

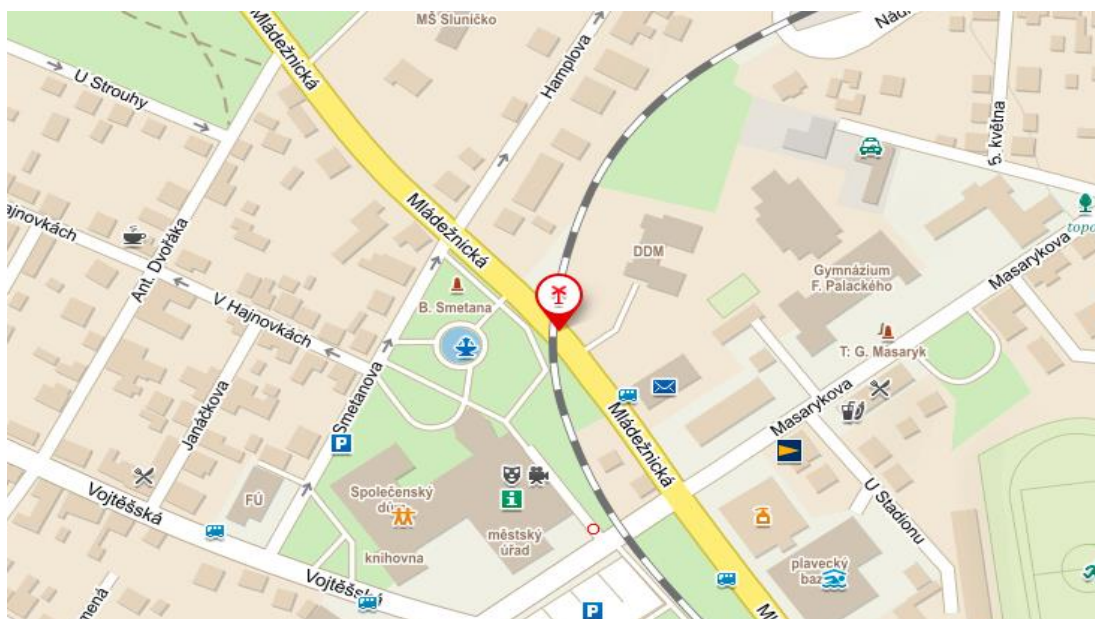
Název investora: Správa železnic, státní organizace  
Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město  
IČ: 70 99 42 34  
DIČ: CZ 709 94 234

## Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: **„Rekonstrukce PZS a doplnění závor na přejezdu P2765 v km 14,613 trati Čelákovice – Neratovice“**

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S 632 000 409  
Název projektu: **„Rekonstrukce PZS a doplnění závor na přejezdu P2765 v km 14,613 trati Čelákovice – Neratovice“**  
Místo realizace (kraj): Středočeský  
Číslo železničního přejezdu: P2765  
Kód TÚDÚ: 0911 14  
Název definičního traťového úseku: Kostelec nad Labem – Neratovice  
Evidenční km – poloha přejezdu: 14,613  
Předpokládaná doba realizace: 13 měsíců, v letech 11/2021-12/2022



## 2) Zdůvodnění potřebnosti investiční akce

Účelem stavby je změna rozsahu zabezpečení řešeného železničního přejezdu P2765 v km 14,613, který je v současnosti zabezpečen pouze světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor.

Z hlediska lokalizace vůči dráze se předmětná stavba nachází na traťovém úseku 0911 Čelákovice (mimo) – Neratovice (mimo). Stavbou je konkrétně dotčen definiční úsek 0911 14 Kostelec nad Labem – Neratovice. V místě stavby se jedná o jednokolejnou neelektrizovanou regionální dráhu, která není součástí transevropského konvenčního železničního systému (TEN-T).

Železniční přejezd P2765 je úrovnňovým křížením silnice II. třídy č. 101 s výše uvedenou regionální dráhou. Z hlediska lokalizace vůči dráze se předmětný přejezd nachází v evidenčním km 14,613 výše uvedeného traťového úseku. Maximální traťová rychlost na přejezdu je 60 km/h.

Z hlediska geografické lokalizace se stavba nachází v obci Neratovice, okresu Mělník, ve Středočeském kraji.

Přejezd P2765 na záhlaví ŽST Neratovice je v současnosti zabezpečen PZS AŽD 71 kategorie PZS 3SNI se 2 výstražníky. Vnitřní výstroj se nachází v reléovém domku spolu s výstrojí PZS přejezdu P2764. Technologie obou PZS je vzájemně provázaná a prakticky neoddělitelná. Ovládání PZS je pomocí počítačů náprav umístěných na PZS P2762. Indikační a ovládací prvky jsou na JOP v DK Neratovice.

Na přejezdu je od roku 2010 evidováno 0 střetnutí s vlakem.

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu na železniční trati Čelákovice – Neratovice.







### 3) Popis technického řešení

Přejezd P2765 bude zabezpečen novým přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed. 2 PZS 3ZBI. Dle SŽ MP „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“ musí být přejezd zabezpečen PZS se závory. Přejezd se nachází v blízkosti bytové výstavby, bude proto přednostně koncipován tak, aby se zvuková výstraha mohla po sklopení břevna závora vypnout. Pokud budou závory čtyř kvadrantové, je přednostně požadováno sekvenční (postupné) sklápění. Zvuková výstraha bude v nočních hodinách automaticky ztlumena.

Předpokládá se použití ekonomicky a energeticky výhodného reléového systému s elektronickými doplňky. Ovládání PZZ bude prostřednictvím počítačů náprav s využitím směrových výstupů pro potřeby anulace PZS. 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. Přednostně se použije společný RD pro P2764 a P2765. Pro PZS bude provedena nová odpovídající kabelizace (včetně pokládky dvou trubek HDPE) dle platných norem a TKP staveb, která bude situována přednostně na pozemcích SŽ. Indikace a ovládání nového PZS bude v JOP Neratovice. PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou s online přenosem informací do stávajícího diagnostického serveru SŽ SSZT. Dveře technologického domku budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS. Reléový domek bude naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění rackové skříně kamerového systému.

Na RD PZS se nachází venkovní telefonní objekt se spojením na výpravčího ŽST Neratovice. U nového RD se zřídí nový telefonní objekt se spojením do DK Neratovice. S ohledem na dnes společný RD s PZS P2764 a provázanost s P2762 a P2763 je nutné rekonstrukce těchto PZS koordinovat.

Stávající přípojka NN pro PZS P2765 je vedena od PZS P2764. Dále pak od PZS P2763 s napájecím bodem zast. Neratovice město. Přípojky jsou již na hranici své plánované životnosti.

Pro zabezpečení napájení nového PZS bude nutno zajistit a navrhnout kompletně novou přípojku NN od zast. Neratovice město. Napájení bude zálohováno akumulátorovou baterií s volnou hladinou elektrolytu a řízeným dobíječem. Součástí nového napájení bude řešeno též uzemnění. Návrh napájení PZS musí splňovat podmínky ČSN 37 6605 ed.2, ČSN 34 2650 ed.2 a současně splňovat ustanovení předpisu SŽDC E8 – Přepis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení, ve znění platném od 1. 5. 2013. Napájení zařízení PZS (rozvaděč NN pro RD) se vybaví přívodkou (přes přepínač), pro možnost připojení náhradního mobilního zdroje. Po dokončení stavby požaduje SŽ SEE dodání DSPS včetně GEO zaměření dle skutečného provedení, revizní zprávu, protokol UTZ a průkaz způsobilosti el. UTZ.

Železniční svršek se skládá z betonových pražců B91, kolejnic tv. S49 a kameniva ve stavu odpovídajícímu svému stáří. V rámci předmětné rekonstrukce PZS nesmí být poškozen stávající stav železničního svršku.

Stávající přejezdová konstrukce je pryžová a byla vložena v roce 2017. V rámci předmětné rekonstrukce PZS nesmí být poškozen stávající stav přejezdové konstrukce.

Součástí stavebních prací bude provedení bezbariérových úprav na chodníku pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

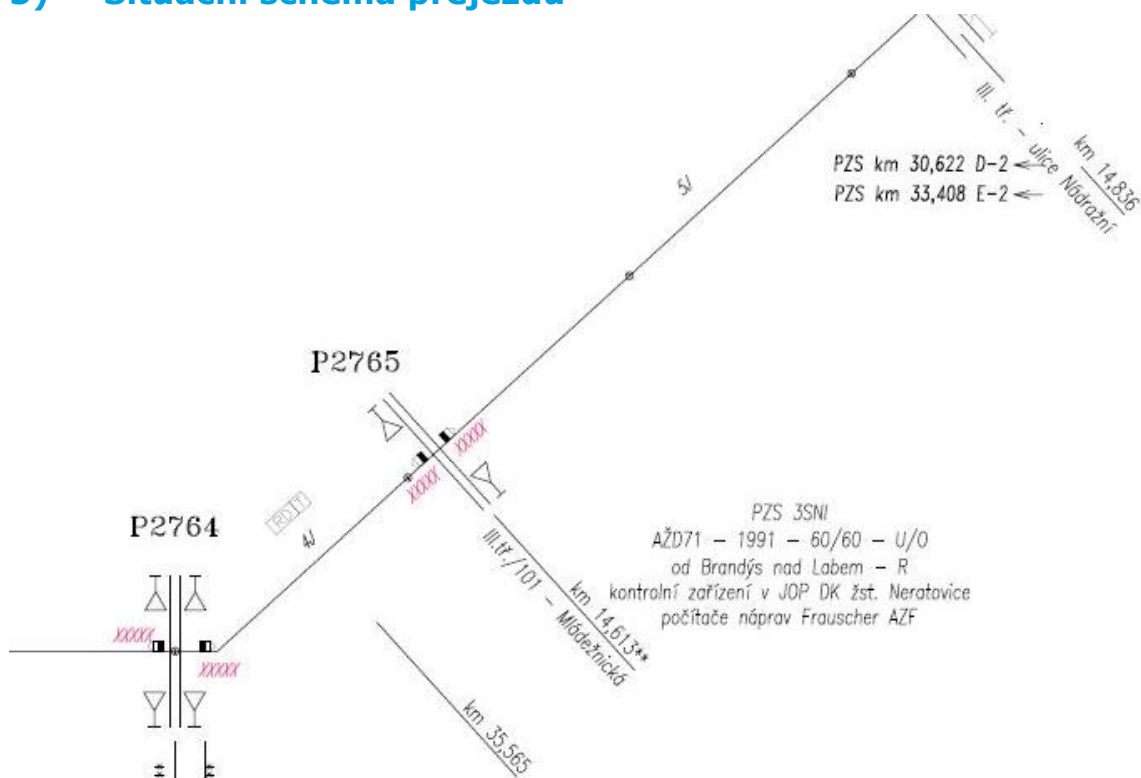
Zhotovitel dokumentace zajistí veřejnoprávní jednání s DÚ pro vydání Rozhodnutí o změně způsobu zabezpečení přejezdu.

V rámci stavby bude na přejezdu doplněno odpovídající dopravní značení.

#### 4) Objektová skladba

- |             |   |
|-------------|---|
| PS 01-01-31 | Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd v km 14,613 (P2765) |
| SO 01-13-01 | Železniční přejezd železniční přejezd v km 14,613 (P2765)           |
| SO 01-86-01 | Přípojka napájení NN železniční přejezd v km 14,613 (P2765)         |

#### 5) Situační schéma přejezdu



---

## 6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „Rekonstrukce PZS a doplnění závor na přejezdu P2765 v km 14,613 trati Čelákovice – Neratovice“ 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, nevyvolá 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

Posuzovaná investiční akce malého rozsahu spadá do prioritních staveb pro zvýšení bezpečnosti úrovnových železničních přejezdů. V posledních letech je Drážní inspekcí evidován vysoký počet smrtelných nehod na železničních přejezdech, přičemž došlo k rapidnímu navýšení socioekonomických dopadů na jednu nehodu. Dříve bylo evidováno úmrtí při každé desáté nehodě na železničním přejezdu, nyní je to již při každé šesté nehodě. V České republice je více než osm tisíc železničních přejezdů. Na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je pouze čtvrtina z celkového počtu, se odehrává takřka polovina všech evidovaných nehod. Doplnění závor na železničních přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením prokazatelně vede k odstranění nehodových a provozně nebezpečných lokalit, resp. odstraňuje zdroje ohrožení provozuschopnosti dráhy. Posuzovaná investiční akce malého rozsahu svým charakterem současně 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 prioritních staveb se pak zdůvodňuje např. formou slovního hodnocení, dle platných Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury z 15. 11. 2017 – bod IV. Odlišné postupy, bod 2, písmeno o).

Současné přejezdové zabezpečovací zařízení je z roku 2017. V rámci stavby bude provedena nezbytná úprava stávajícího světelného přejezdového zabezpečení vyvolaná požadavkem na doplnění závor.

### Stanovení cílů - Přínosy stavby

Nové zabezpečovací zařízení se závorami výrazně zvýší bezpečnost železniční i silniční dopravy a bude tak předcházet vzniku mimořádných událostí a skoronehod. Rekonstrukcí přejezdového zabezpečovacího zařízení dojde k výměně opotřebovaných technických a technologických zařízení tak, aby byla i nadále zajištěna jejich provozuschopnost.

### 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 prostřednictvím počítačů náprav s využitím směrových výstupů pro potřeby anulace PZS s indikacemi a ovládáním nového PZS v JOP Neratovice;
- současný stav – na přejezdu je instalováno zabezpečovací zařízení s ovládáním pomocí počítačů náprav umístěných na PZS P2762, indikační a ovládací prvky jsou na JOP v DK Neratovice.

#### 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 – po instalaci nového zabezpečovacího zařízení zůstane zachována stávající rychlost průjezdu silničních vozidel 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 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: 9. 11. 2020

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 přejezdu