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 P3935 v km 116,789 trati Hrušovany nad Jevišovkou – Brno – Hor. Heršpice – St. silnice**

## 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S622000366

Název projektu: ***„Doplnění závor na přejezdu P3935 v km 116,789 trati Hrušovany nad Jevišovkou – Brno – Hor. Heršpice – St. silnice“***

Místo realizace (kraj): Kraj Jihomoravský

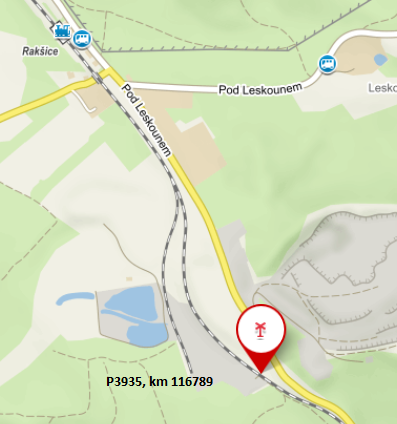
Číslo železničního přejezdu: P3935

Kód TUDU: 1271 06

Název definičního traťového úseku: Miroslav - Rakšice

Evidenční km - poloha přejezdu: 116,789

Předpokládaná doba realizace: 9 měsíců, v letech 04/2022-12/2022



## 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 1271 Hrušovany nad Jevišovkou (mimo – Brno-Hor. Heršpice-St. silnice). Stavbou je konkrétně dotčen definiční úsek 1271 06 Miroslav - Rakšice. V místě stavby se jedná o jednokolejnou neelektrizovanou regionální dráhu, která není součástí transevropského konvenčního železničního systému (TEN-T).

Železniční přejezd P3935 je úrovňovým křížením veřejně přístupné účelové komunikace, která vede od silnice II. třídy č.396 a lomu ke štěrkovně a úpravně štěrku (provozovatel ČESKOMORAVSKÝ ŠTĚRK a. s.) s výše uvedenou dráhou regionální. Z hlediska lokalizace vůči dráze se předmětný přejezd nachází v evidenčním km 116,789 výše uvedeného traťového úseku.

Z hlediska geografické lokalizace se stavba nachází v obci Olbramovice, okres Znojmo, Kraj Jihomoravský.

Přejezd je zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu VÚD, kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2, vybudovaným v roce 1965. Ovládací úseky PZS jsou koncipovány pro rychlost 50km/h. Nejvyšší traťová rychlost na přejezdu je 80km/h.

Na přejezdu jsou od roku r. 2000 evidovány 2 střetnutí:

22. 6. 2016 střetnutí vlaku Os 4426 na žel. přejezdu (PZZ bez závor) s nákladním automobilem. Silniční vozidlo jelo ve směru od silniční váhy štěrkovna (vlevo trati) na sil. II/396 (vpravo trati). Nehoda bez zranění nebo úmrtí osob.

28. 2. 2017 střetnutí vlaku Pn 52089 na žel. přejezdu (PZZ bez závor) s nákladním automobilem. Silniční vozidlo jelo ve směru od silnice II/396 (vpravo trati) k silniční váze štěrkovny (vlevo trati). Nehoda bez zranění nebo úmrtí osob.

## 3) Popis technického řešení

Technické možnosti PZS typu VUD neumožňují rozšíření o další výstražníky, či případné doplnění závor, proto bude stávající PZS nově zabezpečeno přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 342620, druhu PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami, schváleného reléového typu s elektronickými doplňky. Přesný počet výstražníků a závor bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení. Pro volnost přibližovacích úseků budou použity počítače náprav se směrovými výstupy, které budou využity k ukončování výstrahy na přejezdu po projetí vlaku.

Pro nově doplněnou výstroj závor bude přednostně využit stávající reléový domek PZS v blízkosti přejezdu. Dveře technologického domku budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS. 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). Řešení ochrany před bleskem technologického domku bude řešeno dle souboru ČSN EN 62305.

Novou kabelizaci (včetně pokládky dvou HDPE trubek) požadujeme v místě přejezdu od reléového domku k novým výstražníkům se závorovými stojany, počítačům náprav a do ŽST Rakšice. Stavba je umístěna kromě částí kabelizace v extravilánu, tím pádem nebude mít výrazný urbanistický, či architektonický dopad. Budou použity typizované výrobky – technologický domek a výstražníky.

Pro napájení PZS bude vybudována nová napájecí přípojka. Instalace bude provedena podle uzavřené smlouvy o zřízení odběrného místa.

V současné době je el.přívod pro P3935 km 116,789 napojen z rozvaděče budovy váhy v majetku cizího subjektu. Tato přípojka není v evidenci OŘ Brno SEE. V žst Rakšice bude probíhat stavba ,,Oprava venkovního osvětlení žst Rakšice‘‘, jejíž součásti bude zálohování pomocí nového motorgenerátoru s vlastní automatikou s výkonem 44kVA , který bude sloužit pro zálohování rozvaděče RZS a z něho napájení pro technologie RZZ. Požadujeme tuto stavbu koordinovat s připravovaným projektem doplnění závor na přejezdu je P3935 km 116,789.

V novém stavu požadujeme napojení přívodního kabelu pro PZS v žkm 116,789z rozvodu RZZ v žst Rakšice ve správě SSZT.

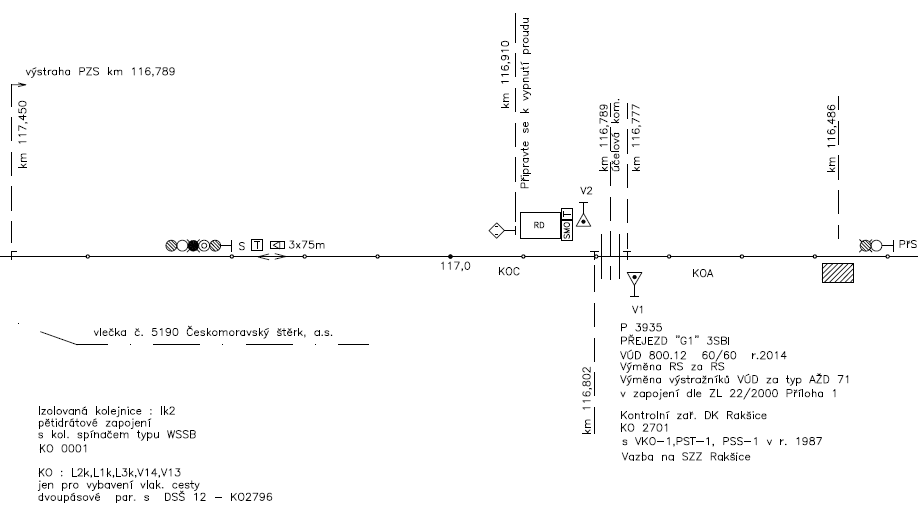
## 4) Objektová skladba

PS 01-01-31 Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd P3935 v km 116,789

SO 01-13-01 Železniční přejezd železniční přejezd P3935 v km 116,789

SO 01-86-01 Přípojka napájení NN železniční přejezd P3935 v km 116,789

## 5) Situační schéma přejezdu



## 6) Územně technické podmínky

V rámci stavby *„Doplnění závor na přejezdu**P3935 v km 116,789 trati Hrušovany nad Jevišovkou – Brno – Hor. Heršpice – St. silnice“* 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.

## 7) Odhad investičních nákladů včetně jeho zdůvodnění

Celkové investiční náklady byly odhadnuty na základě níže uvedených obdobných staveb a současně bylo přihlédnuto k OTSKP. „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“ (SFDI, schváleno březen 2019).

#### Celkové investiční náklady (CU 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 |
| **10. Mezisoučet** | **0** |
| 11. DPH | 0 |
| **12. CELKEM** | **0** |

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 úrovňových železničních přejezdů. V posledních letech je Drážní inspekcí 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 úrovňového křížení silnice a dráhy se z dlouhodobého hlediska jeví jako nejméně rizikový. Posuzovaná stavba spadá do stavby ke zvýšení bezpečnosti úrovňových 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

Zabezpečovací zařízení se závorami výrazně zvýší bezpečnost železniční i silniční dopravy a bude tak předcházet vzniku mimořádných událostí. Na přejezdu jsou od roku r. 2000 evidovány 2 střetnutí:  
22. 6. 2016 střetnutí vlaku Os 4426 na žel. přejezdu (PZZ bez závor) s nákladním automobilem. Silniční vozidlo jelo ve směru od silniční váhy štěrkovna (vlevo trati) na sil. II/396 (vpravo trati). Nehoda bez zranění nebo úmrtí osob.

28. 2. 2017 střetnutí vlaku Pn 52089 na žel. přejezdu (PZZ bez závor) s nákladním automobilem. Silniční vozidlo jelo ve směru od silnice II/396 (vpravo trati) k silniční váze štěrkovny (vlevo trati). Nehoda bez zranění nebo úmrtí osob.

#### 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 váhou 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 ze žst. Rakšice
* současný stav – na přejezdu je instalováno zabezpečovací zařízení s ovládáním automaticky jízdou kolejových vozidel s indikacemi a ovládáním ze žst. Rakšice

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 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 2b).

## 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, Oblastní ředitelství Brno

#### Přílohy:

Bez příloh