

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 P2348 v km 27,379 trati Louny předměstí - Rakovník**“

### 1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000438  
Název projektu: „**Doplnění závor na přejezdu P2348 v km 27,379 trati Louny předměstí - Rakovník**“  
Místo realizace (kraj): Ústecký  
Číslo železničního přejezdu: P2348  
Kód TUDU: 076216  
Název traťového úseku: Rakovník (mimo) – Louny předměstí (mimo)  
Název definičního úseku: Domoušice – Hřivice  
Název a číslo dle TTP : Louny - Rakovník, 531 A  
Evidenční km - poloha přejezdu: 27,379  
Předpokládaná doba realizace: 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 3SNLI s úplnými závislostmi bez závor bez pozitivního signálu, kde je kombinace obou předávání informace. Obsluha zabezpečovacího zařízení je jízdou vlaku a obsluhou SZZ typu TEST žst Domoušice. Významná oprava proběhla v roce 2013. Jedná se úrovně křížení komunikace 22923/III. SUS Louny směr Domoušice - Pnětluky s železniční neelektrizovanou regionální trati Louny předměstí – Rakovník v mezistaničním úseku Domoušice – Hřivice, kde

výstražník vpravo ve směru zvyšování km je umístěn na hranici pozemku SUS Ústeckého kraje p. č. 1858/1 a pozemku Správy železnic, státní organizace p. č. 1889 a výstražník vlevo ve směru km je na pozemku Správy železnic, státní organizace p. č. 1888/1 v katastrální území Domoušice (631019). Výstražníky jsou umístěny vlevo ve vzdálenosti 5,5 m a vpravo 5,1 m od osy koleje.

Pro volnost přibližovacích úseků jsou použity kolejové obvody a zabezpečovací zařízení je ovládáno tlačítkem z pultu TEST v DK Domoušice.

Vnitřní výstroj PZS je umístěna v laminátovém technologickém domku a je vybavena technologií PZZ AŽD 71.

Na přejezdu bylo od roku 2010 evidováno 1 střetnutí:

26.3.2010	Střetnutí vlaku s osobním automobilem SEAT 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 zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2 se závorami 3ZBI. Přesný počet výstražníků a závor u každého přejezdu bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení. V případě, že dojde ke změnám vlivem Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení, budou tyto změny uplatněny v dalším stádiu realizace. Vzhledem k šířce komunikace 5 metrů jsou dle ČSN 34 2650 ed.2, čl. 5.3.2.7 pís. c) požadovány celé závory. Pro volnost přibližovacích úseků budou zřízeny počítače náprav se současně provedenou úpravou 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 tak, aby co nejméně omezoval rozhledové poměry na přejezdu. 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 umístit na/v blízkosti RD. Dveře technologického domku budou osazeny dveřním kontaktem pro budoucí zapojení do DDTS.

Součástí akce musí být odpovídající projekční a technické úpravy stávajícího SZZ typu TEST13, zejména vzájemné vazby a kompletní náhrada stávajících KO na celém zhlaví, včetně úpravy vazby a vlastní technologie sousedního PZS P 2347 v km 27,004.

Ovládací a indikační prvky budou i nadále umístěny v DK ŽST Domoušice 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).

100%

100%

4/7

PS01-01-31	Zabezpečovací zařízení (PZS) Železniční přejezd v km 27,379 (P2348)
SO01-86-01	Přípojka napájení NN Železniční přejezd v km 27,379 (P2348)

The drawing shows a railway track layout with two crossing points, D1 and D2. The tracks are labeled with various codes and numbers, and the layout includes signals, level crossings, and other infrastructure. The drawing is oriented horizontally, with the tracks running from left to right. The crossing points are labeled D1 and D2, and the track segments are labeled with codes like OP.LH, LI, and S. The drawing also includes elevation data and labels for different track types and structures.

**Table 1: Data for crossing point D1**

Track	Code	Length (m)
OP.LH	27.050	27.050
LI	27.425	27.425
S	27.425	27.425
S1	27.425	27.425
S2	27.425	27.425
S3	27.425	27.425
S4	27.425	27.425
S5	27.425	27.425
S6	27.425	27.425
S7	27.425	27.425
S8	27.425	27.425
S9	27.425	27.425
S10	27.425	27.425
S11	27.425	27.425
S12	27.425	27.425
S13	27.425	27.425
S14	27.425	27.425
S15	27.425	27.425
S16	27.425	27.425
S17	27.425	27.425
S18	27.425	27.425
S19	27.425	27.425
S20	27.425	27.425
S21	27.425	27.425
S22	27.425	27.425
S23	27.425	27.425
S24	27.425	27.425
S25	27.425	27.425
S26	27.425	27.425
S27	27.425	27.425
S28	27.425	27.425
S29	27.425	27.425
S30	27.425	27.425
S31	27.425	27.425
S32	27.425	27.425
S33	27.425	27.425
S34	27.425	27.425
S35	27.425	27.425
S36	27.425	27.425
S37	27.425	27.425
S38	27.425	27.425
S39	27.425	27.425
S40	27.425	27.425
S41	27.425	27.425
S42	27.425	27.425
S43	27.425	27.425
S44	27.425	27.425
S45	27.425	27.425
S46	27.425	27.425
S47	27.425	27.425
S48	27.425	27.425
S49	27.425	27.425
S50	27.425	27.425
S51	27.425	27.425
S52	27.425	27.425
S53	27.425	27.425
S54	27.425	27.425
S55	27.425	27.425
S56	27.425	27.425
S57	27.425	27.425
S58	27.425	27.425
S59	27.425	27.425
S60	27.425	27.425
S61	27.425	27.425
S62	27.425	27.425
S63	27.425	27.425
S64	27.425	27.425
S65	27.425	27.425
S66	27.425	27.425
S67	27.425	27.425
S68	27.425	27.425
S69	27.425	27.425
S70	27.425	27.425
S71	27.425	27.425
S72	27.425	27.425
S73	27.425	27.425
S74	27.425	27.425
S75	27.425	27.425
S76	27.425	27.425
S77	27.425	27.425
S78	27.425	27.425
S79	27.425	27.425
S80	27.425	27.425
S81	27.425	27.425
S82	27.425	27.425
S83	27.425	27.425
S84	27.425	27.425
S85	27.425	27.425
S86	27.425	27.425
S87	27.425	27.425
S88	27.425	27.425
S89	27.425	27.425
S90	27.425	27.425
S91	27.425	27.425
S92	27.425	27.425
S93	27.425	27.425
S94	27.425	27.425
S95	27.425	27.425
S96	27.425	27.425
S97	27.425	27.

V rámci stavby „**Doplnění závor na přejezdu P2348 v km 27,379 trati Louny předměstí - Rakovník**“ 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 (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 3SNLI bylo opraveno v roce 2013 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 opotřebených technických a technologických zařízení tak, aby byla i nadále zajištěna jejich provozuschopnost.

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

#### **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 s pozitivní signalizací dojde ke zvýšení rychlosti průjezdu přes přejezd z 30 km/hod na 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 2o).

---

## **9) Závěr**

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

Dne: 26.10. 2020

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

#### **Přílohy**

Příloha – zjednodušený SR