

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: „**Doplnění závor na přejezdech P941 v km 56,559 a P8385 v km 56,202 na trati Horažďovice př. - Klatovy**“

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000325  
Název projektu: „**Doplnění závor na přejezdech P941 v km 56,559 a P8385 v km 56,202 na trati Horažďovice př. - Klatovy**“  
Místo realizace (kraj): Plzeňský  
Číslo železničního přejezdu SŽ: P941 ; P8385  
Kód TUDU: 0371 24  
Název definičního traťového úseku: PROAGRO a.s. Klatovy - Klatovy  
Evidenční km - poloha přejezdu: 56,559; 56,202  
Předpokládaná doba realizace: 7 měsíců, v roce 2022



## 2) Zdůvodnění potřebnosti investiční akce

Zvýšení bezpečnosti na přejezdech.

Účelem stavby je změnit způsob zabezpečení řešených železničních přejezdů P941 v km 56,559 a P8385 v km 56,202 na trati Horažďovice př. – Klatovy, které jsou v současnosti zabezpečeny pouze světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními bez závor. Stavba se nachází na záhlaví ŽST Klatovy na neelektrizované regionální trati Horažďovice př. – Klatovy v katastrálním území Klatovy, na místních komunikacích, správcem komunikací jsou Technické služby Klatovy. Přejezd v km 56,202 je zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZZ-K kategorie PZS 3SBI (2010), přejezd v km 56,559 reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením AŽD 71 kategorie PZS 3SNI (1996). Vnitřní výstroj PZS je umístěna v samostatných technologických objektech. Ovládací a indikační prvky jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Klatovy. Přejezdová zabezpečovací zařízení využívají k činnosti kolejové obvody SZZ Klatovy. ŽST Klatovy je vybavena reléovým SZZ typu AŽD 71.

Na přejezdu P8385 v km 56,202 je evidováno 1 střetnutí:

12.7.2017      Střetnutí Os 17505 s osobním vozem Ford. Řidička usmrcena.

Na přejezdu P941 v km 56,559 jsou evidovány 3 střetnutí:

06.06.2006	Střetnutí Os 17517 s osobním vozem Ford. Řidič usmrčen
28.11.2007	Střetnutí Os 17525 s návěsem kamionu. Bez zranění.
16.07.2013	Střetnutí Os 17511 s dodávkou. 4 osoby zraněny.

### 3) Popis technického řešení

Předmětem stavby je změna způsobu zabezpečení železničního přejezdu stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení bez závor P941 v km 56,559 a P8385 v km 56,202 na trati Horažďovice př. - Klatovy na přejezdová světelná zabezpečovací zařízení se závorami kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Počet a umístění výstražníků byl předběžně stanoven na základě místního šetření pro předmětnou stavbu a musí zajistit pokrytí všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu. Přesný počet výstražníků a závor bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení. Předpokládaný počet výstražníků u P941 2 ks se závorovým nedřevěným břevnem s břevnovými svítilnami, 1 ks stávající doplňkový výstražník bez závor a u P8385 4 ks se závorovým nedřevěným břevnem s břevnovými svítilnami, 4 ks se závorovým nedřevěným břevnem s břevnovými svítilnami pro chodce a 1 ks stávající doplňkový výstražník bez závor.

#### U P941:

Nové výstražníky „A“ a „B“ budou s pohonem závor a umístěny od osy komunikace tak, aby vyhověly volné šířce komunikace min. 5 m.

#### U P8385:

- 1) Nový výstražník „A“ bude s pohonem závor (3 m široký chodník zúžit na 2,5 m).
- 2) Nový výstražník „E“ bude s pohonem závor s doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole) dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. a bude umístěn dále od chodníku. Přeložit zámkovou dlažbu pro nevidomé.
- 3) Nový výstražník „C“ bude s pohonem závor s doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole) dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., chodník přeložit cca o 1 m směrem k začátku trati.
- 4) Nový výstražník „F“ bude s pohonem závor s doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole) dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. a bude umístěn cca o 2 m směrem k začátku trati (od stávajícího výstražníku), chodník přeložit cca o 1 m směrem k začátku trati. Pozor na kanalizaci, může být v kolizi se základem výstražníku.
- 5) Nový výstražník „B“ bude s pohonem závor, posunout od osy koleje a krajnice komunikace – rozšířit zelený pás.
- 6) Nový výstražník „D“ bude s pohonem závor s doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole) dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., posunout od osy koleje a krajnice komunikace – rozšířit zelený pás, chodník zúžit na 2,5 m.

Počet a úhly směrování světelných 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.

U výstražníků se špatným přístupem pro údržbu bude nutné vybudování servisních plošin.

S ohledem na umístění přejezdů v intravilánu se přednostně zvolí taková konfigurace vnějších prvků, aby bylo možné vypínat zvukovou výstrahu při dolní poloze břeven, PZS budou vybavena zvukovou signalizací pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 a závory budou doplněny doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole) dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou využity stávající kolejové obvody staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Klatovy.

Vnitřní výstroj nově navrženého PZS na přejezdu P8385 v km 56,202 se umístí do stávajícího technologického objektu. Bude doplněn dveřní kontakt vstupních dveří RD a bude provedena příprava pro budoucí zapojení do DDTS. Dojde k výměně původního reléového stojanu za stojan s novou technologií.

Vnitřní výstroj nově navrženého PZS na přejezdu P941 v km 56,559 se umístí do nového betonového, zatepleného technologického objektu se sedlovou střechou, s řízeným temperováním provedeném dle pokynu SŽ PO-10/2020-GŘ, který se umístí poblíž přejezdu. Umístění technologického objektu do terénu bude řešeno dle pokynů výrobce (např. na betonové patky). Kolem technologického objektu bude vybudována zpevněná plocha v šíři 2 m, která zabrání prorůstání travin. Snesení původního RD bude součástí demontáže.

Vstupní dveře do RD budou v takovém provedení, aby při chůzi z RD ke skříni s VTO a SMO nebylo nutné obcházet křídlo dveří. VTO a SMO umístí na/v blízkosti RD. Bude doplněn dveřní kontakt vstupních dveří RD a bude provedena příprava pro budoucí zapojení do DDTS.

Ovládací a indikační prvky obou PZS budou umístěny v DK ŽST Klatovy a přednostně se využijí prvky stávajících PZS s doplněním odpovídajícím předpisu SŽDC Z2.

PZS budou vybaveny stavovou a měřicí diagnostikou s možností dálkového přenosu dat (online přenos informací do stávajícího diagnostického serveru SSZT).

Součástí stavby bude i demontáž veškerých zbytných vnějších a vnitřních prvků rušených PZS.

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

V rámci projektové dokumentace je nutné zpracovat tabulky přejezdů, situační schémata PZS a úpravu situačního schématu a závěrové tabulky ŽST Klatovy, vše s odpovídajícím schválením.

Pro napájení PZS bude navržena úprava stávající přípojky včetně zálohování novými akumulátorovými bateriemi s životností min. 20 let s volnou hladinou elektrolytu, vláknitou strukturou a řízenými dobíječi.

PZS P941 v km 56,559 a PZS P8385 v km 56,202 jsou napájeny z přípojky ČEZ, kabelem 4Bx25, s jištěním 50A. U P941 zůstává stávající jištění 25A, bude provedena výměna RE1 a KS3 za nový plastový s UV filtrem, vyměnit dvě sady pojistek nožových 25A PN00. U P8385 je třeba stávající jištění 3 x 16A zvýšit na 3x 20A a zřídit novou KS 5 s UV filtrem. Součástí napájení obou PZS bude zásuvka pro zapojení DA v případě dlouhodobého výpadku elektrické energie.

Součástí stavebních prací na přejezdu P941 bude odtěžení svahu v délce cca 5 m, šířce cca 2 m a výšce cca 1,5 m na pozemku Správy železnic a pročištění stávajících odvodňovacích příkopů v blízkosti přejezdu.

V blízkosti přejezdu **P941** se nachází křižovatka v nedostatečné vzdálenosti od hranice nebezpečného pásma, na které bude nutné provést změnu a doplnění dopravního značení pro bezpečný průjezd silničních vozidel prostorem přejezdu v souladu s ČSN 73 6380.

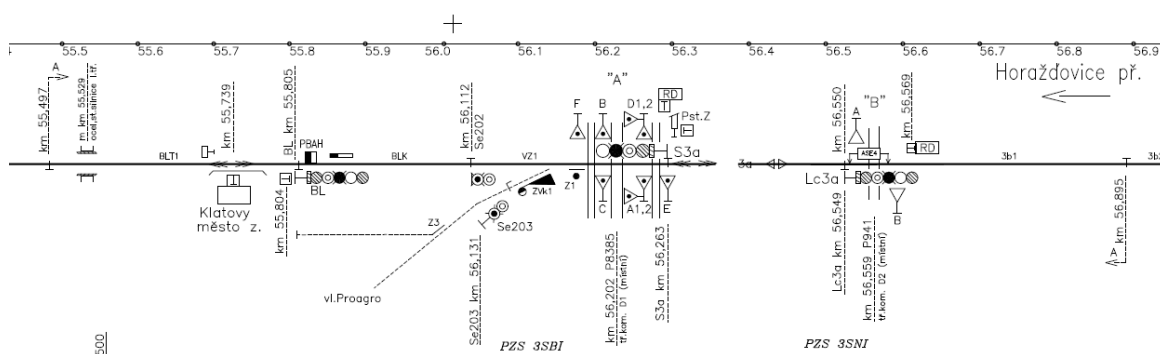
U přejezdu **P8385** dojde doplněním pohonů závor k novým polohám výstražníků (C a F) a bude nutno prodloužit přejezdovou konstrukci minimálně o jeden modul, včetně závěrných zídek a prahové vpusti směrem k začátku trati.

Chodník upravit tak, aby plynule navazoval na přejezd a nezasahoval do ochranného pásma sklápějících se závorových závaží. Stávající odvodnění bude pročištěno. Součástí stavebních prací bude provedení bezbariérových úprav na chodníku pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

## 4) Objektová skladba

PS 01-01-31	Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd v km 56,559 (P941)
PS 02-01-31	Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd v km 56,202 (P8385)
SO 01-11-01	Železniční spodek Železniční přejezd v km 56,559 (P941)
SO 01-13-01	Železniční přejezd Železniční přejezd v km 56,559 (P941)
SO 01-86-01	Přípojka napájení NN Železniční přejezd v km 56,559 (P941)
SO 02-11-01	Železniční spodek Železniční přejezd v km 56,202 (P8385)
SO 02-13-01	Železniční přejezd Železniční přejezd v km 56,202 (P8385)
SO 02-86-01	Přípojka napájení NN Železniční přejezd v km 56,202 (P8385)

## 5) Situační schéma přejezdu



## 6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „Doplnění závor na přejezdech P941 v km 56,559 a P8385 v km 56,202 na trati Horažďovice př. - Klatovy“ budou prováděny pouze technologické úpravy na stávajícím zařízení. 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 jiná 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 zpracovat 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

### **Analýza problému**

Posuzovaná stavba spadá do stavby ke zvýšení bezpečnosti úrovně 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 je rozdělit do několika kategorií:

1) z hlediska technických parametrů a údržby:

- současné přejezdové zabezpečovací zařízení PZZ-K kategorie PZS 3SBI (P8385) bylo zřízeno v roce 2010 a přejezdové zabezpečovací zařízení AŽD 71 kategorie PZS 3SBI (P941) v roce 1996.
- v rámci stavby bude provedena nezbytná úprava stávajícího světelného přejezdového zabezpečení vyvolaná požadavkem na doplnění závor.

2) z bezpečnostního hlediska:

- nové zabezpečovací zařízení se závorami výrazně zvýší bezpečnost železniční i silniční dopravy (na přejezdech jsou od roku 2006 evidovány 4 nehody).

### **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 pracoviště výpravčího ŽST Klatovy.
- současný stav – na přejezdu je instalováno zabezpečovací zařízení s ovládáním automaticky jízdou kolejových vozidel s indikacemi a ovládáním z pracoviště výpravčího ŽST Klatovy.

#### 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 a s nedostatečným počtem výstražníků.

#### 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 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 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: 16. 10. 2020

Vypracoval: Miroslav Úlovec, Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň.

### Přílohy

Příloha – P941 a P8385 Formulář\_SR\_zjednoduseny\_prejezdy\_500