

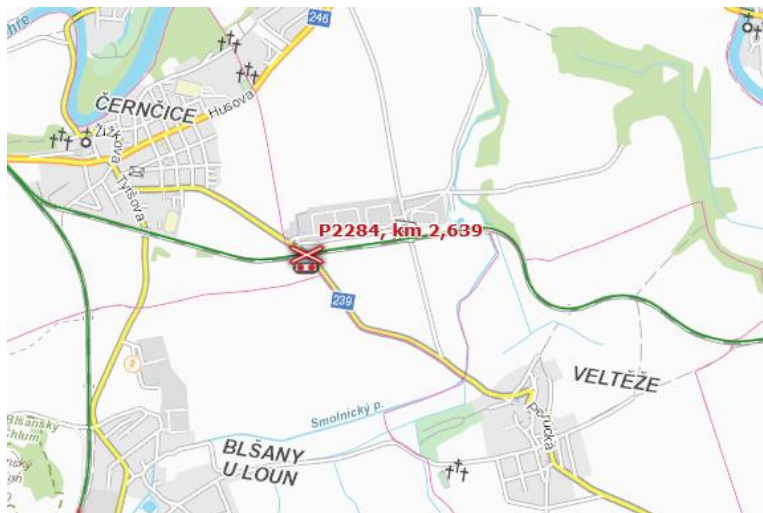
Název investora: Správa železnic, státní organizace  
Adresa včetně PSČ: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město  
IČ: 70 99 42 34  
DIČ: CZ70994234

## Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: „**Doplnění závor na přejezdu P2284 v km 2,639 úseku Louny - Libochovice**“

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000432  
Název projektu: „**Doplnění závor na přejezdu P2284 v km 2,639 úseku Louny - Libochovice**“  
Místo realizace (kraj): Ústecký  
Číslo železničního přejezdu: P2284  
Kód TUDU: 075202  
Název traťového úseku: Louny (mimo) – Libochovice (mimo)  
Název definičního úseku: Louny – Radonice nad Ohří  
Název a číslo dle TTP : Lovosice – Louny, 539 B  
Evidenční km - poloha přejezdu: 2,639  
Předpokládaná doba realizace: 11/2021 – 03/2022



## 2) Zdůvodnění potřeby 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 informace je zpracována do TZZ (traťové zabezpečovací zařízení). Obsluha zabezpečovacího zařízení je jízdou vlaku. Významná oprava přejezdového zabezpečovacího zařízení proběhla v roce 2019. Vnitřní výstroj PZS je umístěna v technologickém domku typu OPD, r. v. 1996 je vybavena PZS AŽD 71. Ovládací a indikační prvky jsou umístěny v DK ŽST Louny na JOP.

Součástí stavby je také rekonstrukce železobetonové přejezdové konstrukce z roku 1996 s živičným povrchem. Délka přejezdu je 6 m a šířka 8,5 m. Úhel křížení s komunikací 239/II je 45°. Traťová třída zatížení je C2. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Louny (mimo) – Libochovice (mimo) je 100 km/h, která je snížena na přejezdu na 60 km/hod. V místě přejezdu jsou kolejnice S49 a v blízkosti je přechodový svar na R65.

Jedná se o úrovnňové křížení komunikace 239/II. SUS Louny směr Černčice - Veltěže s železniční neelektrizovanou regionální trati Lovosice – Louny v mezistaničním úseku Louny – Radonice nad Ohří na hranici pozemku Správy železnic, státní organizace p. č. 1550/1 a SÚS Ústeckého kraje p. č. 1487/1 a p. č. 1566 v katastrální území Obora u Loun (620050).

Výstražníky jsou umístěny vlevo ve vzdálenosti 4,3 m a vpravo 4,6 m od osy koleje. V blízkosti přejezdu se nachází propustek.

Na přejezdu bylo od roku 2010 evidováno 1 střetnutí:

|           |   |
|-----------|---|
| 12.7.2014 | Střetnutí vlaku s osobním automobilem VOLKSWAGEN na železničním přejezdu zabezpečeném světelným zabezpečovacím zařízením. Pouze hmotná škoda. |
|-----------|---|

### 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 3ZBI. Úhel křížení s pozemní komunikací je 45° a jsou požadovány celé závory dle Metodického pokynu "Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných" z 30.9.2019, článek 3.2 písmeno d). 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 zabezpečovacího zařízení, avšak přemístěny do nových km poloh (nová místa aktivace výstrahy), se současně provedenou úpravou délek příslušné kabelizace.

Vnitřní výstroj PZS, s elektronickými doplňky a integrovaným indikačním panelem provozních stavů s možností simulace obsazení jednotlivých úseků se umístí do nového zatepleného betonového technologického domku s řízeným temperováním, který bude umístěn na stejném místě, jako původní technologický domek. Umístění technologického objektu do terénu bude řešeno dle pokynů výrobce (např. na betonové patky). 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. Dveře technologického domku budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS.

Ovládací a indikační prvky budou i nadále umístěny v DK ŽST Louny na JOP (nutná úprava vzájemné vazby – SW) s doplněním ovládání možnosti zavedení dopravního klidu na přejezdu (DKNP).

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

Součástí stavby bude i demontáž vnějších a vnitřních prvků rušeného PZS. Stávající světelné výstražníky budou kompletně nahrazeny novými závorovými stojany, včetně výstražných křížů v retroreflexním provedení. V případě, že v blízkosti závorového stojanu nebude dostatečný rovný pracovní prostor, bude u něj doplněna pracovní plošina se zábradlím, uchycená na patku stojanu. Stávající dopravní značení bude upraveno (původní značky A30 nahrazeny značkami A29).

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

RD PZS bude vybaven PZTS (poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem, dříve EZS) kompatibilní se stávajícím PCO provozovaným u SSZT ÚL. Vstupní dveře budou osazeny uzamykatelnou mříží.

Pro napájení nového PZS bude využita stávající napájecí přípojka ve správě SEE Ústí n. Labem z RVO zastávky Veltěže u přejezdu P2285 Dle podkladů je současné jištění přípojky 3X20A/B, pokračuje kabelem AYKY 4x70 v délce cca 528m Jištění pro PZZ je. 3x13A/B. V případě navýšení odběru bude proveden výpočet impedance na základě energetické bilance z níž bude vycházet, také případné navýšení příkonu od ČEZu. Výpočet energetické bilance bude součástí projektové dokumentace, včetně zálohování akumulátorovou baterií odpovídající

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## 5) Situační schéma přejezdu

- strong 23



---

## 6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „**Doplnění závor na přejezdu P2284 v km 2,639 úseku Louny - Libochovice**“ 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.

„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 jsou ve smíšené CU 2020 - 2022

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 3,7 % p. a. v letech realizace 2021 a 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 3SBL bylo opraveno v roce 2019 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 na přejezdu je 22281

## 3) z bezpečnostního hlediska:

- nové zabezpečovací zařízení se závory výrazně zvýší bezpečnost železniční i silniční dopravy a bude tak předcházet vzniku mimořádných událostí (na přejezdu byla od roku 2010 evidována jedna dopravní nehoda).

### **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 dispečerského pracoviště žst. Louny.
- současný stav – na přejezdu je instalováno zabezpečovací zařízení s ovládáním automaticky jízdou kolejových vozidel s indikacemi a ovládáním z dispečerského pracoviště žst. Louny.

#### 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. 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 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: 27. 10. 2020

Vypracoval: kolektiv Správy železnic, státní organizace, Stavební správa západ a Oblastní ředitelství Ústí nad Labem

### **Přílohy**

Příloha – Zjednodušený SR