

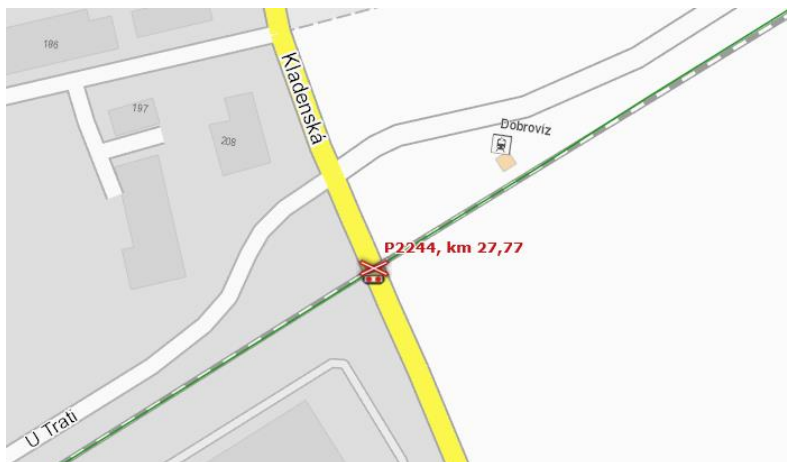
Název investora: Správa železnic, státní organizace.
Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ70994234

Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: „**Rekonstrukce PZS a doplnění závor na přejezdu P2244 v km 27,770 trati Odb. Jeneček - Podlešín**“

1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000401
Název projektu: „**Rekonstrukce PZS a doplnění závor na přejezdu P2244 v km 27,770 trati Odb. Jeneček - Podlešín**“
Místo realizace (kraj): Středočeský
Číslo železničního přejezdu: P2244
Kód TUDU: 074112
Název traťového úseku: Praha-Smíchov-jihní zhlaví (mimo) - Středokluky (mimo) (přes Rudnou)
Název definičního úseku: Jeneček výh. č. 6 – Středokluky
Název a číslo dle TTP : Odb. Jeneček St.3 - Podlešín, 529 A
Evidenční km - poloha přejezdu: P2244 – 27,770
Smíšená cenová úroveň 11/2021 - 03/2022



2) Zdůvodnění potřebnosti investiční akce



Účelem stavby je změnit způsob zabezpečení řešeného železničního přejezdu, který je v současnosti zabezpečený pouze světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI s úplnými závislostmi bez závor s pozitivním signálem, kde je informace předávána obsluhujícím zaměstnanci. Obsluha zabezpečovacího zařízení je v DK Středokluky. PZS bylo vybudováno v roce 2006. Žádná významná oprava nebo rekonstrukce od té doby neproběhla. Jedná se úrovně křížení komunikace 0073/III. KSUSK Kladno směr Dobrovíz - Jeneč s železniční neelektrizovanou celostátní trati Odb. Jeneček St.3 - Podlešín v mezistaničním úseku Jeneček výh. č. 6 – Středokluky, kde výstražník vpravo ve směru zvyšování km je umístěn na hranici pozemku obce Dobrovíz p. č. 561/1 Správy železnic, státní organizace p. č. 428/2 a výstražník vlevo ve směru km je na pozemku Logicor (President Czech) s.r.o., p. č. 416/38 v katastrální území Dobrovíz (627488). Výstražníky jsou umístěny vlevo i vpravo

ve vzdálenosti 4 m od osy koleje. Vnitřní výstroj PZS je umístěna v technologickém domku je vybavena PZZ typu AŽD RE.

Na přejezdu bylo od roku 2010 evidováno 1 střetnutí:

7.6.2020	Střetnutí vlaku s osobním automobilem na železničním přejezdu zabezpečeném světelným zabezpečovacím zařízením. Těžce zraněny 2 osoby a usmrcena 1 osoba.
----------	--

3) Popis technického řešení

Předmětem stavby je doplnění zabezpečení železničního přejezdu stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení bez závor za upravené a doplněné přejezdové zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami.

Přesný počet výstražníků a závor u každého přejezdu bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení.

Pro volnost přibližovacích úseků budou využity stávající počítače náprav přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Vnitřní výstroj nově navrženého PZS se umístí do stávajícího technologického domku.

Ovládací a indikační prvky budou umístěny v DK Středokluky a přednostně se využijí prvky stávajícího PZS.

PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou s online přenosem informací do stávajícího diagnostického serveru SSZT Praha, obdobně jako současné PZS.

Součástí stavby bude i demontáž dále nevyužitých vnějších a vnitřních prvků stávajícího PZS.

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

Stávající kabelová přípojka pro uvedený PZS je ze zastávky Hostouň a je ve správě SSZT. Dle podkladů je současné jištění 3B/10. V současné době je požádáno o navýšení na 3x32A, následné odjištění pro PZZ bude tedy 3x20A Impedančně nebude současný kabel CYKY 4x16 v délce cca 970m vyhovovat, proto je potřeba položit nový kabel. Přesný výpočet bude stanoven na základě energetické bilance, z níž bude vycházet také případné navýšení příkonu od ČEZu. Součástí napájení PZS bude zásuvka pro zapojení DA v případě dlouhodobého výpadku elektrické energie.

Akumulátorová baterie bude vyměněna za novou opět s volnou hladinou elektrolytu a rekuperačním zařízením. Kapacita baterie bude nově určena podle spotřeby nového zařízení.

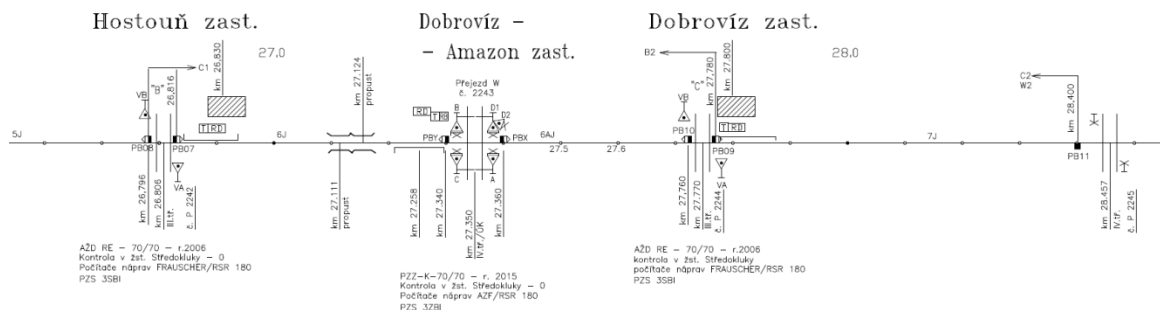
RD PZS je vybaven PZTS (poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem, dříve EZS) kompatibilní se stávajícím PCO provozovaným u SSZT Praha. V případě nutnosti výměny RD bude v novém RD PZTS zřízena ve stávajícím rozsahu.

4) Objektová skladba

PS01-01-31 Zabezpečovací zařízení v km 27,770 (P2244)

SO01-86-01 Přípojka napájení NN v km 27,770 (P2244)

5) Situační schéma přejezdu



6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „**Rekonstrukce PZS a doplnění závor na přejezdu P2244 v km 27,770 trati Odb. Jeneček - Podlešín**“ 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, jiná plocha a zcela výjimečně orná půda. Pokud bude stavba zasahovat na pozemky se způsobem využití orná půda, bude nutné zajistit vynětí ZPF, ale jen pro nezbytně nutnou část pozemku.

7) Odhad investičních nákladů včetně jeho zdůvodnění

Celkové investiční náklady byly odhadnuty na základě níže uvedených obdobných staveb a současně bylo přihlédnuto k OTSKP.

„Doplnění závor na přejezdu P2885 v km 3,110 na trati Frýdlant v Č. - Jindřichovice p. Smrkem“

„Doplnění závor na přejezdu P35 v km 41,466 trati Praha Bubny - Rakovník“

„Doplnění závor a rekonstrukce PZS na přejezdu P 6067 v km 2,396 na trati Olbramovice – Sedlčany“

Tabulka CIN:

Celkové investiční náklady (CÚ 2020 - 2022).

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

8) Ekonomické hodnocení

Analýza problému

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 dle dopisu Zvýšení bezpečnosti 500 přejezdů 2020 – 2022- Ekonomické hodnocení ze 17. září 2020 bod 1. Doplnění závor ke stávajícímu PZS, se zdůvodňuje např. formou slovního ohodnocení dle platných Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury z 15.11.2017 – bod IV. Odlišné postupy, bod 2, písmeno o), které je použito i u této stavby.

Stanovení cílů - Přínosy stavby

Přínosy hodnocené stavby lze je rozdělit do několika kategorií:

1) z hlediska technických parametrů a údržby:

- současné přejezdové zabezpečovací zařízení PZS 3SBI bylo vybudováno v roce 2006 v rámci stavby bude provedena nezbytná úprava stávajícího světelného přejezdového zabezpečení vyvolaná požadavkem na doplnění závor.

2) z technologického hlediska:

- Rekonstrukcí přejezdového zabezpečovacího zařízení dojde k výměně opotřebovaných technických a technologických zařízení tak, aby byla i nadále zajištěna jejich provozuschopnost.
- dopravní moment je 7917

3) z bezpečnostního hlediska:

- nové zabezpečovací zařízení se závory výrazně zvýší bezpečnost železniční i silniční dopravy a bude tak předcházet vzniku mimořádných.

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 náročnost

- 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 z DK Středokluky.
 - současný stav – na přejezdu je instalováno zabezpečovací zařízení typu AŽD RE.
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
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 platných Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury z 15. 11. 2017 – bod IV. Odlišné postupy, bod 2, písmeno o).

9) Závěr

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

Dne: 22.10. 2020

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

Přílohy

Příloha – Zjednodušený SR