

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: **„Rekonstrukce PZS přejezdu P7357 v km 88,726 trati Ostrava Kunčice – Valašské Meziříčí“**

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S622000390  
Název projektu: **„Rekonstrukce PZS přejezdu P7357 v km 88,726 trati Ostrava Kunčice – Valašské Meziříčí“**  
Místo realizace (kraj): Moravskoslezský  
Číslo železničního přejezdu SŽ: P7357  
Kód TUDU: 2131 10  
Název definičního traťového úseku: Frenštát pod Radhoštěm – Kunčice pod Ondřejníkem  
Evidenční km - poloha přejezdu: 88,726  
Předpokládaná doba realizace: 01.07.2022 – 1.11.2022



---

## 2) Zdůvodnění potřeby investiční akce

Účelem stavby je změnit způsob zabezpečení železničního přejezdu, který je v současnosti zabezpečen pouze světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZS) typu AŽD 71 bez závor.

Stavba se nachází na jednokolejné neelektrizované regionální dráze Ostrava Kunčice – Valašské Meziříčí, v definičním traťovém úseku Kunčice pod Ondřejníkem – Frenštát pod Radhoštěm, na křížení s komunikací III. třídy v extravilánu katastru obce Kunčice pod Ondřejníkem.

Přejezd je zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ) typu AŽD 71, kategorie přejezdu PZS 3SBI (dle ČSN 34 2650 ed.2). Traťová rychlost na přejezdu 80 km/h, maximální rychlost silničních vozidel přes přejezd 50 km/h.

Vnitřní výstroj PZS je umístěn v technologickém domku u přejezdu.

Přejezd P7357 je napájen kabelem AYKY-J 3x240+120 společně s přejezdy P7354, P7355, P7356 z rozvaděče nn trafostanice 22/0,4kV v ŽST Frenštát pod Radhoštěm.

Na železničním přejezdu nejsou od roku 2005 evidovány žádné mimořádné události.

---

## 3) Popis technického řešení

Předmětem stavby je náhrada stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení bez závor **novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie se závorami typu PZS 3ZBI** dle ČSN 34 2650 ed.2 a Metodického pokynu SŽDC „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“, č.j. 53749/2019-SŽDC-GR-O14.

Přesný počet výstražníků a závor bude stanoven Rozhodnutím Drážního úřadu o změně zabezpečení přejezdu. Úhel křížení s pozemní komunikací je 55° a jsou požadovány celé závory.

Pokud budou závory čtyřkvadrantové, budou přednostně vybaveny postupným (sekvenčním) sklápěním závor (v případě, že to bude možné).

Ovládání PZZ bude automatické jízdou vlaku. Vnitřní výstroj počítačích úseků a elektronická časová jednotka (pro měření anulace) bude umístěna v technologickém domku v blízkosti přejezdu. Indikace a ovládání bude doplněna na pracovišti v ŽST Frýdlant nad Ostravicí. Přejezdové zařízení bude reléové s elektronickými prvky.

Diagnostika PZS bude zřízena s online přenosem informací do ŽST Frýdlant nad Ostravicí.

Informace o stavu PZS budou přenášeny na pracoviště JOP dopravního zaměstnance do v ŽST Frýdlant nad Ostravicí.

Aktivace PZS vyvolá změnu softwaru zabezpečovacího zařízení v ŽST Frýdlant nad Ostravicí.

Pro volnost přibližovacích úseků budou použity stávající počítače náprav. Dále bude přejezd vybaven diagnostickým zařízením s možností místního připojení k záznamovému zařízení (dle technické specifikace č. 2/2007-Z Diagnostika zabezpečovacích zařízení).

Technologie PZS bude přednostně umístěna ve stávajícím technologickém domku. Dveře technologického domku budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS. V

případě nutnosti zřídit nový malý technologický objekt bude tento objekt odpovídat pokynu č. SŽ PO 10/2020 GR, objekt bude umístěn tak, aby byly splněny předepsané rozhledové poměry, rozměrově bude domek naprojektován s prostorovou rezervou pro případné budoucí umístění skříně RACK kamerového systému.

Technologický domek bude vybaven PZTS (poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem, dříve EZS).

Pro napájení PZS bude využita stávající napájecí přípojka. V případě nutnosti navýšení jištění budou provedeny potřebné úpravy el. přípojky. Z důvodu doplnění závor bude dodána nová akumulátorová baterie s vyšší kapacitou s novým řízeným dobíječem. V případě potřeby bude možné přejezdové zabezpečovací zařízení napájet i přes vhodně umístěnou zásuvku pro připojení mobilního náhradního zdroje.

Nová kabelizace se předpokládá v místě přejezdu, od technologického domku k novým výstražníkům se závorovými stojany.

Nutno zajistit bezpečný přístup pro zajištění oprav a údržby zařízení. U výstražníků se špatným přístupem pro údržbu bude zřízena rovná plocha (příp. se zábradlím) pro přístup k pohonům a výstražníkům.

Součástí stavby bude i demontáž vnějších a vnitřních rušených prvků PZS a jeho ekologická likvidace.

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

V souvislosti se změnou zabezpečení bude provedena úprava dopravního značení. V případě osazování dopravních značek je nutné značky osadit tak, aby nedošlo k narušení viditelnosti výstražníků dle ČSN 73 6380.

Součástí projektové dokumentace je zpracování podkladů a zajištění vydání rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, zhotovení závěrových tabulek a jejich odsouhlasení se Správou železnic, státní organizací, Centrum telematiky a diagnostiky.

---

## 4) Objektová skladba

PS 01-01-31 Zabezpečovací zařízení (PZS) P7357 v km 88,726

SO 01-13-01 Železniční přejezd P7357 v km 88,726

SO 01-86-01 Přípojka napájení NN P7357 v km 88,726

\_\_\_\_\_



5. Nepředvídatelné události	
6. Úprava ceny (v případě potřeby)	0
7. Propagace	0
8. Dozor v průběhu výstavby	
9. Technická pomoc	
<b>10. Mezisoučet</b>	
11. DPH	
<b>12. CELKEM</b>	

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

## 8) Ekonomické hodnocení

### Analýza problému

Posuzovaná stavba spadá do stavby ke zvýšení bezpečnosti úrovněvých 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 zvýšení bezpečnosti drážní a silniční dopravy. 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

Zabezpečovací zařízení se závorymi výrazně zvýší bezpečnost železniční i silniční dopravy a bude tak předcházet vzniku mimořádných událostí.

### 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 indikacemi a ovládáním z dispečerského pracoviště ŽST Frýdlant nad Ostravicí.
- současný stav – na přejezdu je instalováno zabezpečovací zařízení s ovládáním automaticky jízdou kolejových vozidel s indikacemi a ovládáním z dispečerského pracoviště ŽST Frýdlant nad Ostravicí

## 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 se dvěma výstražníky.

## 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 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 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: 27.10.2020

Vypracoval: kolektiv Správy železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava

### **Přílohy**

- Zjednodušený SR2