

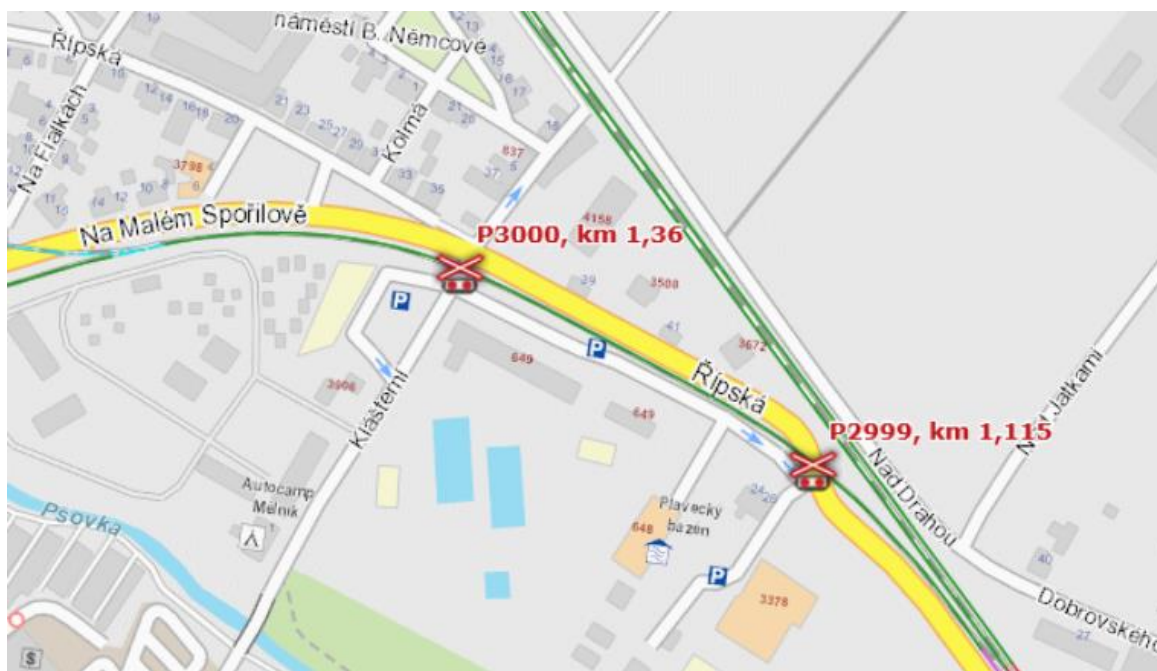
Název investora: Správa železnic, státní organizace  
Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město  
IČ: 70 99 42 34  
DIČ: CZ70994234

## Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: **„Doplnění závor na přejezdu P2999 v km 1,115 a P3000 v km 1,360 spojovací koleje Mělník – Mělník Labe“**

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000443  
Název projektu: **„Doplnění závor na přejezdu P2999 v km 1,115 a P3000 v km 1,360 spojovací koleje Mělník – Mělník Labe“**  
Místo realizace (kraj): Středočeský  
Číslo železničního přejezdu SŽ: P2999, P3000  
Kód TUDU: 100202  
Název definičního traťového úseku: Mělník - výh.č. 1M  
Evidenční km - poloha přejezdu: 1,115 (P2999), 1,360 (P3000)  
Předpokládaná doba realizace: 15 měsíců, 08/2021 – 10/2022



## 2) Zdůvodnění potřeby investiční akce

### Přejezd P2999 v km 1,115

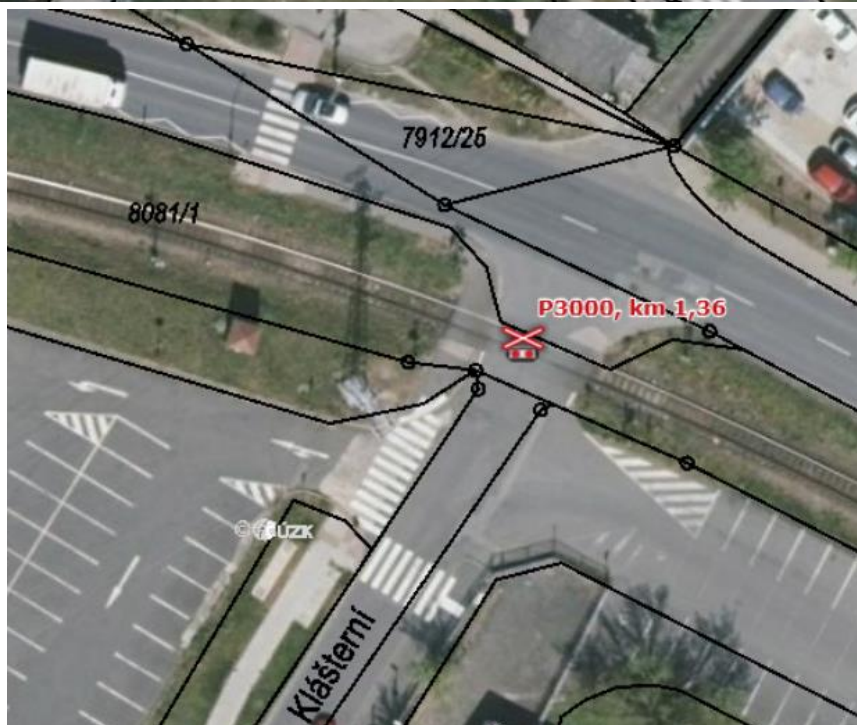


### Přejezd P3000 v km 1,360





Účelem stavby je zvýšení stupně zabezpečení železničních přejezdů P2999 v km 1,115 a P3000 v km 1,360 spojovací koleje Mělník – Mělník Labe, které jsou nyní vybaveny přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SNI (P2999) a 3SBI (P3000). V úseku není provozována osobní doprava, křižující komunikace je v případě P2999 silnice I/9 (ul. Řipská) ve správě ŘSD a u P3000 místní obslužná komunikace s označením ul. Klášterní ve správě města Mělníku.



Přejezd P2999 i P3000 bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2. Jedná se o zařízení s reléovými závislostmi, doplněné elektronickými prvky. PZS bude vybaveno výstražníky se závory, které uzavírají celou šíři vozovky i chodník, s pozitivní signalizací a akustickou signalizací pro nevidomé. Zapojení bude odpovídat normě ČSN 34 2650 ed. 2. Zvýšením stupně zabezpečení přejezdu se sníží nebezpečí vzniku mimořádných událostí. Součástí stavebních prací je kontrola a případná údržba přejezdové konstrukce a železničního svršku u P2999 a výměna přejezdové konstrukce u P3000. Přípojka je společná ze stavědla ST2 Mělník, bude nově navržena.

Na přejezdu P3000 jsou evidovány 3 mimořádné události a na P2999 nejsou od roku 2010 evidovány žádné mimořádné události.

### 3) Popis technického řešení

#### **Zabezpečovací zařízení P2999**

##### Popis stávajícího stavu

Přejezd P2999 v km 1,115 spojovací koleje Mělník – Mělník Labe je kategorie PZS 3SNI, typ AŽD71. Přejezd je jednokolejný, s pěti výstražníky bez pozitivní signalizace, na čtyřech stožárech umístěnými vpravo i vlevo komunikace, bez závor, bez signalizace pro nevidomé. Technologie PZS je soustředěna v reléovém stojanu v reléové skříni umístěné poblíž přejezdu. Ovládání je automatické jízdou vlaku pomocí počítačů náprav AzF Frauscher s kolovými senzory RSR 180/250-S v kombinaci s kolejovými obvody SZZ Mělník. Místní ovládání PZS je ze skříňky místního ovládání umístěné na reléové skříni. Indikační a ovládací prvky jsou umístěny na kolejové desce St. 2 v ŽST Mělník. Napájení AC (AC 1NPE, 230V, 50Hz, TN-C/S) je přípojkou z plastového rozvaděče Elplast označeného „PZZ E,F,G“ umístěného vzadu na budově St. 2, z nožových pojistek 32A. Z pojistek je vyveden kabel AYKY 4x35mm<sup>2</sup> ukončený v litinovém rozvaděči na propojovacích svorkách. Ze svorky pokračuje vodič CY 2,5mm<sup>2</sup> na přívodní svorku pojistky E27/10A. Z pojistky je napájen oddělovací transformátor JOC 1 umístěný v druhé části rozvaděče. Z JOC 1 je napájena zásuvka v RS1 a dobíječ v RS2. Náhradní napájení zajišťuje 5x5 článků akumulátorové baterie Ferak KPM 105 dobíjených dobíječem AD1. Baterie je uložena v RS2 na izolační podložce a dobíječ AD1 je instalován na polici v RS2. Bateriové vedení CY 10mm<sup>2</sup> je jištěno jističem J7K 50 28A/3 umístěným v RS2.

##### Požadavky na nový stav

Vzhledem k zastaralosti PZS přejezdu P2999 bude navrženo nové 3. kategorie PZS 3ZBI, dle ČSN 34 2650 ed.2 v platném znění. Bude doplněno o celé závory pro silniční komunikaci i chodník vedoucí přes přejezd. Přesný rozsah zabezpečení bude určen rozhodnutím o změně, rozsahu a způsobu zabezpečení vydaný Drážním úřadem. Budou dodrženy podmínky dle metodického pokynu č.j. 53749/2019-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 30.9.2019 „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“. Předpokládá se použití ekonomicky a energeticky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky. V rámci stavby budou použita kompozitní závorová břevna přes celou šířku komunikace včetně chodníku, případně výstražník C pro chodník vedoucí po pravé straně ulice Řípská, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení. Pokud budou závory čtyřkvadrantové, bude prověřena možnost instalace sekvenčního sklápění. Zařízení bude osazeno signalizací pro nevidomé. Vzhledem k těsné blízkosti zástavby bude přednostně zvolena taková konfigurace prvků výstrahy, aby při sklopení břevna závor došlo k vypnutí akustické signalizace. Zároveň bude PZS vybaveno automatickým snížením úrovně akustické výstrahy v nočních hodinách.

Vnitřní výstroj bude umístěna v novém technologickém domku bez klimatizace, pouze s temperovacími topnými panely a termostatickým ovládáním, umístěném mimo rozhledové pole přejezdu na pozemku SŽ. Dveře technologického domku budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS. Náhradní zdroj bude navržen v podobě NiCd akumulátorů s vláknitou elektrodou s kapacitou, která bude odpovídat minimálně 8h provozu v případě výpadku základního napájení. Tomu bude odpovídat dimenze elektrické přípojky a dobíječe. Zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením dle technické specifikace TS 2/2007 s dálkovým přístupem do technologické datové sítě nebo Intranetu. Indikační a ovládací prvky budou umístěny na kolejové desce St. 2 ŽST Mělník. Ovládání bude automatické pomocí počítačů náprav, s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení ŽST Mělník. Přibližovací úseky PZS budou navrženy pro traťovou rychlost 30 km/h. Na technologickém domku nebo v jeho blízkosti bude umístěna skříňka místního ovládání a telefonní objekt napojený na okruh pro spojení s výpravčím. Veškerá kabelizace bude položena nová dle platných norem a TKP staveb a bude situována přednostně

na pozemcích Správy železnic, státní organizace. Bude provedena aktualizace provozní dokumentace, Průkazu způsobilosti, el. revize a ostatní legislativy. Před přejezd bude osazeno odpovídající silniční dopravní značení (A29 - přejezd se závorami).

### **Zabezpečovací zařízení P3000**

#### **Popis stávajícího stavu**

PZS v km 1,360 s evidenčním číslem P3000 je kategorie PZS 3SBI, typ AŽD-RE. Přejezd je jednokolejný, bez závor, bez signalizace pro nevidomé, s pěti výstražníky s pozitivní signalizací umístěných na čtyřech stožárech umístěnými vpravo i vlevo komunikace. Technologie PZS je soustředěna v reléovém stojanu umístěném v reléovém domku Variel OPDI 2.1 v blízkosti přejezdu. Ovládání je automatické jízdou vlaku pomocí počítačů náprav AzF Frauscher s kolovými senzory RSR 180/250-S v kombinaci s kolejovými obvody SZZ. Skříňka místního ovládání je umístěna na reléovém domku. Indikační a ovládací prvky jsou na kolejové desce v St. 2 v ŽST Mělník. Napájení AC (AC 1NPE, 230V, 50Hz, TN-C/S) je přípojkou z plastového rozvaděče Elplast označeného „PZZ E,F,G“, umístěného vzadu na budově St. 2, z nožových pojistek 32A. Z pojistek je vyveden kabel AYKY 4x35mm<sup>2</sup> ukončený v plastovém rozvaděči Elplast na připojovací svorce pojistkových spodků. Ze svorky pokračuje vedení CYKY 5x6mm<sup>2</sup> na přívodní svorku hlavního vypínače PL7-B13/1. Náhradní napájení zajišťují 4ks akumulátorové baterie Hoppecke SB170 6V/161Ah dobíjených z dobíječe AR230.24.40b. Bloky baterie jsou uloženy v bateriovém stojanu, dobíječ je instalován na stěně RD. Bateriové vedení CYA 16mm<sup>2</sup> je jištěno v dobíječi.

#### **Požadavky na nový stav**

Stávající PZS přejezdu P3000 bude změněno na 3. kategorii PZS 3ZBI, dle ČSN 34 2650 ed.2 v platném znění. Bude doplněno o celé závory pro silniční komunikaci i chodník vedoucí přes přejezd. Pokud budou závory čtyřkvadrantové, bude prověřena možnost instalace sekvenčního sklápění. Přesný rozsah zabezpečení bude určen rozhodnutím o změně, rozsahu a způsobu zabezpečení vydaný Drážním úřadem. Budou dodrženy podmínky dle metodického pokynu č.j. 53749/2019-SŽDC-GR-O14 ze dne 30.9.2019 „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“. Předpokládá se použití ekonomicky a energeticky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky. V rámci stavby budou použita kompozitní závorová břevna přes celou šířku komunikace včetně chodníku, případně výstražník C pro chodník vedoucí po levé straně ulice Klášterní, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení. Zařízení bude osazeno signalizací pro nevidomé. Vzhledem k těsné blízkosti zástavby bude přednostně zvolena taková konfigurace prvků výstrahy, aby při sklopení břevna závor došlo k vypnutí akustické signalizace. Zároveň bude PZS vybaveno automatickým snížením úrovně akustické výstrahy v nočních hodinách.

Technologická část zařízení PZS bude přednostně umístěna do stávajícího technologického domku, budou ověřeny rozhledové poměry na přejezdu dle ČSN 73 6380. V případě nutnosti umístění nového reléového domku bude tento zateplený a temperovaný (0°C až +35°C) a dimenzovaný pro umístění technologie SZZ. Umístěn bude přednostně na pozemku Správy železnic, státní organizace tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dle ČSN 73 6380. Dveře technologického domku budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS. Vně technologického domku bude osazen pilířový rozvaděč, ve kterém bude ukončen napájecí kabel. Budou zde instalované i přepětové ochrany.

Náhradní zdroj bude navržen v podobě NiCd akumulátorů s vláknitou elektrodou s kapacitou, která bude odpovídat minimálně 8h provozu v případě výpadku základního napájení. Tomu bude odpovídat dimenze elektrické přípojky a dobíječe. Zařízení bude vybaveno záznamovým zařízením dle technické specifikace TS 2/2007 s dálkovým přístupem do technologické datové sítě nebo Intranetu. Indikační a ovládací prvky budou umístěny na kolejové desce St. 2 ŽST Mělník. Ovládání bude automatické pomocí počítačů náprav a s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení. Přibližovací úseky PZS budou navrženy pro traťovou rychlost 30 km/h. Veškerá kabelizace bude položena nová dle platných norem a TKP staveb a bude situována přednostně na pozemcích Správy železnic, státní organizace. Bude provedena aktualizace provozní dokumentace, Průkazu způsobilosti, el. revize a ostatní legislativy. Před přejezd bude osazeno odpovídající silniční dopravní značení (A29 - přejezd se závorami).

### **Sdělovací zařízení**

#### **Popis stávajícího stavu**

Je osazen venkovní telefonní objekt u obou PZZ.



#### Požadavky na nový stav

P2999 – bude navržen nový venkovní telefonní objekt.

P3000 – stávající zařízení bude dle předpokladu ponecháno beze změn.

V rámci stavby bude navržena pokládka dvou trubek HDPE 40/32 modré a černé barvy, pro budoucí zafouknutí optických kabelů. U trubek pro optické kabely bude provedena kalibrace a tlakování. Dále bude položen nový sdělovací metalický kabel 10XN0,8, pokud nebude v době projektování znám další požadavek s ohledem na předpokládané případné nasazení SZZ a TZZ.

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

#### Popis stávajícího stavu

Oba přejezdy jsou napájeny z kabelové KS20 skříně umístěné vpravo vedle skříní s technologií zab. zař. Tato kabelová skříň je přímo napájena ze stavědla ST2. z nezajištěné sítě. Průřezy přírodních kabelů jsou vzhledem k délce nevyhovující.

#### Požadavky na nový stav

Bude zřízena nová přípojka ze stavědla ST2 Mělník ze zajištěné sítě a vyměněny přírodní silnoproudé kabely pro oba přejezdy v průřezech navržených tak, aby vzhledem ke vzdálenostem obou přejezdů vyhovovaly pro napájení nového zabezpečovacího zařízení, odpovídající platným normám. Zřízení nového odběrného místa není předpokládáno. V rámci úpravy napájení se vybaví přívodkou (přes přepínač), pro možnost připojení náhradního mobilního zdroje.

Po dokončení stavby požaduje OR Ústí nad Labem SEE dodání DSPS včetně geodetického zaměření, revizní zprávu, protokol UTZ a průkaz způsobilosti el. UTZ.

### **Železniční svršek a spodek**

#### Popis stávajícího stavu

P2999 – Nové ŽB pražce VPS PP 13, kolejnice 49E1, dvojité podkladnice, upevňovadla ŽS 4

P3000 – Dřevěné pražce, kolejnice 49E1, dvojité podkladnice, upevňovadla ŽS 4

#### Požadavky na nový stav

P2999 – Bude zachován stávající stav. Bude provedena kontrola a v případě nutnosti budou vyměněny upevňovací prvky, po provedení výkopů bude spodek uveden do původního stavu.

P3000 – 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 délce minimálně 25 m na obě strany ve vazbě na soustavu železničního svršku v navazující koleji. Bude provedena směrová a výšková úprava koleje v přejezdu a v navazujících úsecích na celou délku oblouku s doplněním kolejového lože a úpravou BK.

Na základě geotechnického průzkumu bude realizována sanace železničního spodku provedením ZKPP a zřízeno jeho odvodnění včetně vyústění.

### **Železniční přejezdy**

#### Popis stávajícího stavu

P2999 – nová přejezdová konstrukce z roku 2020

P3000 – živičná konstrukce z asf. betonu z roku 2006

#### Požadavky na nový stav

P2999 – Bude zachován stávající stav bez zásahů do přejezdové konstrukce. Součástí stavebních prací bude provedení bezbariérových úprav na chodníku pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Pokud situování výstražníků a závor neumožní provést bezbariérové úpravy ve stávající stopě chodníku, bude provedena jeho úprava oddálením od komunikace a nakolmení do místa samostatného přechodu pro pěší. V takovém případě bude součástí stavby i přejezdová konstrukce v místě chodníku.

P3000 – Bude provedena montáž nové betonové přejezdové konstrukce odpovídající zatížení silniční dopravou s uložením vnějších panelů na 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.

Přejezd bude doplněn o chodník (předpokládána je betonová dlažba a odrazný obrubník s náběhy). Nový chodník naváže na stávající chodníky vedoucí k přejezdu. Součástí stavebních prací bude provedení bezbariérových úprav na chodníku pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V blízkosti obou přejezdů se nachází křižovatky v nedostatečné vzdálenosti od hranice nebezpečného pásma přejezdu, na kterých bude nutné prověřit stávající dopravní opatření a případně navrhnout odpovídající dopravní opatření dle ČSN 73 6380. Na obou přejezdech bude obnoveno VDZ vodících proužků.

### **Ostatní objekty**

Součástí stavby budou rovněž případné nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

Detailní řešení bude upřesněno při zahájení projekčních prací.

## **4) Objektová skladba**

### **PZS v km 1,115 (P2999)**

PS 01-01-31 Zabezpečovací zařízení PZS v km 1,115 (P2999)

SO 01-10-01 Železniční svršek PZS v km 1,115 (P2999)

SO 01-11-01 Železniční spodek PZS v km 1,115 (P2999)

SO 01-13-01 Železniční přejezd PZS v km 1,115 (P2999)

SO 01-86-01 Přípojka napájení NN PZS v km 1,115 (P2999)

### **PZS v km 1,360 (P3000)**

PS 02-01-31 Zabezpečovací zařízení PZS v km 1,360 (P3000)

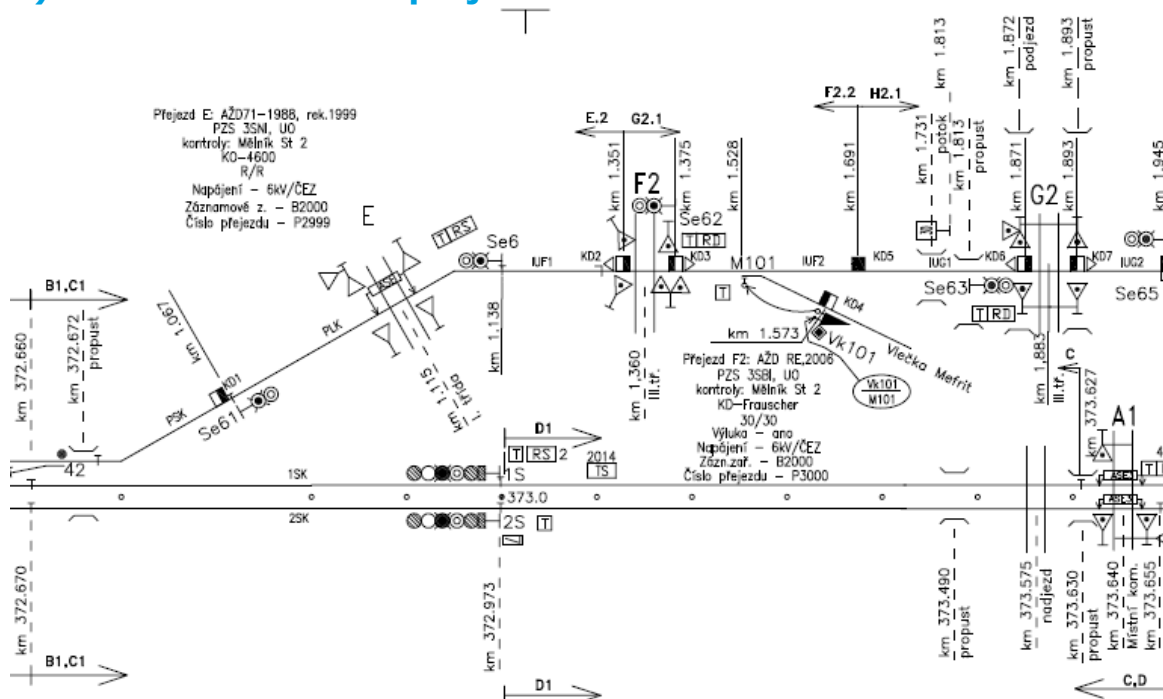
SO 02-10-01 Železniční svršek PZS v km 1,360 (P3000)

SO 02-11-01 Železniční spodek PZS v km 1,360 (P3000)

SO 02-13-01 Železniční přejezd PZS v km 1,360 (P3000)

SO 02-86-01 Přípojka napájení NN PZS v km 1,360 (P3000)

## **5) Situační schéma přejezdu**



---

## 6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „**Doplnění závor na přejezdu P2999 v km 1,115 a P3000 v km 1,360 spojovací koleje Mělník – Mělník Labe**“ budou prováděny technologické úpravy na stávajícím technologickém zařízení přejezdů P2999 a P3000, konkrétně bude v obou případech provedena instalace závorových břevien, přehrazujících jak komunikaci, tak i přilehlý chodník. Stavební práce proběhnou výlučně v prostoru již provozované dráhy a nebudou mít vliv na okolní prostředí. Stavba neovlivní rozhodujícím způsobem životní prostředí v nejbližším okolí.

Stavba vyvolává přeložky stávajících inženýrských sítí, nevyvolává omezení dosavadních staveb a ani potřeby kácení kromě náletové zeleně.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu pozemků se způsobem využití dráha, silnice, ostatní komunikace a jiná plocha. Bude navržen výkup pozemku pod technologickým domkem, případně výkup pozemků pro umístění nového.

---

## 7) Odhad investičních nákladů včetně jeho zdůvodnění

Celkové investiční náklady byly odhadnuty na základě „*Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu*“ (SFDI, schváleno březen 2019).

### Celkové investiční náklady jsou ve smíšené CÚ 2020 – 2023

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,7 % p. a. v letech realizace 2021 až 2022.

---

## 8) Ekonomické hodnocení

### Analýza problému

Posuzovaná akce 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 rozdělit do několika kategorií:

1) z hlediska technických parametrů a údržby:

- současné přejezdové zabezpečovací zařízení P2999 PZS 3SNI typu AŽD71 bylo vybudováno v roce 2007, přejezdové zabezpečovací zařízení P3000 PZS 3SBI typu AŽD-RE bylo vybudováno v roce 2006. V rámci stavby bude provedena nezbytná úprava stávajících světelných přejezdových zabezpečení vyvolaná požadavkem na doplnění závor.

2) z technologického hlediska:

- stávající zabezpečovací zařízení sice odpovídá dopravnímu zatížení přejezdu, ale vzhledem k postupně se zvyšující intenzitě dopravy, by v budoucnu nemuselo vyhovovat

3) z bezpečnostního hlediska:

- nové zabezpečovací zařízení se závorami 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 – indikace a ovládání PZS budou nadále zřízeny na KD v ŽST Mělník.
  - současný stav – přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením, které je zapojeno do systému dálkového ovládání. Indikace jsou zřízeny na KD v ŽST Mělník.
3. Zvýšení množství informací o provozním stavu pro uživatele silniční dopravy
  - výhledový stav – instalace nového zařízení včetně závor a případné doplnění dalších výstražníků umožní zlepšit informovanost o provozním stavu, což bude přínosné zejména pro uživatele silniční dopravy.
  - současný stav – současné zabezpečení přejezdu je bez závor.
4. Zajištění plynulosti dopravy
  - výhledový stav – u přejezdu P2999 bude zvýšena rychlost ze současných 30 km/h na 50 km/h, u přejezdu P3000 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 2 a 4 je neutrální a z hlediska kritérií 1 a 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 platných Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury z 15.11.2017 – bod IV. Odlišné postupy, bod 2, písmeno o).

---

## **9) Závěr**

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

Dne: 07.01.2021

Vypracoval: Bc. Tomáš Jelínek, kolektiv Správy železnic státní organizace, Stavební správa západ a Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

**Příloha –**