

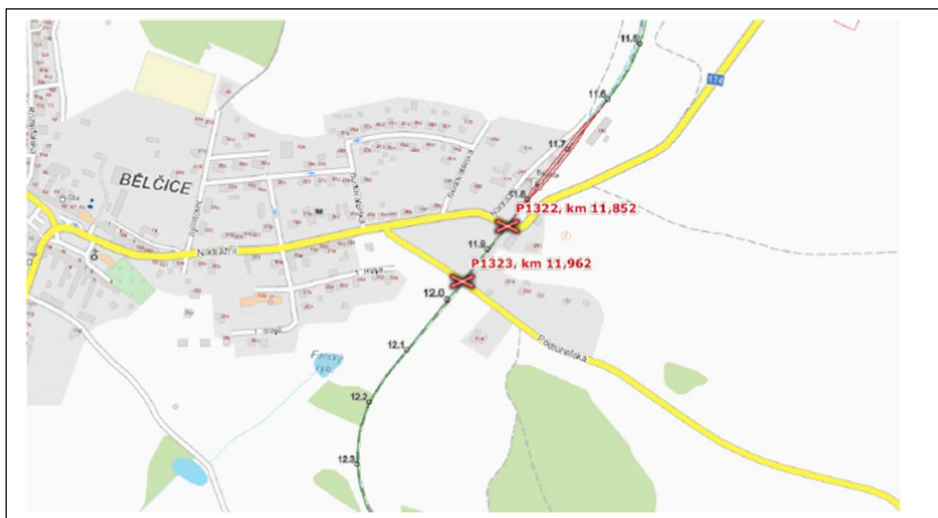
Název investora: Správa železnic, státní organizace
Adresa včetně PSČ: Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 709 94 234
DIČ: CZ 709 94 234

Zjednodušená dokumentace ve „stádiu 2“

investiční akce malého rozsahu: **„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1323 v km 11,962 na trati Březnice - Strakonice“**

1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: S632000481
Název projektu: **„Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1323 v km 11,962 na trati Březnice - Strakonice“**
Místo realizace (kraj): Jihočeský
Číslo železničního přejezdu SŽ: P1323
Kód TUDU: 0431 04
Název definičního traťového úseku: Bělčice - Blatná
Evidenční km - poloha přejezdu: 11,962
Předpokládaná doba realizace: 7 měsíců, v roce 2022



2) Zdůvodnění potřeby investiční akce

Účelem stavby je vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami kategorie PZS 3ZBLI na přejezdu P1323 v km 11,962, který je v současnosti zabezpečený pouze výstražnými kříži. Stavba se nachází na neelektrizované regionální trati Březnice – Strakonice, v katastrálním území Bělčice, na komunikaci III. třídy číslo 1736, směr komunikace Bělčice - Hostišovice, správce komunikace je SÚS Jihočeského kraje.

Na přejezdu nejsou od roku 2012 evidovány žádné MU.

3) Popis technického řešení

Předmětem stavby je vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami kategorie PZS 3ZBLI na přejezdu P1323 v km 11,693. Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení musí vyhovovat platné legislativě, tj. především zákonu o silničních komunikacích, ČSN 34 2650 ed.2 a ČSN 73 6380.

Na základě výsledků místního šetření za účasti jednotlivých správců Oblastního ředitelství Plzeň byly navrženy dvě celé závory na hlavních výstražnících A a B. Pro zajištění viditelnosti požadujeme osazení doplňkového výstražníku D a na výstražník B osadit druhou světelnou skříň. Přesný počet výstražníků a závor bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení.

Na přejezdu budou osazeny nové výstražníky se závorami. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami. Jejich počet a úhly směrování světla jednotlivých výstražníků (tzv. vyzařovací trojúhelníky) budou vyřešeny v rámci zpracované projektové dokumentace z hlediska zajištění rozhledových poměrů na výstražníky pro řidiče silničního vozidla dle znění ČSN 73 6380. Zároveň je třeba prověřit případné doplnění dopravního značení na přilehlých komunikacích (PČR DI a SSU). V případě osazování dopravních značek je nutné značky osadit tak, aby nedošlo k narušení viditelnosti výstražníků dle ČSN 73 6380.

Umístění výstražníků musí respektovat dopravní prostor pozemní komunikace (silnice) a musí zajistit pokrytí všech komunikací zaústěných do prostoru přejezdu. Břevna závor budou použita nedřevěného typu.

Je nutné zajistit dodržení minimální a maximální potřebné vzdálenosti nejbližších částí výstražníků nebo jejich nosné konstrukce od zpevněné části krajnice komunikace nebo vozovky a od osy koleje s dodržáním jejich viditelnosti ze všech příjezdových komunikací. Šíře komunikace v místě přejezdu mezi závorovými břevny musí být upravena na min. šířku 5 m.

U výstražníků se špatným přístupem pro údržbu bude nutné vybudování servisních plošin.

Bude zachována technologie i typ PZS shodný se současně použitými technologiemi u PZS na této trati (reléové PZZ s elektronickými doplňky).

Technologie PZS bude umístěna do nového betonového, zatepleného a technologického objektu se sedlovou střechou, s řízeným temperováním provedeném dle pokynu SŽ PO-10/2020-GR. Technologický objekt bude umístěn tak, aby vyhověly rozhledové poměry na přejezdu dané normou ČSN 73 6380 pro Vž = 10 km/h. Technologický objekt bude umístěn vpravo před přejezdem na pozemku p. č. 1072/2 v k. ú. Bělčice v majetku Města Bělčice. Nutný výkup pozemku. Kolem technologického objektu bude z důvodu zamezení růstu nežádoucí vegetace zřízena zpevněná plocha šíře 2 m a bude zajištěn přístup z komunikace přes silniční příkop.

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 umístěny na/v blízkosti RD. Bude doplněn dvevní kontakt vstupních dveří RD a bude provedena příprava pro budoucí zapojení do DDTS.

Informace o stavu a ovládání přejezdu bude přenášena systémem Remote 96 do JOP Blatná. Bude provedena úprava a výměna softwaru v JOP Blatná.

PZS bude vybaveno stavovou a měřicí diagnostikou MEDIS s online přenosem informací do stávajícího diagnostického serveru a s možností dálkového rozboru dat.

Vzhledem k umístění přejezdu v intravilánu se přednostně zvolí taková konfigurace vnějších prvků, aby bylo možné vypínat zvukovou výstrahu při dolní poloze břevnen.

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou navrženy počítače náprav s využitím směrových výstupů pro potřeby anulace PZS. Spouštění přejezdu bude prováděno automaticky jízdou vlaku. Počítače náprav budou nové generace s automatickou regulací parametrů venkovních čidel a s možností dálkového resetu. Počítače náprav a technologie PZS budou doplněny tří stupňovými přepětovými ochranami, včetně ochrany snímačů počítačů náprav umístěných v kolejišti. U venkovních prvků pro PZS bude provedena ochrana před atmosférickými vlivy dle platných norem.

Ze směru od Březnice bude informace o stavu přejezdu přenášena do opakovacího přejezdníku umístěného v prostoru mezi výměnou Sv3 v dopravně Bělčice a přejezdem P1322.

Přibližovací úseky PZS budou vypočteny a situovány pro výhledovou traťovou rychlost 60 km/h.

Nová kabelizace pro PZS včetně venkovních prvků počítačů náprav bude provedena dle platných norem, předpisu SŽDC S4 Železniční spodek, znění TKP staveb, platné legislativy pro dálkové optické trasy a bude umístěna výhradně na pozemcích ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu zastoupeného Správou železnic, státní organizace. V rámci stavby budou položena v délce výkopů kromě kabelů pro technologii PZS také kabelová příloha 2 x HDPE. Při křížení kabelizace s komunikací nebo kolejí bude kabelizace prováděna řízeným protlakem. Pro všechny výstražníky bude nová kabelizace kabelově oddělena pro ovládání světel, ovládání závor a napájení pohonů závor. V rámci stavby bude zřízena nová kabelizace jak pro nově budované PZS P1323 v km 11,693, tak i pro budoucí technologie sdělovacího a zabezpečovacího zařízení (budoucí výstavba PZS P1322 v km 11,852, apod.) Zemniče musí být uloženy v samostatné kabelové rýze (nesmí být uloženy do společné kynety s kabely zajišťujícími provoz zabezpečovacího zařízení).

Základní napájení přejezdu bude přes jednofázový dobíječ zavedeného typu. Záložní napájení bude z baterií dimenzované na provoz minimálně 8 hodin. Baterie budou bezúdržbové, u kterých není potřeba zřizovat zvláštní klimatizovanou skříň s životností 15 let.

Vazební obvody PZS (opakovače, reléové indikace) nutno galvanicky oddělit od akumulátorů (DC/DC konvertor).

U technologického objektu PZS bude umístěna skříňka ovládání pro místní obsluhu přejezdu. U PZS bude zřízen nový venkovní telefonní objekt (VTO). Skříňka pro místní ovládání PZS, VTO a elektrická přípojka bude umístěna do společného sdruženého objektu.

Z důvodu ukončení výroby přijímačů signálu pro ovládání PZS z jednotlivých dopravn na trati Březnice – Strakonice je nutná výměna všech těchto přijímačů na celé trati (cca 3 ks přijímačů). Pro ovládání stávajících přijímačů je v současné době používáno 20 dálkových ovladačů.

V rámci projektové dokumentace je nutné zpracovat novou tabulku přejezdu a situační schéma PZS, vše s odpovídajícím schválením.

Napájecí přípojka:

Pro výstavbu nového PZS je nutné vybudování nové kabelové přípojky z distribuční sítě Správy železnic (LDSŽ) z rozvaděče R-EOV1.1 v dD3 Bělčice z podružného odběru SSZT České Budějovice. Stávající elektrická přípojka z distribuční sítě bude nově navýšena na příkon 3x63 A, musí umožňovat vložení technologie DDTS a bude osazena tří stupňovou ochranou proti přepětí. Přípojku ukončit v samostatně stojícím novém plastovém pilíři. V případě volby uzamykání dveří pilířů požadujeme praktikovat systém generálního klíče. V rámci této akce požadujeme na nové přípojce vybudovat další nový pilíř stejných parametrů pro napájení budoucího PZS na přejezdu P1322 v km 11,852 v dD3 Bělčice. Přípojka bude dimenzována pro PZS P1323 a připravované nové PZS P1322. Součástí napájení PZS bude zásuvka pro zapojení DA v případě dlouhodobého výpadku elektrické energie.

Železniční svršek:

V místě přejezdu bude provedena rekonstrukce železničního svršku v délce cca 20 m ve vazbě na soustavu železničního svršku v navazující koleji a budou odstraněny všechny dřevěné pražce. Kolejnice nové 49E1, pražce betonové nové B91S/2, rozdělení „u“, upevnění pružné, v místě železničního přejezdu s antikorozií úpravou. Kolej zůstane stykovaná, pouze nové kolejnice v místě styků se starými kolejnicemi je nutné svařit.

Bude provedena směrová a výšková úprava koleje v přejezdu a v navazujících úsecích s doplněním kolejového lože. Kolej v místě přejezdu leží v přímé.

Zemní pláň bude vyspádovaná a odvodněná.

Přejezdová konstrukce:

Dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce a odfrézování přilehlé živičné konstrukce vozovky k přejezdu s nutným odtěžením konstrukčních vrstev.

Bude provedena montáž nové celopryžové přejezdové konstrukce bez spojovacích tyčí odpovídající zatížení silniční dopravou s uložením vnějších panelů na pryžových závěrných zídkách. Budou položeny nové vrstvy konstrukce živičné vozovky v oblasti přejezdu v takovém rozsahu, aby niveleta komunikace plynule navazovala na přilehlé úseky dle ČSN 73 6380.

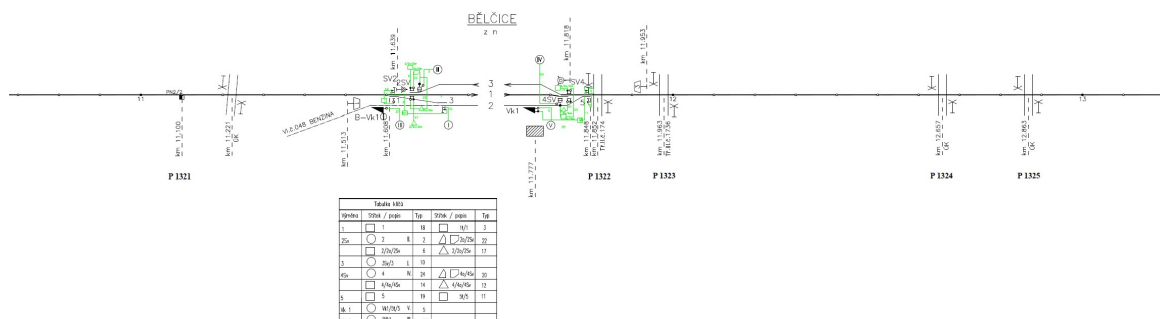
Délka přejezdové konstrukce 6 m.

Vzhledem k nedostatečné vzdálenosti křižovatky od hranice nebezpečného pásma ulic Poduhelská a spojovací komunikace ul. Poduhelská a Nádražní od přejezdu bude v rámci stavby projednáno a upraveno dopravní značení omezující levé odbočení z přejezdu do této spojovací komunikace, aby nedocházelo k zastavování odbočujících vozidel v prostoru mezi závorami.

4) Objektová skladba

- PS 01-01-31 Zabezpečovací zařízení (PZS) Železniční přejezd v km 11,962 (P1323)
- SO 01-10-01 Železniční svršek Železniční přejezd v km 11,962 (P1323)
- SO 01-11-01 Železniční spodek Železniční přejezd v km 11,962 (P1323)
- SO 01-13-01 Železniční přejezd Železniční přejezd v km 11,962 (P1323)
- SO 01-86-01 Přípojka napájení NN Železniční přejezd v km 11,962 (P1323)

5) Situační schéma přejezdu



6) Územně technické podmínky

V rámci stavby „Zvýšení bezpečnosti na přejezdu P1323 v km 11,962 na trati Březnice – Strakonice“ bude provedena výstavba nového technologického zařízení na tomto přejezdu. 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, ostatní plocha a trvalý travní porost.

Stavba vyžaduje koordinaci s plánovanými opravnými pracemi Správy železnic, OŘ Plzeň pod pracovními názvy: „Oprava kabelizace v traťovém úseku Bělčice – Blatná“ a „Oprava SZZ v dD3 Bělčice“.

U výluk bude přijata taková technologie prací, která přinese co největší zkrácení výlukových prací a minimalizaci rozsahu výluk drážní dopravy. Výlukové práce požadujeme realizovat ideálně v zákrytu jiných výlukových prací. O případné nezbytně nutné výluky je potřeba zažádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7-2.

Upozorňujeme na nutnost dodržování zásad pro práci v provozované nevyloučené dopravní cestě dle předpisu SŽDC Bp1.

7) Odhad investičních nákladů včetně jeho zdůvodnění

Celkové investiční náklady jsou ve smíšené CU 2020 – 2023. U objektů stavebních úprav jsou stanoveny dle dostupné databáze SŽ, která vychází z nákladů obdobných staveb.

8) Ekonomické hodnocení

Analýza problému

Hlavní cíle Správy železnic, státní organizace jsou definovány ve „Strategii Správy železnic, státní organizace“, schválené pod čj. 34072/2020-SŽ-GŘ-O26 dne 9. 7. 2020. Jedním z těchto strategických cílů je „snížit počet mimořádných událostí na železniční síti“, s vymezením „jedná se především o řešení úroňových křížení pozemních komunikací, a to buď zvýšením jejich zabezpečení (...)“. Strategie tím reaguje na skutečnost, že Správa železnic má v současné době zhruba 7850 železničních přejezdů, na nichž ročně dojde k 150 až 250 mimořádným událostem, při nichž je usmrceno mezi 23 a 49 osobami, byť v naprosté většině z důvodu nekázně nebo nepozornosti na straně účastníků silničního provozu.

Snížit počet mimořádných událostí je možné formou náhrad nejfrekventovanějších přejezdů na silně zatížených tratích, ale také zvyšováním úrovně zabezpečení ostatních přejezdů.

Strategické cíle jsou blíže rozpracovávány v dalších dokumentech, nehodovosti na přejezdech se podrobně zabývá „Koncepte rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad na SŽDC“, schválená usnesením Správní rady SŽDC č. 33/2019 dne 30. 8. 2019. Z její kapitoly 2.8.5 vyplývá, že existují rizikové faktory, v jejichž důsledku lze část přejezdů označit za nehodové a provozně nebezpečné lokality, kterými mohou být:

- „Přejezd s opakovanými nehodami, přičemž pokud je výskyt nehod nižší než stanovená mez, pak alespoň jedna měla za následek úmrtí nebo těžké zranění“. Koncepte v kap. 4.6.1 upřesňuje, že stanovenou mezí jsou 4 nehody.

- „Přejezdy, jejichž vzdálenost od křižovatky je menší než odpovídá ustanovením ČSN 73 6380“. Koncepce v kap. 4.6.1 v souladu s normou doplňuje, že touto vzdáleností je 30 m. Norma přitom ve svém čl. 5.2.1 za křižovatku považuje i účelové veřejně přístupné komunikace, naopak danou vzdálenost není nutné plnit u veřejně nepřístupných komunikací, u komunikacích bez provozu silničních motorových vozidel a sjezdů. Rizikem v daném případě je jednak rozptýlení pozornosti řidiče na sledování jak drážního provozu, tak i silničního provozu na daném odbočení, ale také je rizikem případná nemožnost pokračovat v jízdě za nebezpečný prostor přejezdu při odbočování na křižovatce.
- „Přejezdy, které mají úhel křížení menší, než stanoví ČSN 73 6380“. Koncepce v kap. 4.6.1 navrhuje tento úhel o velikosti 60°, přičemž toto kritérium je tak mírně přísnější proti 75° v ČSN 73 6380 čl. 5.2.3. Důvodem může být, že rekonstrukcí přejezdu zpravidla lze mírně zlepšit úhel křížení bez záborů pozemků. Rizikem u úhlu křížení je omezené rozhledové pole řidiče ve vozidle a existence „mrtvých úhlů“ pro sledování vozidla.

Pojem „nehodová a provozně nebezpečná lokalita“ navazuje na „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“, vydané Ministerstvem dopravy pod čj. 59/2017-910-IVD/1 dne 15. 11. 2017. V části IV. odstavci 2 Prováděcích pokynů se uvádí, že hodnocení efektivnosti projektů se provádí slovním hodnocením bez nutnosti zpracovat CBA nebo MKA mj. v případech uvedených pod bodem b) „samostatná stavební opatření k odstraňování nehodových a provozně nebezpečných lokalit a úseků“.

Ve výchozím stavu je přejezd P1323 zabezpečen pouze výstražnými kříži. Na přejezdu se kříží železniční trať Březnice – Strakonice se silnicí III. třídy č. 1736. Trať je dráhou regionální, v denním průměru po ní v daném úseku jede 19 vlaků osobní dopravy denně. Dopravcem v osobní dopravě jsou České dráhy, a. s. Maximální traťová rychlost před přejezdem, v místě přejezdu a za přejezdem je v obou směrech 50 km/h. Silnice III/1736 spojuje Bělčice - Hostišovice. Podle sčítání OŘ projede úsekem 200 vozidel za 24 hodin. Dopravní moment přejezdu (spočítaný na základě doporučení přílohy č. 2 Rezortní metodiky – „Obecná metodika zjednodušené multikriteriální analýzy pro ekonomické hodnocení železničních přejezdů“) činí 3 040. Padesátirázová hodinová intenzita pro jeho výpočet byla stanovena jako 8 % z celodenní intenzity silniční dopravy.

Nedostatky současného stavu spočívají v těchto skutečnostech:

- Vpravo trati leží křižovatka ve vzdálenosti 7 m, místní komunikace, která slouží jako dopravní napojení na silnici II. třídy číslo 174. Křižovatka tak není v předepsané vzdálenosti 30 m.

Přejezd tak naplňuje jednu z podmínek pro naplnění pojmu „nehodová a provozně nebezpečná lokalita“ ve smyslu Prováděcích pokynů.

Stanovení cílů

Cílem stavby je zajistit bezpečnost silničního a železničního provozu. Prostředkem k naplnění tohoto cíle je odstranění provozně nebezpečné lokality, spočívající v zajištění takového stavu železničního přejezdu, který splní tyto podmínky:

- Bude vyhovovat platnému technickému standardu definovanému ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“ z 07. 2020.
- Vzhledem k nutnosti využít úlevových ustanovení článků 5.2.1 a 5.2.2 uvedené normy bude v souladu s uvedenou normou zajištěna bezpečnost „odpovídajícím dopravním opatřením, úpravou přednosti v jízdě, (...) zřízením světelného signalizačního zařízení“.

Návrh možných variant řešení

Pro zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu lze zvažovat následující varianty:

- Vybudování PZS bez závor. Toto řešení by přineslo možnost zvýšení rychlosti silničních vozidel na 50 km/h, ale nevedlo by ke zvýšení bezpečnosti, protože PZS bez závor nevykazují statisticky nižší nehodovost oproti přejezdům osazeným pouze výstražnými kříži. Ze statistiky vyplývá, že 47 % nehod je na přejezdech s PZS bez závor a 38 % pak na přejezdech jen s výstražnými kříži, a to přes jejich výrazně vyšší počet. Ještě horší poměr je u těžkých následků, kdy přejezdy jen s PZS vykazují 71 % všech usmrcených. Nebyl by tak naplněn cíl stavby.
- Oddálení křižovatek od přejezdu. Komunikace se směrem do obce nachází v těsné blízkosti železniční tratě, z druhé strany komunikaci lemuje bydlení individuální v rodinných domech, zároveň se v těsné blízkosti komunikace nachází fotovoltaická elektrárna a plochy výroby, skladování. Oddálení křižovatky by znamenalo nákladné zábory soukromých zastavěných pozemků a demolice. Oddálení křižovatky, tak není reálně proveditelná varianta.

Vybudování PZS se závorami je tak jediným proveditelným způsobem, jak odstranit danou provozně nebezpečnou lokalitu.

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 – 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 jako stávající stav, ale nevyhovuje požadavkům na rekonstruovaná zařízení podle ČSN 73 6380 a nepředstavuje dostatečnou psychologickou a technickou bariéru proti vjetí na přejezd v době jízdy vlaku, lze jej tak považovat za potenciální bezpečnostní a provozní riziko.

2. Zvýšení množství informací o provozním stavu pro provozovatele a orgány činné v trestním řízení

- výhledový stav – zabezpečovací zařízení bude nově ovládáno automaticky jízdou kolejových vozidel.
- současný stav – na přejezdu není zabezpečovací zařízení a není tak co indikovat.

3. Zvýšení množství informací o provozním stavu pro uživatele silniční dopravy

- výhledový stav – instalace nového zařízení PZS včetně závor umožní zlepšit informovanost o blížícím se vlaku a tedy o možnost vjetí na železniční přejezd oproti pouhému rozhledu;
- současný stav – současné zabezpečení přejezdu vyžaduje nutnost zpomalení silničního vozidla na 30km/h, a současně soustředění se na provoz na přilehlé křižovatce. Informace o provozním stavu železnice nejsou řidiči poskytovány žádné.

4. Zajištění plynulosti železniční a silniční dopravy

- výhledový stav – po instalaci nového PZS zůstane na železnici současná rychlost 50 km/h. Na silnici odpadne nutnost zpomalení na 30 km/h a bude možný plynulý průjezd rychlostí 50 km/h;
- současný stav – bez projektu je nutné zpomalení silničních vozidel před přejezdem na 30 km/h.

5. Přínosnost varianty z hlediska vynaložených investičních a provozních nákladů

- Výhledový stav – investiční i provozní 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, provozní náklady se v současném stavu týkají jen stavební konstrukce přejezdu.

Závěrečné vyhodnocení

Cíl projektu plní pouze varianta projektová, tedy s novým PZS. Současný stav je výhodnější pouze podle kritéria 5, varianty bez projektu i s projektem se jeví jako obdobné v kritériu 2, z hlediska ostatních tří kritérií 1, 3 a 4 je výhodnější varianta projektová.

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 podle Prováděcích pokynů odstavce IV. bodu 2 b).

9) Závěr

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

Dne: 23. 10. 2020

Vypracoval: Martina Janáčková, Bc. Jiří Lískovec, Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Plzeň

Přílohy

Příloha – P1323 Formulář_SR_zjednoduseny_přejezdy_500