

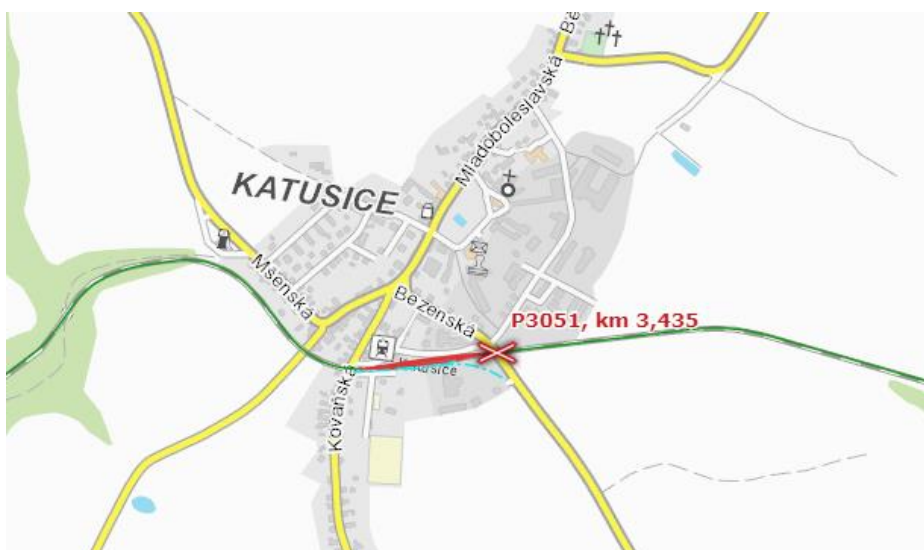
Název investora: Správa železnic, státní organizace  
Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město  
IČO: 70994234  
DIČ: CZ70994234

## Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: „**Výstavba PZZ na přejezdu P3051 v km 3,435 na trati Mladá Boleslav – Mšeno**“

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000425  
Název projektu: „**Výstavba PZZ na přejezdu P3051 v km 3,435 na trati Mladá Boleslav – Mšeno**“  
Místo realizace (kraj): Středočeský  
Číslo železničního přejezdu: P3051  
Kód TUDU: 1013 04  
Název traťového úseku: Skalsko (mimo) – Mladá Boleslav hl. n. (mimo)  
Název definičního úseku: Katusice – Mladá Boleslav hl. n.  
Název a číslo dle TTP: Mělník – Mladá Boleslav hl. n.; 542B  
Evidenční km - poloha přejezdu: 3,435  
Předpokládaná doba realizace: 15 měsíců, v letech 10/2021-12/2022



## 2) Zdůvodnění potřeby investiční akce



Účelem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P3051 v km 3,435 trati Mladá Boleslav – Město Bělehoř. V současné době je přejezd zabezpečen výstražnými kříži (A32a), které jsou doplněny dopravní značkou STOP (P6). Přejezd bude nově zabezpečen přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBL 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed. 2 se závorami. Výstavbou nového zabezpečovacího zařízení na přejezdu se sníží nebezpečí vzniku mimořádných událostí. Zvýšením zabezpečení přejezdu dojde k odstranění TOR.

Na přejezdu je od roku 2010 evidováno 1 střetnutí:

17.6.2020	Střetnutí vlaku s osobním automobilem FORD na železničním přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži. Bez újmy na zdraví.
-----------	--

### 3) Popis technického řešení

#### Zabezpečovací zařízení

- **Popis stávajícího stavu**

V současné době je přejezd zabezpečen výstražnými kříži (A32a), které jsou doplněny dopravní značkou STOP (P6). Trať Mladá Boleslav - Mšeno je provozována podle předpisu SŽ D3. Přejezd se nachází na záhlaví dopravní D3 Katusice.

- **Požadavky na nový stav**

Přejezd bude zabezpečen přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed. 2. PZS 3ZBL, dle SŽ MP „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“, musí být přejezd zabezpečen PZS se závorami. Šířka komunikace je 5 metrů, dle ČSN 34 2650 ed. 2, bod 5.3.2.7 c) musí být závory celé.

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.

V rámci stavby budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilnami, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení.

Vzhledem k blízkosti intravilánu 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.

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

Zhotovitel dokumentace zajistí veřejnoprávní jednání s DÚ ČR 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 Správy železnic, státní organizace tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dle ČSN 73 6380. Velikost domku bude dimenzována tak, aby bylo možné v něm umístit technologii SZZ Katusice. Vstupní dveře do RD budou v takovém provedení, aby při chůzi z RD ke skřini s VTO a SMO nebylo nutné obcházet křídlo dveří. VTO a SMO umístí na/v blízkosti RD. 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 Správy železnic, státní organizace. V rozsahu kabelizace v obvodu dopravní Katusice bude položena kabelizace pro předpokládané nasazení SZZ 3. kategorie.

V rámci stavby bude na přejezdu doplněno odpovídající nové dopravní značení.

Informace o stavu PZS budou předávány strojvedoucímu prostřednictvím přejezdníků. Předpokládá se zřízení tří přejezdníků. S ohledem na pravidelné zastavování vlaků a ohlašovací povinnosti v dopravně Katusice bude vyřešeno ovládání PZS tak, aby se výstraha na PZS vyvolávala až před odjezdem vlaku, například bezdrátovým ovládáním od strojvedoucího nebo tlačítkem vhodně umístěným v prostoru pravidelného zastavování vlaků. Dále musí být vyřešena vazba PZS na posun v dopravně.

PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou s online bezdrátovým přenosem informací do stávajícího diagnostického serveru SSZT.

#### Sdělovací zařízení

- **Popis stávajícího stavu**

V současné době není u přejezdu žádné sdělovací zařízení.

- **Požadavky na nový stav**

Vzhledem k tomu, že v současné době není žádná kabelizace do sousedních stanic, nebude zřízeno telefonní spojení. Bude vybudována příprava pro venkovní telefonní objekt, který bude aktivován po zřízení ucelené kabelizace do nejbližší obsazené nebo dálkově řízené dopravní.

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 budou položeny nové kabely TCEKFLEY 24P1, 12P1, 7P1, 4P1,



3P1 a 5XN0,8, pokud nebude v době projektování znám další požadavek s ohledem na předpokládané nasazení SZZ a TZZ.

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

- **Popis stávajícího stavu**

Přejezd P3051 v km 3,435 je v současné době bez přípojky NN.

- **Požadavky na nový stav**

Pro zabezpečení základního napájení nového PZS bude nutno zajistit a navrhnout přípojku NN a to buď z lokální distribuční soustavy železnice (LDSŽ) nebo z nadřazené distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s., včetně návrhu zařízení nového odběrového místa. Potenciální místo napojení je možné z dopravní kanceláře Katusice.

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.

Zařízení nového odběrného místa včetně podmínek připojení k distribuční soustavě, bude v rámci dokumentace legislativně zajištěno s provozovatelem distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s. ve smyslu zák. č. 458/2000 Sb. a vyhlášky č. 16/2016 Sb. prostřednictvím provozovatele lokální distribuční soustavy železnic (LDSŽ) tj. Správy železnic, státní organizace. Zhotovitel dokumentace dodá Správě železnic, OŘ Praha SEE příslušnou dokumentaci k odsouhlasení.

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 svršek a spodek**

- **Popis stávajícího stavu**

Stávající železniční svršek se skládá z kolejnic tvaru 60E1 na betonových pražcích SB6 s bezpodkladnicovým upevněním, v místě přejezdové konstrukce s antikorozní úpravou. Přejezd je již z roku 2018 v rámci projektu po opravě.

- **Požadavky na nový stav**

Je požadováno zachování současného stavu železničního svršku a spodku.

### **Železniční přejezdy**

- **Popis stávajícího stavu**

Přejezdová konstrukce je po opravě z roku 2018, nyní s celopryžovou přejezdovou konstrukcí délky 7,2m.

- **Požadavky na nový stav**

Je požadováno zachování současného stavu přejezdové konstrukce.

### **Ostatní objekty**

V blízkosti přejezdu se nachází v nedostatečné vzdálenosti od hranic nebezpečného pásma přejezdu sjezd na veřejně přístupnou účelovou komunikaci souběžnou s tratí. Bude nutné zajistit odpovídajícím dopravním opatřením bezpečný průjezd silničních vozidel prostorem přejezdu v souladu s ČSN 73 6380. Komunikace musí být doplněna o dopravní značení.

Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací, doplnění vodorovného dopravního značení na pozemní komunikaci nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně.

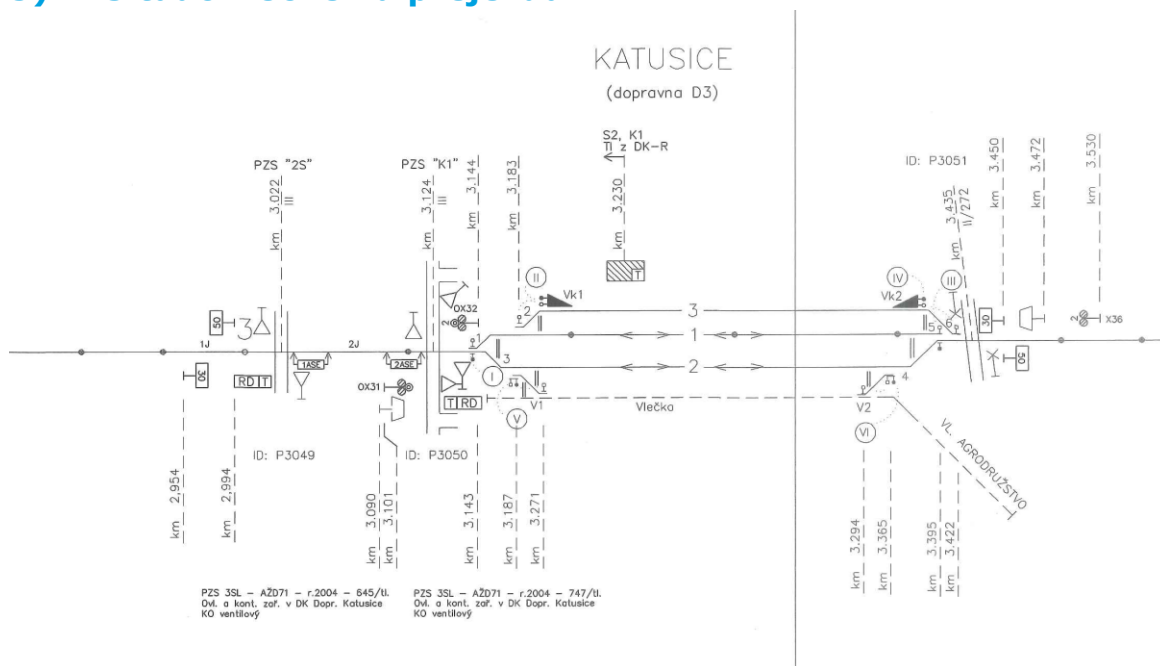
Detailní řešení bude upřesněno při zahájení projekčních prací.

---

## **4) Objektová skladba**

- PS 01-01-31 Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd v km 3,435 (P3051)
- SO 01-13-01 Železniční přejezd v km 3,435 (P3051)
- SO 01-86-01 Přípojka napájení NN železniční přejezd v km 3,435 (P3051)

## 5) Situační schéma přejezdu



## 6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „**Výstavba PZZ na přejezdu P3051 v km 3,435 na trati Mladá Boleslav – Mšeno**“ bude prováděna výstavba nového PZS včetně výstavby nové elektrické přípojky, Stavební práce proběhnou v prostoru již provozované dráhy i mimo ni. V případě provádění prací mimo prostor dráhy bude potřeba vyřešit majetkoprávní vypořádání.

Veškeré práce nebudou mít vliv na okolní prostředí. Stavba neovlivní rozhodujícím způsobem životní prostředí v nejbližším okolí.

Součástí stavby budou rovněž nezbytné úpravy nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí.

Stavba, 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.

## 7) Odhad investičních nákladů včetně jeho zdůvodnění

Celkové investiční náklady jsou ve smíšené CÚ 2020 – 2022.

**Tabulka CIN:**

Zařazení nákladů	Celkové náklady
	[ Kč ]
1. Poplatky za plány/stavební projekt	878 150
2. Nákup pozemků	0
3. Výstavba	11 981 995
4. Stroje a zařízení	0

5. Nepředvídatelné události	1 150 131
6. Úprava ceny (v případě potřeby)	0
7. Propagace	0
8. Dozor v průběhu výstavby	166 400
9. Technická pomoc	1 150 134
<b>10. Mezisoučet</b>	<b>15 326 810</b>
11. DPH	2 977 102
12. CELKEM	18 303 912

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

## 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-GŘ-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 komunikacích 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 P3051 zabezpečen pouze výstražnými kříži, doplněnými dopravním značením „Stůj, dej přednost v jízdě“. Na přejezdu se kříží železniční trať Mšeno - Mladá Boleslav - Lomnice nad Popelkou se silnicí II. třídy č. 272. Trať je dráhou regionální, v denním průměru po ní v daném úseku jede 18 vlaků osobní dopravy denně. Dopravcem v osobní dopravě jsou České dráhy, a. s. Maximální traťová rychlost před přejezdem, v místě přejezdu a za přejezdem je v obou směrech 30 km/h. Silnice II/272 spojuje Bezno - Bělá p. Bezdězem. Podle sčítání ŘSD projede úsekem 483 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 11 363. Padesátirázová hodinová intenzita pro jeho výpočet byla čerpána ze sčítání ŘSD.

Nedostatky současného stavu spočívají v těchto skutečnostech:

- U přejezdu se nachází oboustranně křižovatka. Vlevo trati leží křižovatka ve vzdálenosti 10 m, účelová komunikace, slouží k obsluze části obce Katusice. Křižovatka tak není v předepsané vzdálenosti 30 m.

Přejezd tak naplňuje jednu 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 usmrčených. Nebyl by tak naplněn cíl stavby.
- Oddálení křižovatky od přejezdu. Obě účelové komunikace leží v zástavbě obce Katusice, takže jejich oddálení by znamenalo nákladné zábory 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 zůstane na železnici současná rychlost 30 km/h. Na silnici odpadne nutnost zastavení a bude možný plynulý průjezd;
- současný stav – 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: 07. 01. 2021

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

### **Přílohy**

Formulář SR zjednodušený přejezdy 500 – P3051  
Ekonomické hodnocení