projektů se provádí slovním hodnocením bez nutnosti zpracovat CBA nebo MKA mj. v případech uvedených pod bodem b) „samostatná stavební opatření k odstraňování nehodových a provozně nebezpečných lokalit a úseků“.

Ve výchozím stavu je přejezd P5769 zabezpečen pouze výstražnými kříži, doplněnými dopravním značením „Stůj, dej přednost v jízdě“. Na přejezdu se kříží železniční trať Dobříš – Vrané nad Vltavou s komunikací D1 (místní komunikace) – pěší a obytné zóny. Trať je dráhou regionální, v denním průměru po ní v daném úseku jede 26 vlaků osobní dopravy denně. Dopravcem v osobní dopravě jsou České dráhy, a. s. Směrem od začátku trati je rychlost před přejezdem 50 km/h v místě přejezdu 10 km/h, dále za přejezdem se zvyšuje na 50 km/h; v opačném směru od konce trati je rychlost před přejezdem 50 km/h v místě přejezdu je rychlost 20 km/h, dále za přejezdem se zvyšuje na 50 km/h. D1 místní komunikace – pěší a obytné zóny slouží jako obslužná komunikace části obce Měchenice. Podle sčítání OR projede úsekem 100 vozidel za 24 hodin. Dopravní moment přejezdu (spočítaný na základě doporučení přílohy č. 2 Rezortní metodiky – „Obecná metodika zjednodušené multikriteriální analýzy

pro ekonomické hodnocení železničních přejezdů“) činí 2 080. Padesátirázová hodinová intenzita pro jeho výpočet byla stanovena jako 8 % z celodenní intenzity silniční dopravy.

Nedostatky současného stavu spočívají v těchto skutečnostech:

- U přejezdu se nachází křižovatka. Vpravo trati leží křižovatka ve vzdálenosti 12 m, místní komunikace obsluhující celou obec Měchenice. Křižovatka se tak nenachází v předepsané vzdálenosti 30 m.
- Změřený úhel křížení dosahuje 40° a je tedy menší, než koncepcí požadovaných 60°.

Přejezd tak splňuje dokonce dvě z podmínek pro naplnění pojmu „nehodová a provozně nebezpečná lokalita“ ve smyslu Prováděcích pokynů.

### Stanovení cílů

Cílem stavby je zajistit bezpečnost silničního a železničního provozu. Prostředkem k naplnění tohoto cíle je odstranění provozně nebezpečné lokality, spočívající v zajištění takového stavu železničního přejezdu, který splní tyto podmínky:

- Bude vyhovovat platnému technickému standardu definovanému ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“ z 07. 2020.
- Vzhledem k nutnosti využít úlevových ustanovení článků 5.2.1 a 5.2.2 uvedené normy bude v souladu s uvedenou normou zajištěna bezpečnost „odpovídajícím dopravním opatřením, úpravou přednosti v jízdě, (...) zřízením světelného signalizačního zařízení“.

### Návrh možných variant řešení

Pro zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu lze zvažovat následující varianty:

- Vybudování PZS bez závor. Toto řešení by přineslo možnost zvýšení rychlosti silničních vozidel na 50 km/h, ale nevedlo by ke zvýšení bezpečnosti, protože PZS bez závor nevykazují statisticky nižší nehodovost oproti přejezdům osazeným pouze výstražnými kříži. Ze statistiky vyplývá, že 47 % nehod je na přejezdech s PZS bez závor a 38 % pak na přejezdech jen s výstražnými kříži, a to přes jejich výrazně vyšší počet. Ještě horší poměr je u těžkých následků, kdy přejezdy jen s PZS vykazují 71 % všech usmrcených. Nebyl by tak naplněn cíl stavby.
- Změna úhlu křížení komunikace. Silnice D1 místní komunikace prochází v okolí přejezdu zástavbou obce Měchenice, zvětšení úhlu křížení by tak vedlo k nákladným záborům soukromých pozemků a demolicím. Navíc by se zhoršilo směrové vedení této silnice, což by samo o sobě bezpečnostní situaci zhoršilo. Nejde tak o reálně proveditelnou variantu.
- Oddálení křižovatky od přejezdu. Připojená komunikace leží v zástavbě, takže jejich oddálení by znamenalo nákladné zábery soukromých zastavěných pozemků a demolice. Nejde tak o reálně proveditelnou variantu.

Vybudování PZS se závorami je tak jediným proveditelným způsobem, jak odstranit danou provozně nebezpečnou lokalitu.

### 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 – 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 jako stávající stav, ale nevyhovuje požadavkům na rekonstruovaná zařízení podle ČSN 73 6380 a nepředstavuje dostatečnou psychologickou a technickou bariéru proti vjetí na přejezd v době jízdy vlaku, lze jej tak považovat za potenciální bezpečnostní a provozní riziko.

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

- výhledový stav – zabezpečovací zařízení bude nově ovládáno automaticky jízdou kolejových vozidel.
- současný stav – na přejezdu není zabezpečovací zařízení a není tak co indikovat.

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

- výhledový stav – instalace nového zařízení PZS včetně závor umožní zlepšit informovanost o blížícím se vlaku a tedy o možnost vjet na železniční přejezd oproti pouhému rozhledu;
- současný stav – současné zabezpečení přejezdu vyžaduje nutnost zastavení silničního vozidla, rozhlédnutí řidiče a současně soustředění se na provoz na blízké křižovatce. Informace o provozním stavu železnice nejsou řidiči poskytovány žádné.

## 4. Zajištění plynulosti železniční a silniční dopravy

- výhledový stav – po instalaci nového PZS se zvýší rychlost na železnici na 50 km/h. Na silnici odpadne nutnost zastavení a bude možný plynulý průjezd;
- současný stav – na železnici zůstane nutnost směrem od začátku trati v místě přejezdu zpomalit na 10 km/h; v opačném směru od konce trati je nutné zpomalit v místě přejezdu na rychlost 20 km/h. Bez projektu je nutné zastavení silničních vozidel před přejezdem.

## 5. Přírůstek varianty z hlediska vynaložených investičních a provozních nákladů

- Výhledový stav – investiční i provozní 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, provozní náklady se v současném stavu týkají jen stavební konstrukce přejezdu.

## Závěrečné vyhodnocení

Cíl projektu plní pouze varianta projektová, tedy s novým PZS. Současný stav je výhodnější pouze podle kritéria 5, varianty bez projektu i s projektem se jeví jako obdobné v kritériu 2, z hlediska ostatních tří kritérií 1, 3 a 4 je výhodnější varianta projektová.

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 podle Prováděcích pokynů odstavce IV. bodu 2 b).

---

## 9) Závěr

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

Dne: 15. 1. 2021

Vypracoval: kolektiv Správy železnic, Stavební správa západ a Oblastní ředitelství Praha

### **Přílohy**

- Příloha 1: Zjednodušený souhrnný rozpočet (SR) vč. vyplněné záložky popis výkonu a funkce (VF)
- Příloha 2: Fotografie přejezdů