



Manažerské shrnutí

Studie
Analýza zvýšení bezpečnosti
Úrovňových přejezdů
na tranzitních železničních koridorech

Finální odevzdání 05/2016

CELKOVÉ SHRUTÍ STUDIE

Objednatel dokumentace	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ
Zhotovitel dokumentace	SUDOP PRAHA a.s., středisko 205 – koncepce dopravy
Termín odevzdání	05 / 2016
Stupeň dokumentace	Studie
Cíl dokumentace	Prověření možnosti zvýšení bezpečnosti na vybrané skupině přejezdů na železničních koridorech, doporučit jakou formou toto zvýšení zajistit a popsat související územní a technické aspekty.
Předmět dokumentace	Zpracování analýzy možného zvýšení bezpečnosti vybraných přejezdů na železničních koridorech a to jak formou investiční, tak neinvestiční (změnou organizace dopravy dopravním značením).
Zadání	<p>Celkem bylo zadáno k prověření 101 přejezdů. Každý přejezd je prověřen z hlediska 3 různých úrovní úprav:</p> <ul style="list-style-type: none">• 1. úroveň – zrušení přejezdu, převedení dopravy po objízdne trase na jiné křížení, nejlépe mimoúrovňové a to i za cenu investic do stávající komunikační sítě, případně segregace pěší a motorové dopravy s převedením přejezdu na přechod,• 2. úroveň – zrušení přejezdu, zřízení nového mimoúrovňového křížení včetně výstavby bezprostředně navazujících komunikací a to i v případě segregace pěší a motorové dopravy, případně pro pěší převedení přejezdu na přechod,• 3. úroveň – neinvestiční, zachování přejezdu, vyloučení nákladní dopravy nad 3,5 t z přejezdu, převedení vyloučené dopravy na objízdnu trasu.

Způsob zpracování

Pro každý přejezd a navrhovanou úroveň opatření byly zpracovány:

- Zjednodušený zakres technického řešení
- Délky objízdnych tras, čas zdržení dopravy
- Investiční náklady
- Vztah k územním plánům obcí, případně krajů (ZÚR)

Během zpracovávání návrhů technických opatření byly v určitých příznivých případech **přejezdy slučovány do skupin**, které se vyznačují koordinací řešení jednotlivých přejezdů tak, aby vznikl pokud možno co nejefektivnější návrh. V této fázi se tak mezi řešené přejezdy dostaly i některé přejezdy, které původně nebyly v zadání. S těmito přejezdy se celý soubor rozšířil na 109 řešených přejezdů.

Navržená řešení byla hodnocena známkami ve škále 1 – 5 (1 – nejlepší, 5 – nejhorší). Čím lepší známky, tím je navržené řešení dopravně a společensky **P**otřebnější, územně a environmentálně **P**ručhodnější a ekonomicky a technicky **P**roveditelnější.

Případy, že některé (nebo více) **P** není splněno, se hodnotí známkami 4 nebo 5. Postupně byly hodnoceny:

- pro každý přejezd jednotlivé úrovně technického řešení mezi sebou. Výsledkem je doporučení, jakou úroveň technických opatření pro daný přejezd preferovat,
- samostatně jednotlivé skupiny přejezdů, včetně zahrnutí přejezdů mimo zadání.

Dále byla provedena korekce známek z pohledu významnosti samostatných přejezdů a skupin přejezdů mezi sebou. Jako **PRIORITNÍ** byl vybrán soubor přejezdů a skupin přejezdů, které jsou v navrženém řešení hodnoceny známkami 1 nebo 2 (územně a technicky jednoduchá řešení, vyhovující objízdné trasy, atd.), a zároveň je jejich stávající stav hodnocen známkou 4 nebo 5 (limitní technické parametry, vysoký dopravní moment, atd.)

Výsledky, doporučení

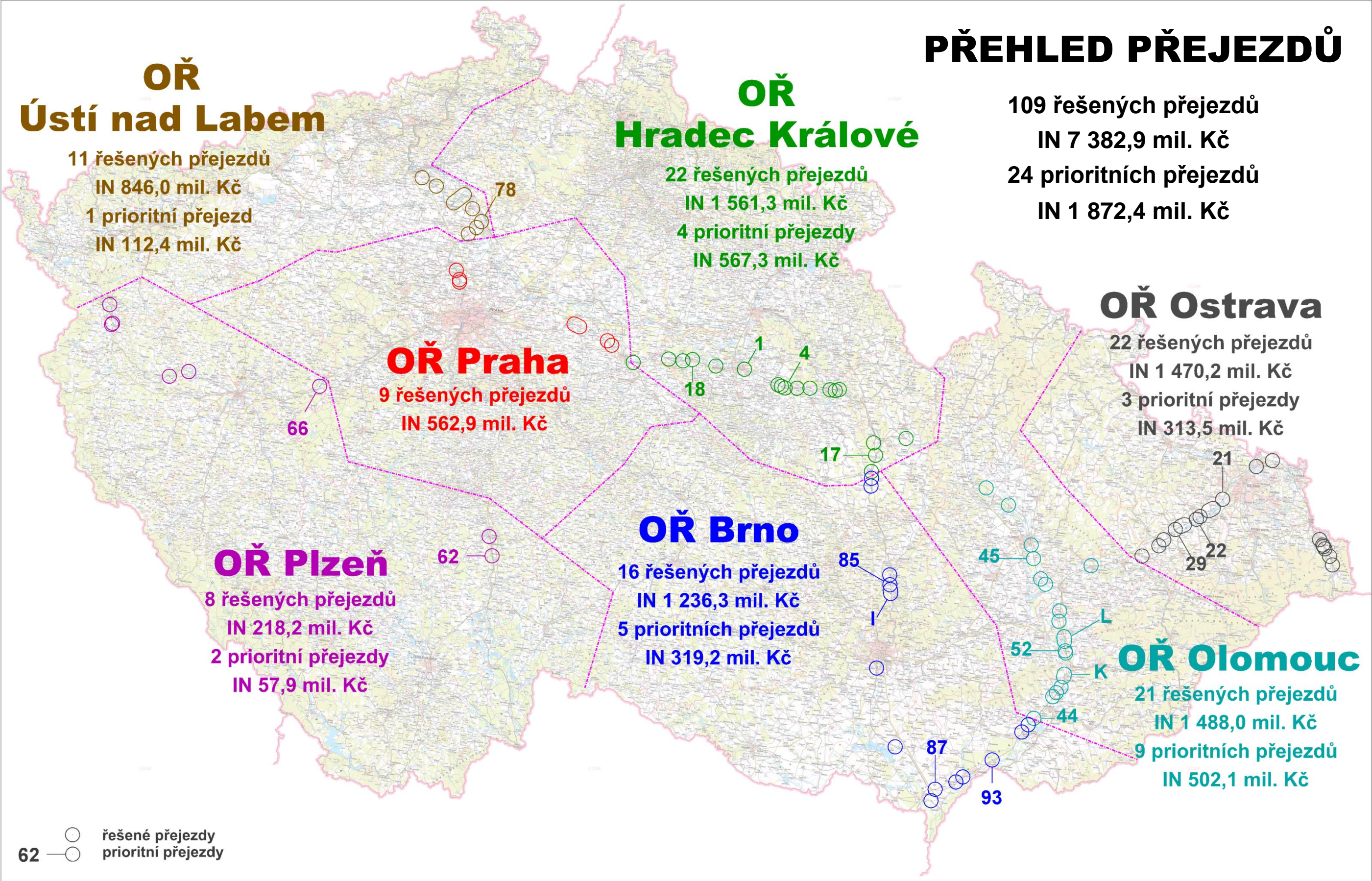
U souboru **PRIORITNÍCH** přejezdů nebo skupin přejezdů se doporučuje přednostně zahájit projektovou přípravu. Orientační přehled lokalizace těchto přejezdů a skupin je uveden na přiloženém mapovém schématu. Číselné označení náleží samostatným přejezdům, písmenné označení skupinám přejezdů.

Celkem je na tratích tranzitních železničních koridorů řešeno 109 stávajících železničních přejezdů. Celkové investiční náklady na odstranění těchto přejezdů představují 7 382,9 mil. Kč. Z celkového počtu byl vyhodnocen soubor 24 přejezdů jako prioritních k přednostnímu řešení. Tento soubor tvoří 16 samostatných přejezdů a 3 skupin, které řeší 8 přejezdů. Investiční náklady pro realizaci prioritních přejezdů jsou 1 872,4 mil. Kč. Dále byly vybrány 2 přejezdy, jejichž celkové investiční náklady v doporučené úrovni jsou nízké, konkrétně 2,4 mil. Kč, tudíž jejich příprava může probíhat nezávisle na prioritních přejezdech.

V některých případech bude nutno zajišťovat změny územních plánů. Současně se doporučuje řešit i otázku způsobu ekonomického hodnocení (do jaké míry půjde používat metodiku pro železniční liniové stavby). Dále je nutno zohlednit skutečnost, že technické řešení mnohdy značně překračuje rámec „odstranění přejezdu“ a začíná mít charakter obchvatu obce (určení budoucího správce, mimodrážní efekty stavby, ...).

Souhrnná tabulka

SŽDC OŘ	Řešené přejezdy	Samostatné přejezdy	Skupiny/počet přejezdů ve skupině	IN	Prioritní přejezdy	IN
	ks	ks	ks	mil. Kč	ks	mil. Kč
Brno	16	12	2/4	1236,3	5	319,2
Hradec Králové	22	14	4/8	1561,3	4	567,3
Olomouc	21	15	2/6	1488,0	9	502,1
Ostrava	22	14	3/8	1470,2	3	313,5
Plzeň	8	8	0	218,2	2	57,9
Praha	9	3	3/6	562,9	0	0
Ústí nad Labem	11	5	2/6	846,0	1	112,4
	109	71	16/38	7382,9	24	1872,4



PŘEHLED PRIORITNÍCH PŘEJEZDŮ

Poř. číslo / skupina	Oblastní ředitelství	Číslo přejezdu	Poloha [km]	Investiční náklady [mil. Kč]
1	Hr.Králové	P 4903	302,038	280,3
4	Hr.Králové	P 4897	286,369	148,3
17	Hr.Králové	P 6834	234,997	101,2
18	Hr.Králové	P 4907	320,829	37,5
21	Ostrava	P 6508	256,861	148,3
22	Ostrava	P 6501	245,044	116,4
29	Ostrava	P 6497	236,704	48,8
41 / L	Olomouc	P 8171	165,055	162,5
42 / L	Olomouc	P 8173	166,72	
43 / L	Olomouc	P 8172	165,57	
44	Olomouc	P 8160	132,661	97,8
45	Olomouc	P 6529	199,418	88,9
49 / K	Olomouc	P 8168	151,931	119,4
50 / K	Olomouc	P 8166	150,962	
* / K	Olomouc	P 8167	151,352	
52	Olomouc	P 8170	161,657	33,5
62	Plzeň	P 5647	73,991	57,9
66	Plzeň	P 284	71,756	0
78	Ústí n L.	P 2406	457,932	112,4
85	Brno	P 6806	185,39	25,4
87	Brno	P 8151	88,58	118,7
88 / I	Brno	P 6803	182,324	78,8
89 / I	Brno	P 6805	183,716	
93	Brno	P 8155	111,535	96,3
* Přejezd, který není součástí původního zadání			Celkem mil. Kč	1 872,4
Tabulka 5.5 - Prioritní přejezdy				