

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 přejezdu P8139 v km 4,982  
trati Veselí nad Moravou - Skalica na Slovensku**

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S 622 000 369  
Název projektu: **„Doplnění závor na přejezdu P8139 v km 4,982  
trati Veselí nad Moravou - Skalica na Slovensku“**  
Místo realizace (kraj): Kraj Jihomoravský  
Číslo železničního přejezdu: P8139  
Kód TUDU: 2391 02  
Název definičního traťového úseku: Veselí nad Moravou - Strážnice  
Evidenční km - poloha přejezdu: 4,982  
Předpokládaná doba realizace: 8 měsíců, 04/2022-11/2022



---

## 2) Zdůvodnění potřebnosti investiční akce

Účelem stavby je změnit rozsah zabezpečení řešeného železničního přejezdu, který je v současnosti zabezpečený pouze světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor.

Z hlediska lokalizace vůči dráze se předmětná stavba nachází na traťovém úseku 2391 Veselí nad Moravou (mimo) – Skalica na Slovensku (ŽSR) (mimo). Stavbou je konkrétně dotčen definiční úsek 2391 02 Veselí nad Moravou - Strážnice. V místě stavby se jedná o jednokolejnou regionální dráhu, která není součástí transevropského konvenčního železničního systému (TEN-T).

Železniční přejezd P8139 je úroňovým křížením s místní komunikací s výše uvedenou dráhou regionální. Z hlediska lokalizace vůči dráze se předmětný přejezd nachází v evidenčním km 4,892 výše uvedeného traťového úseku.

Z hlediska geografické lokalizace se stavba nachází v obci Vnorovy, okres Hodonín, kraj Jihomoravský.

Přejezd je zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu AŽD-71, druhu PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2, tj. s úplnými závislostmi bez závor s pozitivním signálem. Nejvyšší traťová rychlost na přejezdu je 80 km/h.

Na přejezdu jsou od roku 2010 evidovány 4 mimořádné události:

- |              |  |
|--------------|--|
| 17. 09. 2012 | Za jízdy vlaku Os 2768 došlo ke střetnutí s motocyklistou. Jedna osoba byla těžce zraněna, celková hmotná škoda byla 52 923,-Kč  |
| 27. 08. 2014 | Střetnutí vlaku Os 2740 s os. automobilem. Bez újmy na zdraví, celková hmotná škoda byla 46 384,-Kč  |
| 13. 09. 2016 | Střetnutí vlaku Os 2710 s traktorem, vlak po střetnutí vykolejil. Byla usmrcena 1 osoba, 8 osob bylo lehce zraněno, celková hmotná škoda byla 2 186 075,-Kč.                   |
| 14. 08. 2018 | Za jízdy vlaku Os 2706 došlo na železničním přejezdu (PZZ v činnosti) ke střetnutí s přívěsem nákladního automobilu. Bez újmy na zdraví, celková hmotná škoda byla 149 685,-Kč |

---

## 3) Popis technického řešení

Předmětem stavby je zvýšení úrovně zabezpečení železničního přejezdu doplněním stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení závorami – dojde tak ke změně druhu z PZS 3SBI na PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2. Konfigurace závor bude upřesněna v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení – závor budou opatřeny LED břežnovými svítilnami. Vzhledem k šířce komunikace 4 metry jsou dle ČSN 34 2650 ed.2, čl. 5.3.2.7 pís. c) požadovány celé závor. Pro volnost přibližovacích úseků budou využity stávající počítače náprav fy FRAUSCHER, typ AZF. Změnou délky přejezdu dojde ke změně uspořádání ovládacích úseků - ovládací úseky přejezdu budou koncipovány pro traťovou rychlost 80 km/hod.

Pro nově doplněnou výstroj závor bude přednostně využit stávající reléový domek PZS v blízkosti přejezdu. V případě nutnosti zřídit nový technologický domek bude tento objekt v blízkosti přejezdu a bude umístěn tak, aby byly splněny předepsané rozhledové poměry. Umístění technologického objektu do terénu bude řešeno dle pokynů výrobce (např. na betonové patky).

Nová kabelizace se předpokládá pouze v místě přejezdu od reléového domku k novým výstražníkům se závorovými stojany. Stavba je umístěna kromě částí kabelizace v extravilánu, tím pádem nebude mít výrazný urbanistický, či architektonický dopad. Budou použity

typizované výrobky – výstražníky se závory. Počty a dimenze kabelů budou stanoveny v průběhu zpracování projektové dokumentace.

Pro napájení PZS je nutno vybudovat novou přípojku vzhledem k novému předpokládanému výkonu. V rámci realizace napájení je třeba zajistit i záložní napájení včetně zásuvky pro mobilní náhradní zdroj. Přípojka musí odpovídat platným požadavkům a standardům PDS – E.ON Distribuce a.s. Instalace bude provedena podle uzavřené smlouvy o zřízení odběrného místa.

V zájmovém území, nad předmětným železničním přejezdem je vedeno veřejné osvětlení. Vzhledem k rozmístění sloupů veřejného osvětlení je nutné prověřit, zda stavbou nebude veřejné osvětlení dotčeno.

---

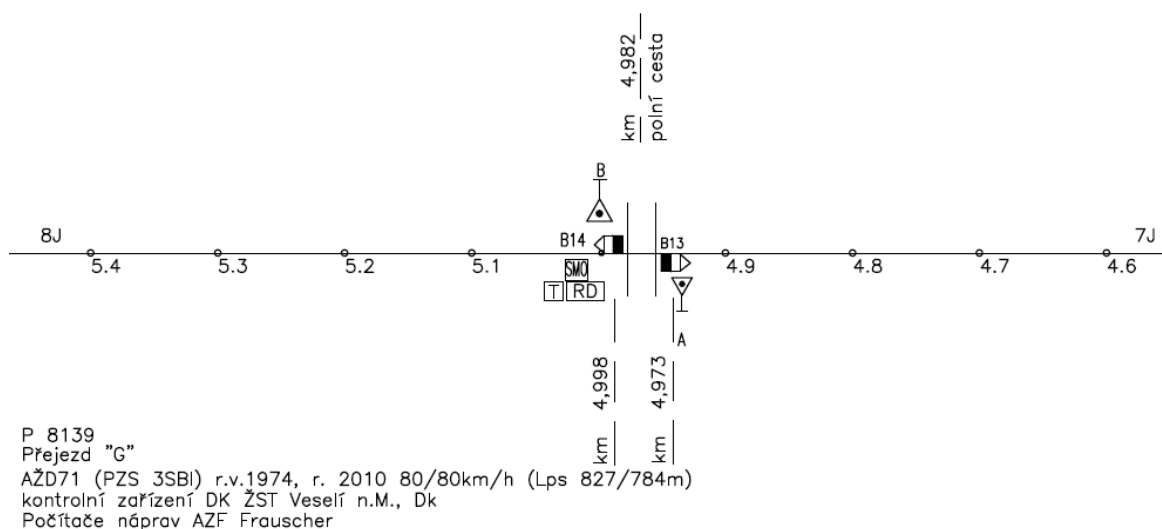
## 4) Objektová skladba

PS 01-01-31 Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd v km 4,982 (P8139)

SO 01-86-01 Přípojka napájení NN železniční přejezd v km 4,982 (P8139)

---

## 5) Situační schéma přejezdu



---

## 6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „Doplnění závor na přejezdu P8139 v km 4,982 trati Veselí nad Moravou - Skalice na Slovensku“ 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 přeložky stávajících inženýrských sítí, 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 byly odhadnuty na základě „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“ (SFDI, schváleno březen 2019).

### Celkové investiční náklady (CÚ 2020 - 2023)

Přehled investičních nákladů:	
Zařazení nákladů	Celkové náklady [ Kč ]
1. Poplatky za plány/stavební projekt	0
2. Nákup pozemků	0
3. Výstavba	0
4. Stroje a zařízení	0
5. Nepředvídatelné události	0
6. Úprava ceny (v případě potřeby)	0
7. Propagace	0
8. Dozor v průběhu výstavby	0
9. Technická pomoc	0
<b>10. Mezisoučet</b>	<b>0</b>
11. DPH	0
<b>12. CELKEM</b>	<b>0</b>

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

## 8) Ekonomické hodnocení

### Analýza problému

Posuzovaná stavba spadá do stavby ke zvýšení bezpečnosti úrovnových železničních přejezdů. V posledních letech je Drážní inspekci evidován velmi vysoký počet smrtelných nehod na železničních přejezdech. Během této doby došlo k rapidnímu navýšení socioekonomických dopadů na jednu nehodu, jelikož dříve došlo k úmrtí při každé desáté nehodě na přejezdu, nyní je to již při každé šesté nehodě.

V České republice je více než osm tisíc železničních přejezdů. Každý musí odpovídat příslušným zákonům, vyhláškám a normám. Při dodržování všech pravidel ze strany účastníků silničního provozu je tedy střet s vlakem zcela vyloučen. Přesto na nich při několika stech nehodách ročně zahynou desítky osob. V drtivé většině jsou viníky účastníci silničního provozu, kteří vjedou na přejezd v době, kdy to zákon zakazuje. Toto riskantní chování řidičů potvrzuje i dlouhodobá statistika Drážní inspekce. Podle ní se na přejezdech vybavených světelným signalizačním zařízením, jichž je pouze čtvrtina z celkového počtu, odehrává takřka polovina všech nehod. Doplnění závor na co největším možném počtu těchto přejezdů je tedy zcela logickým krokem, jelikož takový způsob řešení úrovnového křížení silnice a dráhy se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový. Posuzovaná stavba 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).

Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení je převážně z roku 2016, kdy byla po mimořádné události z velké části vyměněna. V rámci stavby bude provedena nezbytná úprava stávajícího světelného přejezdového zabezpečení vyvolaná požadavkem na doplnění závor.

### **Stanovení cílů - Přínosy stavby**

Zabezpečovací zařízení se závorami výrazně zvýší bezpečnost železniční i silniční dopravy a bude tak předcházet vzniku mimořádných událostí. (na přejezdu jsou od roku 2010 evidovány 4 mimořádné události)

### **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 CDP Přerov.
- současný stav – na přejezdu je instalováno zabezpečovací zařízení s ovládáním automaticky jízdou kolejových vozidel s indikacemi a ovládáním z CDP Přerov.

#### **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 a s počtem výstražníků ve výši dvou.

#### **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. Přírnost 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 2b).

---

## **9) Závěr**

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

Dne: 16. 9. 2020

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