





## A.1 Průvodní a technická zpráva

**Studie**  
**Analýza zvýšení bezpečnost úrovnových přejezdů**  
**na tranzitních železničních koridorech**

Finální odevzdání 05/2016

Název akce	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech	
Druh dokumentace	Studie	
Část		05 / 2016
Objednatel	SŽDC, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278/1955 190 00 Praha 9	
Zhotovitel	SUDOP PRAHA a.s. středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	
Číslo smlouvy	Objednatele:	Zhotovitele: 15-528.205
Odpovědný zpracovatel projektu	Ing. Jaromír Tvrdík	Tvrdík v.r.
Zpracovali	Ing. Jaromír Tvrdík Ing. Matěj Mareš Jan Hetzer Ing. Jan Turek Bc. Roman Charvát Ing. Jan Novák Ing. Pavla Štěpánová Ing. Jakub Valta	koncepce, technické řešení technické řešení technické řešení technické řešení železniční dopravy železniční dopravy silniční doprava
Kontroloval	Ing. Martin Vachtl	Vachtl v.r.

O B S A H

1 SOUČASNÝ STAV PŘEJEZDŮ V ŽELEZNIČNÍ SÍTI .....3

2 NEHODOVOST NA PŘEJEZDECH.....3

3 ZADÁNÍ STUDIE .....4

3.1 ETAPIZACE ZPRACOVÁNÍ.....4

3.2 ROZSAH ŘEŠENÍ .....8

4 DATOVÁ ZÁKLADNA.....9

4.1 DOPRAVNĚ TECHNOLOGICKÁ DATA .....9

4.2 ÚDAJE O SILNIČNÍ DOPRAVĚ.....9

4.3 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....11

5 SHRUTÍ A VYHODNOCENÍ .....13

6 DOKLADY.....17

SEZNAM ZKRATEK

AOPK	Agentura na ochranu přírody a krajiny
B	Místní komunikace sběrná
C	Místní komunikace obslužná
ČOV	Čistička odpadních vod
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JD	Jízdní doba
M	Motocykl
MD	Ministerstvo dopravy
MK	Místní komunikace
MVÚ	Migračně významná území
NA	nákladní automobil
NKP	Národní kulturní památka
NP	Národní park
NPP	Národní přírodní památky
NPR	Národní přírodní rezervace
O	Účelová komunikace ostatní
OA	Osobní automobil
OP	Ochranné pásmo
ORP	Obec s rozšířenou působností
OT	Objízdná trasa
PD	Přípravná dokumentace
PHO	Protihluková ochrana
PO	Ptačí oblast
PP	Přírodní památky
PR	Přírodní rezervace
PÚR	Politika územního rozvoje
SP	Studie proveditelnosti
SK	Středočeský kraj
ÚK	Ústecký kraj
ÚP	Územní plán
ÚPD	Územně plánovací dokumentace
ÚSES	Územní systém ekologické stability
ÚTS	Územně technická studie
VRT	Vysokorychlostní trať
ŽP	Životní prostředí
ZÚR	Zásady územního rozvoje

## 1 Současný stav přejezdů v železniční síti

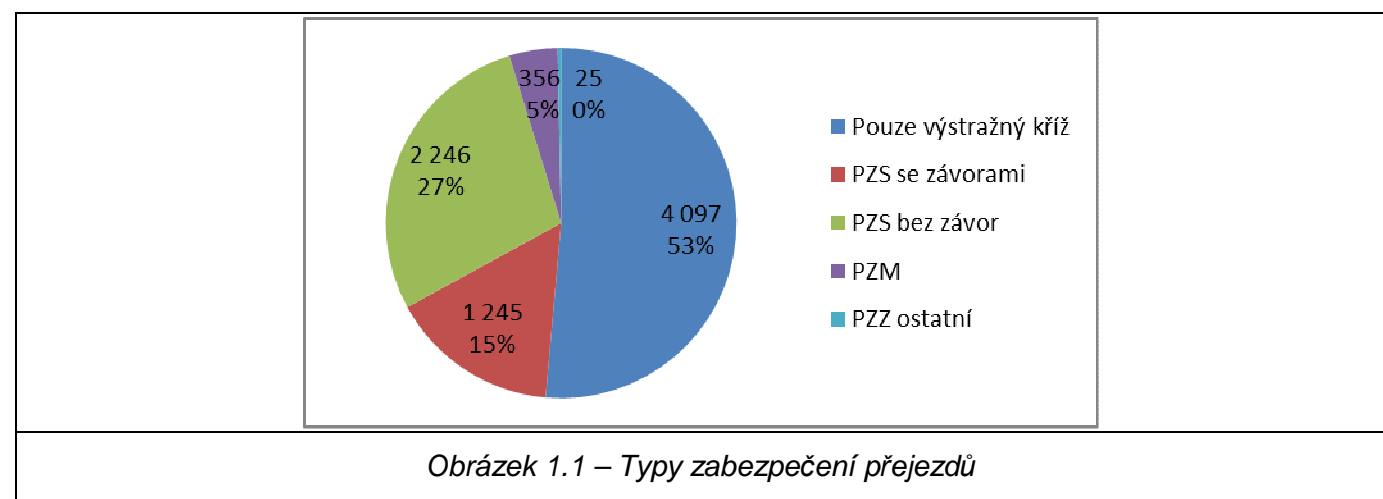
Rozčlenění přejezdů na železniční síti z různých hledisek je uvedeno v následujících tabulkách. Následující údaje jsou k 31. prosinci 2015.

Počet celkem	kus	7 969
Přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem	kus	4 097
Přejezdy zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ)	kus	3 872

*Tabulka 1.1 – Přehled přejezdů*

Přejezdy zabezpečené světelným PZZ (PZS)	kus	3 491
PZS se závorami	kus	1 245
PZS bez závor	kus	2 246
Přejezdy zabezpečené mechanickým PZZ (PZM)	kus	356
PZM obsluhované na dálku	kus	109
PZM obsluhované místně	kus	247
PZM obsluhované kombinovaně	kus	0
PZZ ostatní (jednoduché, otočné, posuvné závoje)	kus	25

*Tabulka 1.2 – Přehled přejezdů s PZZ*



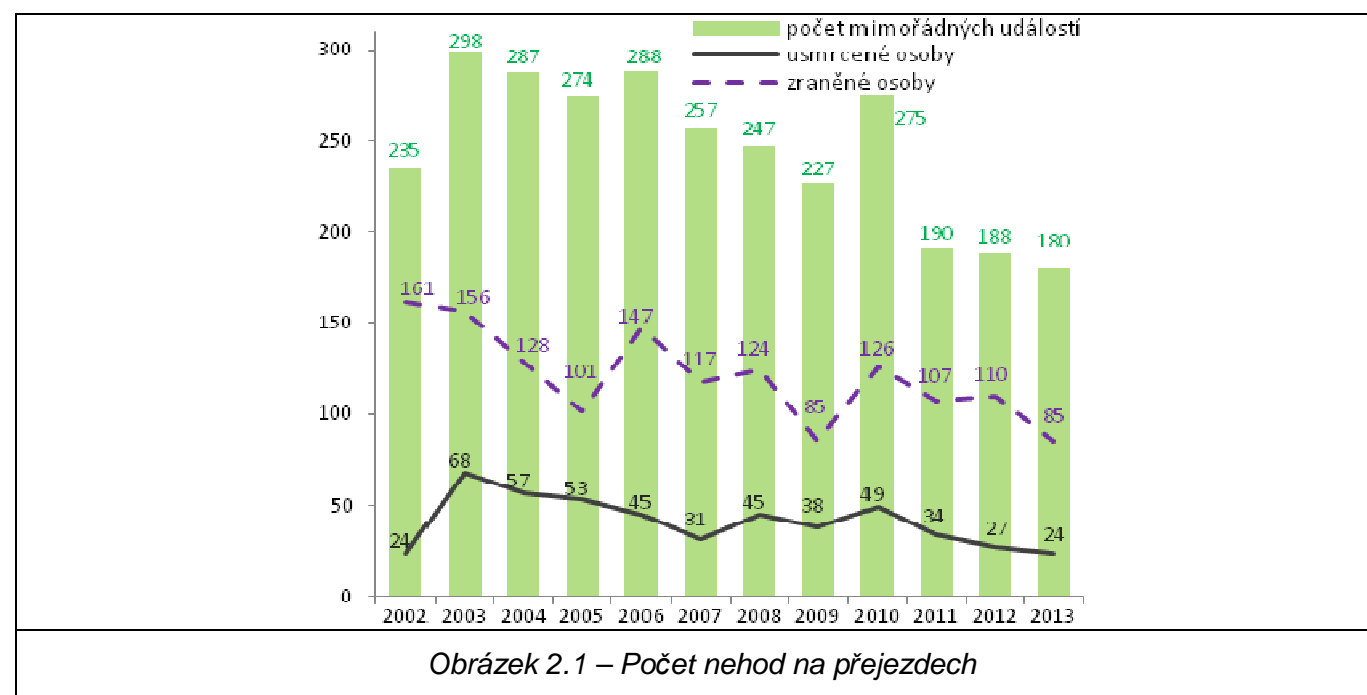
Přejezdy na silnicích I. třídy	kus	167
Přejezdy na silnicích II. třídy	kus	585
Přejezdy na silnicích III. třídy	kus	1 491
Přejezdy na místních komunikacích	kus	1 764
Přejezdy na účelových komunikacích	kus	3 962

*Tabulka 1.3 – Přehled křížených komunikací*

## 2 Nehodovost na přejezdech

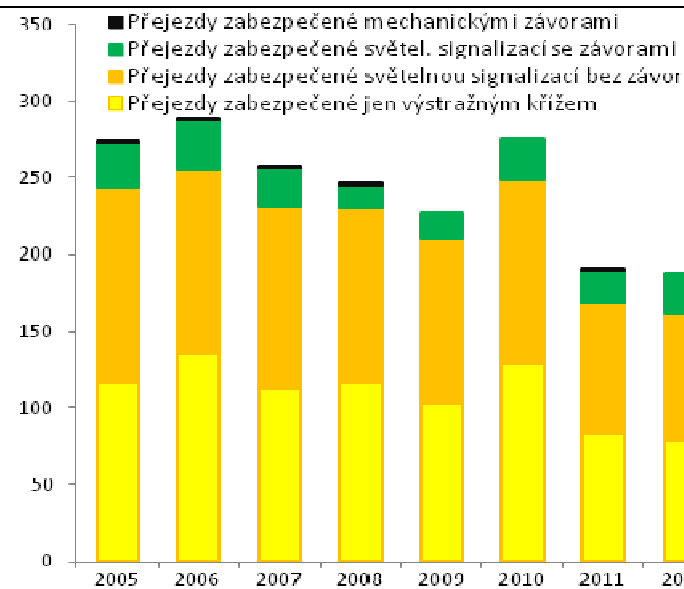
Na celkovém počtu dopravních nehod se dlouhodobě rozhodující měrou podílí doprava silniční, při které v roce 2013 došlo k téměř 20 342 nehod s následky na zdraví. V železniční dopravě bylo ve srovnatelném období vážných nehod shodně bezmála po stovce (po vyloučení sebevražd a pokusů o sebevraždu). Počet vážných nehod a i při nich usmrcených osob v železniční dopravě v ČR dlouhodobě klesá.

Celkem je v České republice více než osm tisíc železničních přejezdů. V roce 2012 se více než 40 % všech nehod odehrálo na přejezdech vybavených pouze výstražnými kříži (jedná se o nejčastější typ přejezdu v ČR), na kterých zahynula necelá třetina všech osob usmrcených na přejezdech. Závažnost těchto nehod bývá nižší mj. proto, že se často nachází na místních dráhách s nižší intenzitou provozu a s omezenou rychlostí jízdy vlaků. Nejvíce problematické jsou naopak kolize na železničních přejezdech se světelnou signalizací bez závor (kterých je v ČR pouze čtvrtina z celkového počtu), ale mezi roky 2009 až 2012 soustřeďovaly plných 55 % usmrcených osob na všech železničních přejezdech.



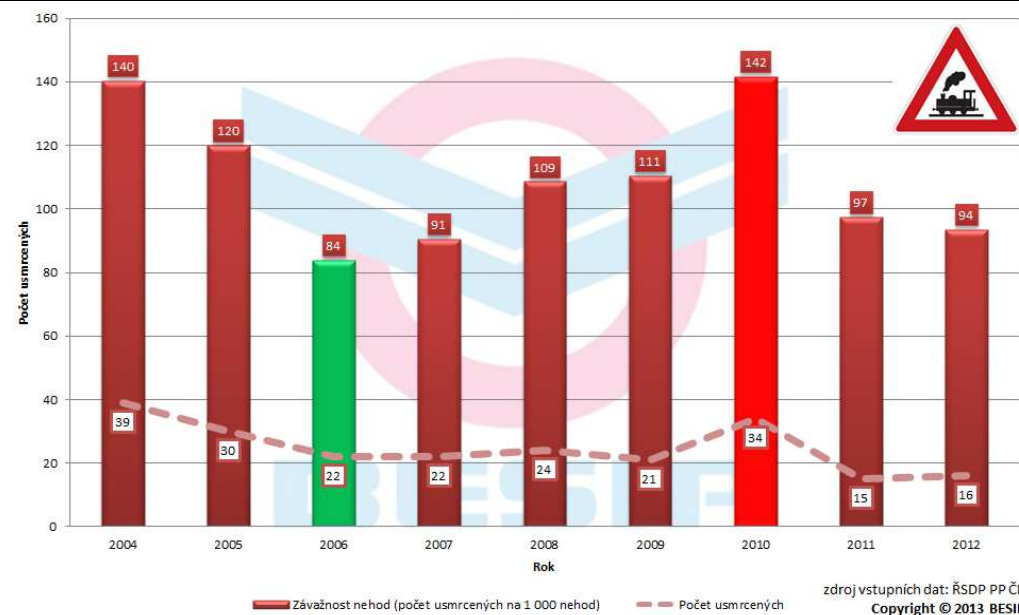
Zdroj: ČSÚ

Celková závažnost dopravních nehod v roce 2012 činila 8,4 usmrcených osob na 1 000 dopravních nehod. Závažnost dopravních nehod na železničních přejezdech při srážce s vlakem v roce 2012 byla 94 usmrcených osob na 1 000 dopravních nehod. Znamená to, že dopravní nehody na železničních přejezdech při srážce s vlakem vykazují 11x vyšší závažnost, než je celkový průměr.



Obrázek 2.2 – Počet nehod na přejezdech dle jejich zabezpečení

Zdroj: ČSÚ



Obrázek 2.3 – Závažnost nehod na přejezdech při srážce s vlakem

Zdroj: BESIP

### 3 Zadání studie

Předmětem zadávané studie je zpracování **analýzy možného zvýšení bezpečnosti vybraných úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech**. Celkově jde o 101 přejezdů. Jejich seznam je specifikován zadáním a podle časových etap zpracování je rozdělen na dvě skupiny.

#### 3.1 Etapizace zpracování

Zpracování zakázky je rozděleno do 3 etap:

**První dílčí plnění – do 29. 02. 2016** – první skupina přejezdů v počtu 59 podle tabulky 2.1. Součástí plnění je dílčí shrnutí zjištěných informací a navržených řešení.

**Druhé dílčí plnění – do 15. 04. 2016** – druhá skupina přejezdů v počtu 42 podle tabulky 2.2. Součástí plnění je dílčí shrnutí zjištěných informací a navržených řešení.

**Konečný termín do 12. 05. 2016** – konečný termín, zpracování připomínek a zhodnocení formou manažerského shrnutí.

Pořadové číslo	OŘ	Přejezd číslo	poloha [km]	Úsek (TÚ)
1	Hradec Králové	P 4903	302,038	Česká Třebová – Praha
2	Hradec Králové	P 4920	343,291	Česká Třebová – Praha
3	Hradec Králové	P 4894	282,163	Česká Třebová – Praha
4	Hradec Králové	P 4897	286,369	Česká Třebová – Praha
21	Ostrava	P 6508	256,861	Přerov – Bohumín
22	Ostrava	P 6501	245,044	Přerov – Bohumín
23	Ostrava	P 8280	307,712	Čadca – Bohumín
24	Ostrava	P 6496	231,244	Přerov – Bohumín
25	Ostrava	P 8284	310,427	Čadca – Bohumín
26	Ostrava	P 6510	273,288	Přerov – Bohumín
27	Ostrava	P 6506	252,244	Přerov – Bohumín
28	Ostrava	P 6495	228,508	Přerov – Bohumín
29	Ostrava	P 6497	236,704	Přerov – Bohumín
30	Ostrava	P 6511	280,264	Čadca – Bohumín
31	Ostrava	P 8277	303,581	Čadca – Bohumín
32	Ostrava	P 8278	306,716	Čadca – Bohumín
33	Ostrava	P 8282	308,238	Čadca – Bohumín
34	Ostrava	P 6494	219,498	Přerov – Bohumín
35	Ostrava	P 6502	246,669	Přerov – Bohumín
36	Ostrava	P 8274	300,411	Čadca – Bohumín
37	Ostrava	P 6499	240,396	Přerov – Bohumín



38	Ostrava	P 6505	251,286	Přerov – Bohumín
39	Ostrava	P 6498	238,924	Přerov – Bohumín
40	Ostrava	P 6504	250,402	Přerov – Bohumín
41	Olomouc	P 8171	165,055	Hohenau – Přerov
42	Olomouc	P 8173	166,720	Hohenau – Přerov
43	Olomouc	P 8172	165,570	Hohenau – Přerov
44	Olomouc	P 8160	132,661	Hohenau – Přerov
45	Olomouc	P 6529	199,418	Přerov – Olomouc hl. n.
46	Olomouc	P 8177	176,027	Hohenau – Přerov
47	Olomouc	P 8175	172,409	Hohenau – Přerov
48	Olomouc	P 8164	147,076	Hohenau – Přerov
49	Olomouc	P 8168	151,931	Hohenau – Přerov
50	Olomouc	P 8166	150,962	Hohenau – Přerov
51	Olomouc	P 6527	189,194	Přerov – Olomouc hl. n.
52	Olomouc	P 8170	161,657	Hohenau – Přerov
53	Olomouc	P 8161	142,718	Hohenau – Přerov
54	Olomouc	P 8169	160,859	Hohenau – Přerov
55	Olomouc	P 6521	71,429	Česká Třebová – Olomouc hl. n.
56	Olomouc	P 8163	144,600	Hohenau – Přerov
57	Olomouc	P 6520	61,599	Česká Třebová – Olomouc hl. n.
58	Olomouc	P 6492	199,554	Přerov – Zebrydowice
59	Olomouc	P 6528	191,698	Přerov – Olomouc hl. n.
85	Brno	P 6806	185,39	Brno – Česká Třebová
86	Brno	P 8158	126,755	Hohenau – Přerov
87	Brno	P 8151	88,58	Hohenau – Přerov
88	Brno	P 6803	182,324	Brno – Česká Třebová
89	Brno	P 6805	183,716	Brno – Česká Třebová
90	Brno	P 8152	96,682	Hohenau – Přerov
91	Brno	P 6795	105,959	Břeclav – Brno
92	Brno	P 8153	99,698	Hohenau – Přerov
93	Brno	P 8155	111,535	Hohenau – Přerov
94	Brno	P 8345	4,983	Břeclav – Lanžhot st. hr.
95	Brno	P 6807	188,87	Brno – Česká Třebová
96	Brno	P 8157	126,305	Hohenau – Přerov
97	Brno	P 8159	129,656	Hohenau – Přerov
98	Brno	P 6828	226,755	Brno – Česká Třebová
99	Brno	P 6827	224,032	Brno – Česká Třebová
100	Brno	P 6797	138,18	Břeclav – Brno

Tabulka 3.1 – Přehled 1. skupiny přejezdů (1. etapa zpracování)

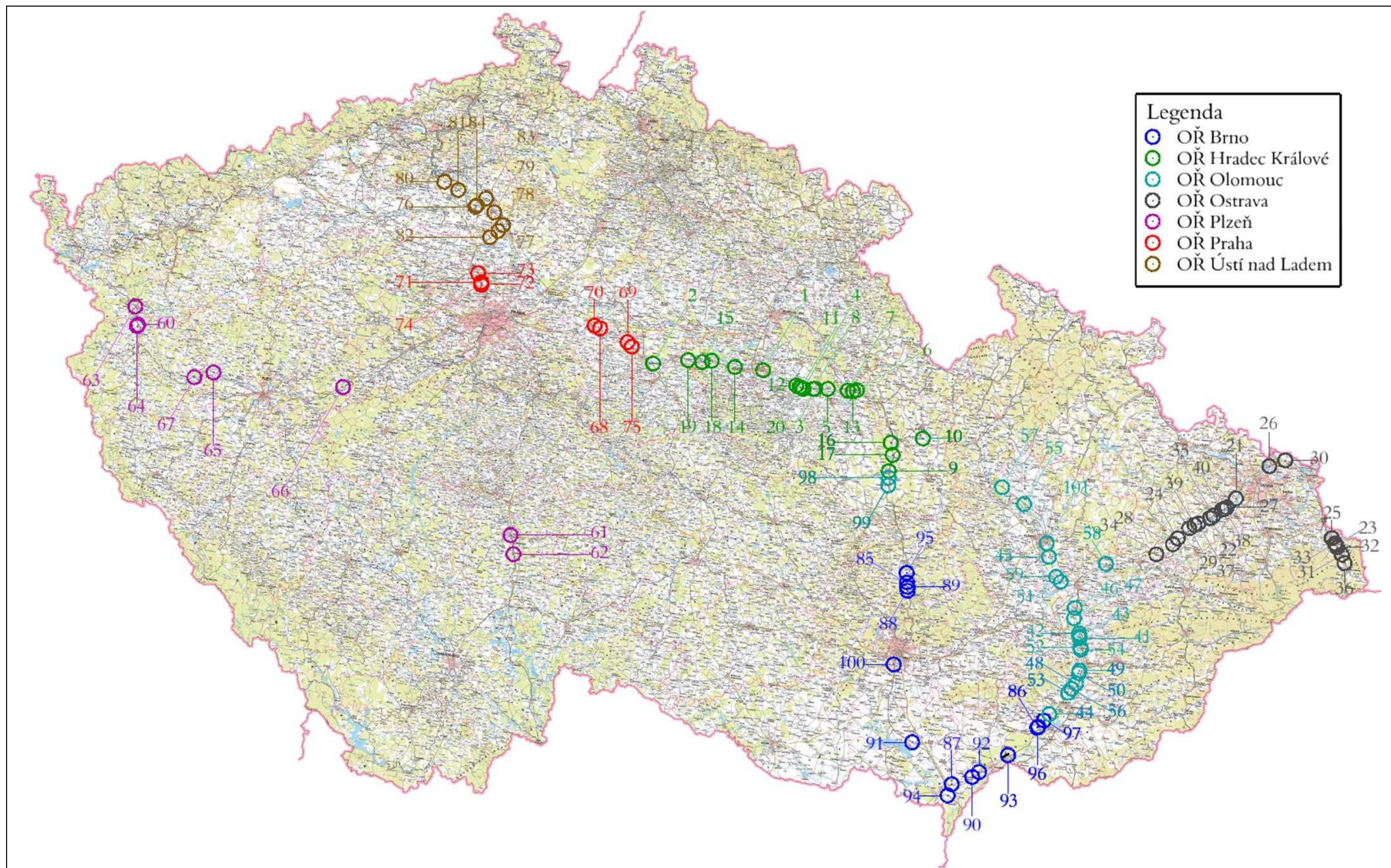
Pořadové číslo	OŘ	Přejezd číslo	poloha [km]	Úsek (TÚ)
5	Hradec Králové	P 4893	277,622	Česká Třebová – Praha
6	Hradec Králové	P 4889	266,580	Česká Třebová – Praha
7	Hradec Králové	P 4891	270,130	Česká Třebová – Praha
8	Hradec Králové	P 4895	282,830	Česká Třebová – Praha
9	Hradec Králové	P 6829	229,110	Brno – Česká Třebová
10	Hradec Králové	P 6519	18,809	Česká Třebová – Olomouc
11	Hradec Králové	P 4898	287,363	Česká Třebová – Praha
12	Hradec Králové	P 4900	289,127	Česká Třebová – Praha
13	Hradec Králové	P 4890	268,095	Česká Třebová – Praha
14	Hradec Králové	P 4906	312,103	Česká Třebová – Praha
15	Hradec Králové	P 4911	324,232	Česká Třebová – Praha
16	Hradec Králové	P 6835	239,457	Brno – Česká Třebová
17	Hradec Králové	P 6834	234,997	Brno – Česká Třebová
18	Hradec Králové	P 4907	320,829	Česká Třebová – Praha
19	Hradec Králové	P 4914	329,359	Česká Třebová – Praha
20	Hradec Králové	P 4899	287,811	Česká Třebová – Praha
60	Plzeň	P 299	417,128	Plzeň hl. n. – Cheb
61	Plzeň	P 5649	81,103	Planá nad Lužnicí – Tábor
62	Plzeň	P 5647	73,991	Roudná – Planá nad Lužnicí
63	Plzeň	P 301	424,316	Plzeň hl. n. – Cheb
64	Plzeň	P 298	416,557	Plzeň hl. n. – Cheb
65	Plzeň	P 289	369,239	Plzeň hl. n. – Cheb
66	Plzeň	P 284	71,756	Praha Smíchov – Plzeň hl. n.
67	Plzeň	P 290	378,102	Plzeň hl. n. – Cheb
68	Praha	P 4931	366,468	Česká Třebová os. n. – Praha Masarykovo nádr.
69	Praha	P 4926	355,584	Česká Třebová os. n. – Praha Masarykovo nádr.
70	Praha	P 4932	368,619	Česká Třebová os. n. – Praha Masarykovo nádr.
71	Praha	P 2400	430,383	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
72	Praha	P 2399	429,707	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
73	Praha	P 2401	434,166	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
74	Praha	P2398	429,441	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
75	Praha	P 4925	353,413	Česká Třebová os. n. – Praha Masarykovo nádr.
76	Ústí	P 2415	474,629	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
77	Ústí	P 2405	455,046	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
78	Ústí	P 2406	457,932	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
79	Ústí	P 2409	463,509	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
80	Ústí	P 2417	490,649	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
81	Ústí	P 2416	484,881	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.

82	Ústí	P 2403	451,414	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
83	Ústí	P 2412	469,839	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
84	Ústí	P 2414	473,974	Praha Masarykovo nádr. – Děčín hl. n.
101	Olomouc	P 6532	204,392	Olomouc
Tabulka 3.2 – Přehled 2. Skupiny přejezdů (2. etapa zpracování)				

Forma zpracování byla dohodnuta na vzorku 3 přejezdů, které byly mezi zhotovitelem a objednatelem vzájemně elektronicky vykomunikovány a schváleny. Stejným procesem prošel i návrh předložené 1. etapy dokumentace v 1. dílčím odevzdání.

Pro orientační představu o rozložení řešených přejezdů v železniční síti je na následující straně schematická mapa ČR s lokalizací jednotlivých přejezdů a s pořadovým číslem přejezdu.





Obrázek 3.1 – Schematická mapa přejezdů



### 3.2 Rozsah řešení

Pro každý přejezd bude uveden:

- popis stávajícího stavu
- návrh opatření pro zvýšení bezpečnosti
- nezbytné grafické přílohy.

Jednotlivé přejezdy budou zpracovány přehledným způsobem na listech formátu A3 a budou obsahovat následující informace.

#### A) Popis stávajícího stavu:

- identifikační číslo přejezdu
- počet kolejí a jejich charakter
- traťová rychlost
- kategorie a třída pozemní komunikace
- šířka přejezdu a úhel křížení, existence samostatných chodníků apod.
- způsob zabezpečení přejezdu, počet závor, případné samostatné výstražníky pro pěší
- dopravní moment, skladba vozidel, počet cyklistů a chodců
- specifická rizika
- doba uzavření přejezdu
- informace o mimořádných událostech (MÚ) za posledních 10 let

#### B) Návrh opatření pro zvýšení bezpečnosti bude pro každý přejezd řešen ve třech úrovních:

- **1. Úroveň** - bude posouzena možnost zrušení přejezdu bez přímé náhrady. Pro toto řešení bude navrženo vedení dopravy po jiných komunikacích a budou posouzeny provozní dopady na silniční dopravu. Dále budou navrženy úpravy stávajících dotčených pozemních komunikací. Při návrhu je třeba zohlednit též případné používání stávajícího přejezdu pěšími, pro něž není akceptovatelná náhradní delší trasa. V takovém případě může být navrženo i souběžné ponechání přechodu pro chodce místo stávajícího přejezdu.
- **2. Úroveň** - bude posouzena možnost zrušení přejezdu pomocí nezbytných opatření investičního charakteru, např. náhrada mimoúrovňovým křížením v prostoru přejezdu, náhrada mimoúrovňovým křížením v jiné poloze, vybudování nových souběžných komunikací s železniční tratí k jinému mimoúrovňovému křížení. Zároveň budou rámcově posouzeny nezbytné úpravy stávajících dotčených pozemních komunikací. Při návrhu je třeba zohlednit též případné používání stávajícího přejezdu pěšími, pro něž není

akceptovatelná náhradní delší trasa. V takovém případě může být součástí návrhu i dodatečné propojení pro pěší, samostatný podchod/nadchod pro pěší nebo i souběžné ponechání přechodu pro chodce místo stávajícího přejezdu.

- **3. Úroveň** - bude posouzeno zvýšení bezpečnosti pomocí organizačního opatření na pozemních komunikacích směřujícího ke snížení dopravního momentu na daném přejezdu nebo k vyloučení či omezení těžké nákladní dopravy přes přejezd. Pro toto řešení bude navrženo vedení části dopravy po jiných komunikacích a budou posouzeny provozní dopady na silniční dopravu (prodloužení kilometrických vzdáleností, prodloužení doby jízdy). Dále budou navrženy úpravy stávajících dotčených pozemních komunikací.

Podle výše definovaných požadavků bude každý přejezd samostatně posouzen vždy podle všech úrovní 1 až 3. Pro jednotlivá opatření podle bodů 1, 2 a 3 bude proveden odhad potřebných nákladů (v přesnosti odpovídající technicko – ekonomickým studiím a studiím proveditelnosti) a posouzení realizovatelnosti z hlediska územního projednání (zejména soulad navrženého řešení s ÚP nebo ZÚR, konflikt vůči jinému využití ploch, změna charakteru dopravy, typu přivedení průjezdné dopravy do klidných komunikací v obytné zóně, nutnost demolic, zábory pozemků a podobně).

Studie bude obsahovat případnou informaci o připravované či realizované stavbě cizího investora řešící odstranění daného úrovnového křížení nebo změnu kategorie komunikace. Studie bude dále obsahovat informace o navrženém řešení přejezdů v připravovaných či realizovaných stavbách SŽDC.

#### C) Grafická část

Bude proveden zakres navržených opatření ve vhodném měřítku. Pro nová mimoúrovňová křížení bude doložen zjednodušený podélný profil pozemních komunikací. Bude uveden výřez z územních plánů dotčených obcí.

#### D) Závěrečné vyhodnocení

Zhotovitel provede závěrečné vyhodnocení řešených přejezdů podle výše uvedených podmínek vč. rámcového odhadu investičních nákladů. Závěrečné vyhodnocení bude provedeno formou manažerského shrnutí s textovou a tabulkovou částí.

## 4 Datová základna

V kartě přejezdu je uveden soubor informací podle zadání, který je naplněn z různých datových zdrojů.

Byly využívány dostupné mapové podklady, grafikon vlakové dopravy, místní šetření, informace od správců (OŘ), informace od příslušných obecních úřadů, na internetu dostupné územní plány obcí a krajů, dopravní průzkumy (vlastní, ŘSD, kraje, obce), konzultace s ŘSD, konzultace se zhotoviteli technicky souvisejících dokumentací.

### 4.1 Dopravně technologická data

Při analýze přejezdů z pohledu železniční dopravy byly počítány ukazatele, jako je denní počet vlaků, doba uzavření přejezdu pro typický pomalý vlak a pro typický rychlý vlak a celková doba uzavření přejezdu ve dvouhodinové přepravní špičce.

Do počtu vlaků za den byly uvažovány všechny pravidelné trasy zakreslené v nákresem jízdním řádu, platného od prosince 2015. Počítány nebyly tedy trasy rušících vlaků a trasy vlaků nákladní dopravy označované jako „podle potřeby“. Pravidelně jedoucí soupravné vlaky uvažovány naopak byly. U tras nákladní dopravy nejsou trasy rozlišovány podle jejich kalendáře jízdy.

Doba uzavření přejezdu typickým rychlým/pomalým vlakem je počítána grafickým způsobem, tedy je sestrojena mřížka GVD, kde do mezistaničních úseků jsou vloženy polohy přejezdů a jejich kolejových obvodů, kterými je přejezd uzavírán. Všechny trasy byly rozděleny mezi tzv. pomalé a rychlé vlaky, přičemž do pomalých byly uvažovány osobní vlaky kategorie Os a nákladní vlaky kategorie Mn, do vlaků rychlých byly uvažovány trasy vlaků osobní dopravy kategorie R a vyšší a vlaků nákladní dopravy kategorie Nex (pouze v případě, kdy se vlak kategorie Nex rozjíždí ze stanice, v jejíž blízkosti na přejezd nachází, a jeho jízdní doba je výrazně delší než doba rychlého vlaku, je tato trasa počítána do vlaků pomalých). Vlaky kategorie Pn byly započítány buď do kategorie pomalých vlaků, blížila-li se jejich jízdní doba v úseku jízdní době vlaků pomalých, nebo do rychlých vlaků, byla-li jejich jízdní doba v dotčeném úseku podobná jízdní době vlaků rychlých. Toto rozdělení vychází z analýzy jednotlivých jízdních dob jmenovaných kategorií vlaků a blízkosti těchto jízdních dob. Místa uvolnění přejezdu (pro vykreslení) byly zvoleny pro trasy typických rychlých vlaků v hodnotě 300 m od polohy přejezdu (místo, kde se bude nacházet čelo typického vlaku při uvolnění přejezdu posledním vozem), pro trasy typických pomalých vlaků v hodnotě 150 m od polohy přejezdu. Tyto vzdálenosti jsou zvoleny na základě analýzy délek jednotlivých souprav, přičemž je uvažován jejich přibližný průměr. Například mnohé vlaky kategorie Os nedosahují délky 150 m, ale jelikož ve skupině pomalých vlaků jsou zahrnuty i vlaky nákladní dopravy, byla zvolena průměrná délka pomalého vlaku na hodnotu 150 m. Stejný princip byl uplatňován i u stanovení hodnoty délky typického rychlého vlaku. Z časového hlediska tyto délky odpovídají 0,20 min jízdy typicky rychlého vlaku, resp. 0,15 min typicky pomalého vlaku. Po vykreslení typické jízdní doby v dotčeném mezistaničním úseku do rastru GVD byla získána hodnota, kdy tento vlak obsazuje úsek od uzavření přejezdu do jeho uvolnění. Tato hodnota byla zjištěna pro sudý i lichý směr zvlášť a následně byla hodnota průměrována, jelikož téměř všechny trasy jsou párové.

Pro výpočet celkové doby uzavření přejezdu ve dvouhodinové špičce bylo využito hodnot výše popsaných (doba uzavření přejezdu typicky rychlým, resp. pomalým, vlakem) a počtu tras jednotlivých segmentů, přičemž byla brána v potaz skutečnost, že na některých přejezdech dochází, dle nákreseho jízdního řádu platného od prosince 2015, u protisměrných tras k jejich časovému překryvu v uzavření, např. v době uzavření přejezdu pomalým vlakem projíždí ve druhé traťové koleji vlak jiný

(rychlý/pomalý) a tak celkový čas uzavření není o tuto trasu navyšován. Výsledné hodnoty jsou uvedeny u každého přejezdu zvlášť.

### 4.2 Údaje o silniční dopravě

Jako vstupy pro výpočet dopravního momentu bylo třeba zjistit také množství silničních vozidel, která přejedou přes přejezd v obou směrech, a to konkrétně jejich intenzitu ve špičkové hodině průměrného dne v roce (voz/h). V prvním kroku byla tato data vyhledána ve výsledcích celostátního sčítání dopravy z roku 2010, z celkového množství 101 přejezdů jich bylo dohledáno 26, kdy celostátní sčítání uvádí i hodnoty požadované špičkové hodiny.

V druhém kroku byly pak osloveny městské či obecní úřady, v jejichž katastru se daný přejezd nachází. V případě, že daný přejezd leží poblíž větší obce ze sousedního katastru, případně na hranici dvou katastrů, byly osloveny obě dotčené obce. Celkem bylo tímto způsobem vzneseno 124 dotazů.

Dotazovány byly tyto hodnoty:

- a) průměrný počet vozidel za den jedoucích přes přejezd v obou směrech rozdělený na kategorie osobních a těžkých vozidel,
- b) průměrný počet chodců/cyklistů za den překonávajících přejezd, také v součtu za oba směry.

Zpět přišlo celkem 62 odpovědí, což představuje přesně 50% návratnost.

Většina obcí vlastní sčítání dopravy neprovádí a dotázaná data nebyla k dispozici, ve většině případů se tedy jednalo o odhady stanovené na základě znalosti prostředí a místních vztahů, provedené pak byly především samotnými zaměstnanci úřadů (ve větších městech dopravních odborů).

Z hodnot poskytnutých obcemi byla dále vypočtena intenzita pro špičkovou hodinu, a to na základě TP 189 STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH (II. VYDÁNÍ), dále bylo také přihlédnuto k hodnotám z celostátního sčítání (procentuálnímu podílu) zprůměrovaným z vybraných vzorků pozemních komunikací stejné kategorie jako je ta, na které se nachází řešený přejezd.

Jako třetí krok bylo vybráno 15 přejezdů s vyšším významem, na kterých data chyběla, a bylo žádoucí získat přesnější hodnoty. Na těchto 15 přejezdech jsou tedy dokladované intenzity podloženy dopravními průzkumy provedenými zpracovatelem nebo obcí.

Ve čtvrtém kroku byly doplněny hodnoty na zbývajících přejezdech, a to na základě odborného odhadu zpracovatele, který částečně vycházel z poznámek od obcí. Obecně odhad vycházel z principu gravitačního modelu, tedy na základě velikosti přilehlých sídel a měst a jejich vzájemné vzdálenosti byly odhadnuty počty vozidel v zájmovém území. Dále byla vzata v potaz také potenciální atraktivita silnice, na které přejezd leží, pro tranzitní dopravu v území, případně limity silniční infrastruktury v oblasti (např. nedostatečná podjezdová výška) a z toho plynoucí objízdné trasy. Bylo rovněž přihlédnuto k celkovým intenzitám na blízké silniční síti uvedeným v celostátním sčítání dopravy.

Obdobným způsobem na základě principů dopravního modelování byl proveden i odhad chodců a cyklistů, a to s přihlédnutím k existenci turistických stezek, cyklostezek či možné docházce na přilehlé železniční zastávky.

Získané hodnoty jsou uvedeny v následující tabulce. Zde jsou k dohledání hodnoty pro pěší a cyklisty, osobní automobily (OA), nákladní automobily (NA) či motocykly (M). Modrá pole v těchto sloupcích vyznačují hodnoty získané z celostátního sčítání, žlutá hodnoty určené na základě průzkumu, fialové jsou vyznačeny odhady obcí a zeleně odborný odhad zpracovatele. Tabulku doplňuje sloupec poznámka, zde jsou povětšinou komentáře od obecních úřadů.

Obrázek 4.1 – Intenzita silniční dopravy na železničních přejezdech

číslo	přejezd	obec	pěší+cyklo	osobní automobily	nákladní vozidla	motocykly	špičková hodina	poznámka
			voz+osob/den	voz/den	voz/den	voz/den	voz/h	
1	P4903	Pardubice	332	3 757	1 452	77	500	
2	P4920	Starý Kolín	118	1430	190	15	176	
3	P4894	Radhošť	34	772	193	8	98	
4	P4897	Uhersko	218	295	35	5	36	
5	P4893	Zámorsk/Dobříkov	95	1200	200	25	152	starosta hodnotí přejezd jako problematický a nebezpečný, jízdy na červenou
6	P4889	Brandýs nad Orlicí	85	700	100	9	87	
7	P4891	Choceň	400	50	20	1	6	
8	P4895	Sedlíštko	85	280	40	4	35	
9	P6829	Svitavy	300	1700	350	23	201	
10	P6519	Žichlínek	2	150	15	3	18	
11	P4898	Moravany	-	75	18	1	9	
12	P4900	Slepotice	-	140	30	4	18	
13	P4890	Choceň	320	45	8	2	5	
14	P4906	Pardubice - Lány	35	50	5	1	6	
15	P4911	Řečany nad Labem	-	100	10	1	12	
16	P6835	Semanín	56	300	35	7	36	
17	P6834	Opatovec	-	290	35	5	35	
18	P4907	Přelouč	66	20	2	0	2	
19	P4914	Chvaletice	-	23	23	2	5	
20	P4899	Turov	55	13	2	1	2	
21	P6508	Polanka nad Odrou	469	3 614	569	59	460	
22	P6501	Studénka	200	3 183	541	37	426	
23	P8280	Vendryně	444	3 385	383	50	424	
24	P6496	Suchdol nad Odrou	12	1 306	342	21	190	umístěny kamery
25	P8284	Třinec	423	610	65	13	72	
26	P6510	Bohumín	-	25	9	1	3	
27	P6506	Jistebník	-	1300	270	19	170	
28	P6495	Jeseník nad Odrou	-	715	113	16	90	
29	P6497	Hladké Životice	-	1 342	446	21	172	
30	P6511	Dolní Lutyně	200	758	101	33	102	umístěny kamery
31	P8277	Bystřice	81	803	121	8	89	
32	P8278	Vendryně	156	1208	32	13	143	
33	P8282	Lyžbice	29	88	8	2	10	
34	P6494	Polom	95	60	20	1	7	jediná přístupová cesta do obce Polom pro vozy záchranné služby, HZS a během povodní, dále také jediná cesta pro nákladní vozidla.
35	P6502	Studénka	-	30	1	3	3	
36	P8274	Návsí	-	50	2	3	6	
37	P6499	Pustějov	8	2	1	0	1	
38	P6505	Jistebník	-	30	1	2	3	
39	P6498	Pustějov	-	5	1	1	1	
40	P6504	Jistebník	-	2	1	0	1	
41	P8171	Hulín	44	280	30	6	34	
42	P8173	Hulín	75	70	5	1	8	obec Chrástany nemá zajištěn přístup jinak než průjezdnou silnicí III/05511 z Hulína nebo Záhlavice – tzn. vždy přejíždí přejezd (č.42 nebo č.43). Vedoucí odboru rozvoje města Hulín vidí při četnosti vlakových souprav problém při zajištění obsluhy obce složkami Integrovaného záchranného systému: „viz nedávný požár 29.1.2016 okolo 7 hodiny večerní museli složky HZS Zlínského kraje stát na přejezdu cca 10 min. Celý problém způsobuje nastavení zabezpečovacího systému, který na této trati spouští závory na přejezdu 42 ve směru od Přerova v ten moment, kdy vlak sepne zavírání závor na přejezdu před Hulínem a vůbec nepočítá, že většina vlaků musí zastavit na nádraží v Hulíně, počkat až lidé vystoupí a nastoupí, a potom se rozjede, přitom je přejezd na Chrástany pořád uzavřený. V některých případech trvá tato procedura až 5 min, a to je pro zmiňované složky dost velké zdržení. Pak se nesmíme divit tomu, že lidé i cyklisté obcházejí spuštěné závory, když vlak nevidí na hony daleko.“
43	P8172	Hulín	140	20	2	1	2	
44	P8160	Nedakonice	-	700	140	10	91	
45	P6529	Grygov	144	897	266	26	118	
46	P8177	Říkovice	-	600	100	9	76	
47	P8175	Břest	20	2000	350	36	255	
48	P8164	Spytihněv	76	615	260	16	95	
49	P8168	Napajedla	-	2 648	299	34	337	
50	P8166	Napajedla	47	590	105	11	75	
51	P6527	Rokytnice u Přerova	77	520	75	14	64	umístěny kamery, přes přejezd vede objížděná trasa pro kamiony
52	P8170	Tlumačov	275	290	55	6	37	umístěny kamery
53	P8161	Huštěnovice	125	1 776	251	20	227	
54	P8169	Tlumačov	280	620	105	15	79	umístěny kamery
55	P6521	Střeň	140	514	61	11	62	
56	P8163	Babice	75	1 332	145	14	168	
57	P6520	Červenka	32	313	115	15	49	přes přejezd vede objížděná trasa pro kamiony
58	P6492	Lipník nad Bečvou	30	3	1	0	1	
59	P6528	Čisářov	60	24	5	1	3	
60	P299	Chodová Planá	-	3 167	1 101	21	410	
61	P5649	Tábor	927	4403	135	8	490	
62	P5647	Planá nad Lužnicí	808	1 551	294	22	194	
63	P301	Mariánské Lázně	310	1750	180	19	209	
64	P298	Chodová Planá	-	749	299	7	117	
65	P289	Přovany	34	175	15	4	21	
66	P284	Kařížek	24	300	28	4	36	
67	P290	Vranov	50	420	40	5	50	
68	P4931	Tatce	75	554	191	5	84	
69	P4926	Velim	231	700	100	10	87	
70	P4932	Hořany	16	45	5	1	5	
71	P2400	Libčice nad Vltavou	-	270	130	6	43	přejezd slouží jako vjezd do areálu šroubárny, pokud je na vjezdu spuštěná závor, delší vozidla mohou zůstat stát v kolejišti
72	P2399	Libčice nad Vltavou	132	10	0	0	1	
73	P2401	Dolany	259	25	4	1	3	
74	P2398	Libčice nad Vltavou	127	8	0	0	1	
75	P4925	Nová Ves I.	183	3	4	0	1	
76	P2415	Roudnice nad Labem	113	510	165	16	73	
77	P2405	Čítov	115	1 889	321	28	225	
78	P2406	Dolní Beřkovice	-	625	85	10	77	
79	P2409	Horní Počaply	92	640	78	10	78	
80	P2417	Bohušovice nad Ohří	60	500	80	4	63	
81	P2416	Oleško	37	800	100	15	98	
82	P2403	Lužec nad Vltavou	3	200	0	4	22	
83	P2412	Račice	16	271	37	7	35	
84	P2414	Dobříň	76	168	28	3	21	
85	P6806	Rájec-Jestřebí	1500	470	30	5	52	umístěny kamery, město bojuje za zřízení mimoúrovňového křížení, pro vozidla existuje jižně od přejezdu mimoúrovňová alternativa, pro chodce je však výrazně delší, především při přístupu k žst.
86	P8158	Moravský Písek	70	2 635	1 072	54	370	
87	P8151	Hrušky	-	28	8	1	4	
88	P6803	Blansko	320	1 427	210	22	184	
89	P6805	Špešov	220	1 427	210	22	184	
90	P8152	Mikulčice	100	1 643	255	53	217	
91	P6795	Šakvice	45	900	100	19	108	
92	P8153	Lužice	380	400	38	10	47	
93	P8155	Rohatec	-	1 057	191	34	143	
94	P8345	Břeclav	10	1 260	260	44	174	
95	P6807	Doubravice n. Svít.	304	205	20	4	23	
96	P8157	Moravský Písek	190	730	125	16	93	
97	P8159	Polešovice	8	15	35	0	5	
98	P6828	Svitavy	68	315	38	5	38	
99	P6827	Hradec nad Svitavou	-	240	260	8	54	vede tudy objížděná trasa pro kamiony, pravděpodobně bude počet vozidel vyšší než uvedený (odhadnutý obcí)
100	P6797	Brno	183	2850	150	59	325	
101	P6532	Olomouc	463	5146	1128	39	701	

Legenda

počty vozidel/  
chodců+cyklistů

hodnoty z celostátního sčítání dopravy 2010

hodnoty odhadnuté příslušnou obcí

odborný odhad řešitele

proveden průzkum

Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech

SUDOP  
PRAHA

10



### 4.3 Technické řešení

Technické řešení bylo provedeno ve třech úrovních podle zadání. Ke zjišťování příslušných pasportních údajů byla použita celá řada mapových podkladů z různých zdrojů:

Situace 1:2 000 – ČÚZK – ortofotomapy

Situace 1:10 000 – ČÚZK – základní mapy 1 : 10 000

Situace 1:10 000 – ČÚZK – základní mapy 1 : 25 000 – 50 000 – ZABAGED

Zdroje dalších dat uvedené v kartách přejezdů:

JŽM,

[www.mapy.cz](http://www.mapy.cz),

Google Earth,

[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz),

[www.rsd.cz](http://www.rsd.cz),

[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz),

webové stránky obcí a krajů,

[www.ochranaprirody.cz](http://www.ochranaprirody.cz),

místní šetření,

jednání se správci přejezdů (SŽDC OŘ),

konzultace s ŘSD.

#### 4.3.1 Karty přejezdů

Pro každý přejezd jsou zpracovány karty přejezdu formátu A3, kde je vždy na každé stránce uvedeno:

- 1. stránka - stávající stav
- 2 stránka - výřez z ÚP obce
- 3. stránka - návrh opatření 1. úrovně
- 4. stránka - objízdná trasa pro opatření 1. úrovně (pokud se nevejde na str. 3)
- 5. stránka - návrh opatření 2. úrovně
- 6. stránka - schematický podélný profil opatření 2. úrovně (jen mimoúrovňové křížení s žel.)
- 7. stránka - návrh opatření 3. úrovně
- 8. stránka - objízdná trasa pro opatření 3. úrovně (pokud se nevejde na str. 7)

#### 4.3.2 Návrhy opatření

Návrhy opatření jednotlivých úrovní jsou zpracovány plně v souladu se zadáním (kapitola 2.2). Kromě pravidel a zásad zde uvedených, které lze prakticky beze zbytku ctít, narážel zpracovatel na otázku, kde jsou limity návrhu konkrétního jednotlivého řešení. Během prací docházelo v některých případech k návrhům, které by i za těch nejpříznivějších okolností byly s největší pravděpodobností nerealizovatelné. Důvodem může být:

- **Územní průchodnost** – návrh nemusí být nutně v souladu s ÚP. I návrh, který není v ÚP, může být považován za průchodný, pokud s ním není přímo v kolizi. Pak je nutné dosáhnout změny ÚP a tím zajištění územní průchodnosti a soulad s ÚP. Případy, kde je návrh zjevně podmíněn změnou ÚP (např. vynucená změna ploch pro bydlení, opuštění rozvojových ploch obcí, střet s chráněnými plochami životního prostředí, ...), byly vyloučeny. V případech, kdy v ÚP se v prostoru přejezdu plánují rozsáhlé přestavby silniční sítě, které ovlivní režim dopravy v širokém okolí, je sólové aplikování daných úrovní technického řešení problematické.

- **Charakter objízdné trasy** – otázka ne/přijatelnosti OT je opět závislá na různých faktorech. Z pohledu struktury dopravního proudu může být objízdná trasa určena výhradně pro:

- **všechny druhy dopravy** – ne/přijatelnost OT bude záležet na intenzitách jednotlivých druhů vozidel, rozhodujícím bude síla dopravního proudu. Technický stav i parametry lze vylepšit investicí do OT.

- **motorovou dopravu** – bez rozlišení druhu a hmotnosti

- **nákladní vozidla s hmotností nad 3,5 t** – vyloučení této dopravy je motivováno snahou v případě střetu minimalizovat škody na vozidlech obou dopravních módů. Silniční vozidla nad 3,5 t mohou být vzhledem k hmotnosti i druhu nákladu příčinou zničení i celého vlaku. Zároveň je tímto opatřením ošetřena i otázka nedostatečné vzdálenosti hranice přilehlé křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu, která je jedním z velmi obtížně dosažitelných bezpečnostních kritérií. Velkým problémem na OT u většiny přejezdů s tímto opatřením (svislá dopravní značka B4 Zákaz vjezdu nákladních vozidel s dodatkovou tabulkou E5 3,5 t) je sezónní, nebo občasná zemědělská či lesní technika. Pak se nabízí doplnění dopravního omezení o dodatkovou tabulku MIMO DOPRAVNÍ OBSLUHU. O ne/přijatelnosti OT bude potom rozhodovat očekávaná síla dopravního proudu a kvalita (technický stav a parametry) komunikací OT. V mnoha případech pak problematika úprav pozemních komunikací předurčovala, že opatření s jejich úpravou byl návrh úprav 1. úrovně a opatření bez úpravy byl návrh úprav 3. úrovně.

- **pěší a cyklisty** – trochu specifické podmínky, protože o ne/přijatelnost OT bude rozhodovat každá desítka metrů prodloužení trasy. Zásadou je, že OT je navrhována vždy jako bezbariérová.

Z pohledu délky OT jde o zjištění prodloužení nebo zkrácení jízdních drah silničních vozidel. Tato hodnota je v reálu obtížně zjistitelná. Každé vozidlo využívající přejezd jede z jiného zdroje a jinde má i cíl. Pro jednoho uživatele může určité opatření na přejezdu celkovou jízdní dráhu prodloužit a u jiného zkrátit. Pro každý přejezd by tak musel být zpracován malý dopravní model, který by zohlednil i skladbu dopravního proudu. Takový postup není součástí dokumentace. Z toho důvodu bylo dohodnuto, že jako hodnota OT se bude uvádět vzdálenost „od jedné strany přejezdu ke druhé straně přejezdu“.

V praktickém životě má tento způsob velice malou vypovídající hodnotu. Jedná se ale o určitou indikativní hodnotu, kterou je vhodné do karty přejezdu vložit

- **Technické obtížnosti** – otázka ne/přijatelnosti technického opatření bude záviset i na jeho investiční náročnosti v porovnání s dopravním významem dotčeného přejezdu, konfliktech s obytnou zástavbou, nepřijatelných demolicích, záměrech jiných investorů...

Z pohledu výše uvedených skutečností se může stát, že řada návrhů v kartách přejezdů bude nakonec vnímána jako doklad nevhodnosti daného návrhu.

#### 4.3.3 Skupiny přejezdů

Během prací se docházelo postupně k případům, kdy osamocený návrh některé úrovně úpravy přejezdu byl ovlivňován výslednou podobou uspořádání jiného, povětšinou sousedního přejezdu.

Po dopravní stránce se mnohé přejezdy navzájem ovlivňují. Návrhy technických opatření mohou být směřovány na tuto skupinu přejezdů jako jeden celek. Řešení přejezdů jako skupiny se navrhuje ve zcela zřejmých případech. Za skupinu přejezdů jsou považovány minimálně 2 přejezdy, které jsou závislé na jednom technickém řešení. Patří mezi ně i případy, kdy dochází k odstranění přejezdů, které nebyly původně součástí zadání.

Skupina	Poř.č.	SŽDC OŘ	Ev.č.	km	Úroveň	Návrh opatření
A	76	ÚnL	P 2415	474,629	2	přejezd zrušen, nový nadjezd + podchod
	83	ÚnL	P 2412	469,839	1	přejezd zrušen
	84	ÚnL	P 2414	473,974	1	přejezd zrušen, úprava stáv. podchodu, zast. Dobříň
	--	ÚnL	P 2413	470,897	1	převedení na přechod, zast. Záluží
B	73	Pha	P 2401	434,166	2	zrušení, ve stávajícím stavu podchod, zast. Dolany
	--	Pha	P 2402	434,685	1	převedení na přechod
C	72	Pha	P 2399	429,707	2	přejezd zrušen, nový podjezd
	74	Pha	P 2398	429,441	2	přejezd zrušen, nový podchod
D	68	Pha	P 4931	366,468	2	přejezd zrušen, nový nadjezd s chodníkem
	70	Pha	P 4932	368,619	1	přejezd zrušen
E	19	HK	P 4914	329,359	2	přejezd zrušen, nový nadjezd
	--	HK	P 4913	328,440	1	přejezd zrušen
F	14	HK	P 4906	312,103	2	přejezd zrušen, nový nadjezd s chodníkem
	--	HK	P 4905	311,315	1	přejezd zrušen, dostavba MO
G	11	HK	P 4898	287,363	2	přejezd zrušen
	20	HK	P 4899	287,811	2	přejezd zrušen, nový podchod + MO
H	3	HK	P 4894	282,163	2	převedení na přechod
	8	HK	P 4895	282,830	2	převedení na přechod, zast. Sedlíška
I	88	Brno	P 6803	182,324	2	přejezd zrušen, nový nadjezd
	89	Brno	P 6805	183,716	3	přejezd zachován, omezení nákladní dopravy
J	86	Brno	P 8158	126,755	2	přejezd zrušen, nový nadjezd
	96	Brno	P 8157	126,305	1	převedení na přechod, zast. Moravský Písek
K	49	Olo	P 8168	151,931	2	přejezd zrušen, nový nadjezd + podchod
	50	Olo	P 8166	150,962	2	převedení na přechod, motorová doprava na nadjezd
	--	Olo	P 8167	151,352	1	přejezd zrušen
L	41	Olo	P 8171	165,055	1	přejezd zrušen, nový nadjezd v odsunuté poloze
	42	Olo	P 8173	166,720	2	přejezd zrušen
	43	Olo	P 8172	165,570	1	převedení na přechod, zast. Záhlinice
M	37	Ostr	P 6499	240,396	2	přejezd zrušen, nový nadjezd
	39	Ostr	P 6498	238,924	1	přejezd zrušen
	--	Ostr	P 6500	242,742	1	přejezd zrušen
N	35	Ostr	P 6502	246,669	2	přejezd zrušen, nový nadjezd
	--	Ostr	P 6503	248,943	1	přejezd zrušen
O	27	Ostr	P 6506	252,244	2	přejezd zrušen, nový nadjezd
	38	Ostr	P 6505	251,286	1	přejezd zrušen, polní cesta
	40	Ostr	P 6504	250,402	1	přejezd zrušen, polní cesta
P	79	ÚnL	P 2409	463,509	2	přejezd zrušen, nový nadjezd + podchod, z.H.Počaply
	--	ÚnL	P 2410	464,182	1	přejezd zrušen

Tabulka 4.2 – Skupiny přejezdů

## 5 Shrnutí a vyhodnocení

Shrnutí návrhů úprav jednotlivých přejezdů je uvedeno v tabulce 5.1, která formou standardní (školní) známkovací škály 1-5, hodnotí „potenciál“ navrženého řešení pro každý přejezd a úroveň technického návrhu. Stávající přejezdy začínají známkou 3. Předpokládá se, že již z metody výběru řešených přejezdů z množiny všech koridorových přejezdů nemohou tyto vybrané přejezdy splňovat známky 1 a 2. Návrh opatření 3. úrovně začínají známkou 2. Předpokládá se, že i průchodným řešením, s krátkou objízdou trasou, která splňuje požadavky na technický stav a technické parametry pro odkloněnou nákladní dopravu lze dosáhnout pouze o jeden stupeň lepšího hodnocení, než je nejlepší hodnocení pro stávající přejezd. Teprve návrhy úrovně 1 a 2 mohou dosáhnout až hodnocení 1.

Ze systému hodnocení a toho co do něho vstupuje, může tedy dojít i k situaci, že navrhovaná opatření mají horší hodnocení, než stávající přejezd. V principu je to možné, protože sezónně používaný přejezd s občasnou dopravou, přehledný s dobrými rozhledovými poměry a dobře vybavený zabezpečovací technikou bude pravděpodobně lepší zachovat, než se místo něj snažit vybudovat technicky složitě a drahé mimoúrovňové křížení s limitními parametry na zvodnělém podloží a v CHKO. Podobně se budou podle konkrétních podmínek u jednotlivých přejezdů měnit i známky pro úrovně řešení. Známkovací škála 1-5 je v tabulce ještě doplněna o signální vybarvení příslušného pole v tabulce.

Čím lepší známky (zároveň zelenější výplň), tím je navržené řešení **Potřebnější, Průchodnější a Proveditelnější**. Hodnocení se vztahuje vždy ke každému jednotlivému přejezdu nebo skupině přejezdů.

Poř. číslo	Oblastní ředitelství	Číslo přejezdu	Traťový úsek (TÚ)	Stávající stav	Návrh řešení		
					1. úroveň	2. úroveň	3. úroveň
1	Hr.Králové	P 4903	Česká Třebová - Praha	5	2	1	4
2	Hr.Králové	P 4920	Česká Třebová - Praha	4	4	3	5
3	Hr.Králové	P 4894	Česká Třebová - Praha	4	4	1	4
4	Hr.Králové	P 4897	Česká Třebová - Praha	5	4	2	4
5	Hr.Králové	P 4893	Česká Třebová - Praha	3	3	2	3
6	Hr.Králové	P 4889	Česká Třebová - Praha	5	4	1	4
7	Hr.Králové	P 4891	Česká Třebová - Praha	4	3	3	4
8	Hr.Králové	P 4895	Česká Třebová - Praha	3	3	2	3
9	Hr.Králové	P 6829	Brno - Česká Třebová	3	2	1	2
10	Hr.Králové	P 6519	Česká Třebová - Olomouc	3	4	4	4
11	Hr.Králové	P 4898	Česká Třebová - Praha	3	3	4	3
12	Hr.Králové	P 4900	Česká Třebová - Praha	3	5	4	5
13	Hr.Králové	P 4890	Česká Třebová - Praha	4	3	5	2
14	Hr.Králové	P 4906	Česká Třebová - Praha	3	3	3	2
15	Hr.Králové	P 4911	Česká Třebová - Praha	5	3	5	4
16	Hr.Králové	P 6835	Brno - Česká Třebová	4	5	3	4
17	Hr.Králové	P 6834	Brno - Česká Třebová	4	5	2	5

18	Hr.Králové	P 4907	Česká Třebová - Praha	4	3	5	4
19	Hr.Králové	P 4914	Česká Třebová - Praha	3	1	3	2
20	Hr.Králové	P 4899	Česká Třebová - Praha	4	1	5	2
21	Ostrava	P 6508	Přerov - Bohumín	4	5	2	5
22	Ostrava	P 6501	Přerov - Bohumín	4	5	1	5
23	Ostrava	P 8280	Čadca - Bohumín	3	5	4	5
24	Ostrava	P 6496	Přerov - Bohumín	4	5	3	5
25	Ostrava	P 8284	Čadca - Bohumín	3	5	5	5
26	Ostrava	P 6510	Přerov - Bohumín	4	5	4	5
27	Ostrava	P 6506	Přerov - Bohumín	3	5	4	4
28	Ostrava	P 6495	Přerov - Bohumín	3	5	2	5
29	Ostrava	P 6497	Přerov - Bohumín	4	5	1	5
30	Ostrava	P 6511	Čadca - Bohumín	3	5	4	5
31	Ostrava	P 8277	Čadca - Bohumín	3	5	5	5
32	Ostrava	P 8278	Čadca - Bohumín	3	5	5	5
33	Ostrava	P 8282	Čadca - Bohumín	3	5	5	5
34	Ostrava	P 6494	Přerov - Bohumín	3	5	4	5
35	Ostrava	P 6502	Přerov - Bohumín	3	4	2	4
36	Ostrava	P 8274	Čadca - Bohumín	4	4	3	5
37	Ostrava	P 6499	Přerov - Bohumín	3	4	5	5
38	Ostrava	P 6505	Přerov - Bohumín	3	4	4	5
39	Ostrava	P 6498	Přerov - Bohumín	3	4	5	5
40	Ostrava	P 6504	Přerov - Bohumín	3	4	5	5
41	Olomouc	P 8171	Hohenau - Přerov	4	3	1	3
42	Olomouc	P 8173	Hohenau - Přerov	4	3	1	3
43	Olomouc	P 8172	Hohenau - Přerov	4	5	1	5
44	Olomouc	P 8160	Hohenau - Přerov	5	3	4	4
45	Olomouc	P 6529	Přerov - Olomouc hl. n.	4	5	1	5
46	Olomouc	P 8177	Hohenau - Přerov	3	3	4	3
47	Olomouc	P 8175	Hohenau - Přerov	3	5	2	5
48	Olomouc	P 8164	Hohenau - Přerov	5	5	3	5
49	Olomouc	P 8168	Hohenau - Přerov	5	5	1	5
50	Olomouc	P 8166	Hohenau - Přerov	5	5	1	5
51	Olomouc	P 6527	Přerov - Olomouc hl. n.	3	5	4	5
52	Olomouc	P 8170	Hohenau - Přerov	5	3	5	5
53	Olomouc	P 8161	Hohenau - Přerov	4	5	2	5
54	Olomouc	P 8169	Hohenau - Přerov	3	5	3	4
55	Olomouc	P 6521	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	3	4	3	4
56	Olomouc	P 8163	Hohenau - Přerov	5	3	5	5
57	Olomouc	P 6520	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	3	4	1	4
58	Olomouc	P 6492	Přerov - Zebrydovice	3	3	5	4
59	Olomouc	P 6528	Přerov - Olomouc hl. n.	3	1	5	3
60	Plzeň	P 299	Plzeň hl. n. - Cheb	5	5	1	5
61	Plzeň	P 5649	Planá nad Lužnicí - Tábor	3	5	5	5



62	Plzeň	P 5647	Roudná - Planá nad Lužnicí	5	2	5	4
63	Plzeň	P 301	Plzeň hl. n. - Cheb	4	5	3	5
64	Plzeň	P 298	Plzeň hl. n. - Cheb	5	5	2	4
65	Plzeň	P 289	Plzeň hl. n. - Cheb	4	4	3	4
66	Plzeň	P 284	Praha Sm. - Plzeň hl. n.	4	2	1	2
67	Plzeň	P 290	Plzeň hl. n. - Cheb	3	4	3	4
68	Praha	P 4931	Č.Tř os. n. - Praha M. nádr.	4	4	3	5
69	Praha	P 4926	Č.Tř.os. n. - Praha M. nádr.	4	4	3	4
70	Praha	P 4932	Č. Tř. os. n. - Praha M. nádr.	3	2	2	2
71	Praha	P 2400	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	4	4	3	4
72	Praha	P 2399	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	4	5	4	3
73	Praha	P 2401	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	4	3	3	4
74	Praha	P2398	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	5	2	3
75	Praha	P 4925	Č. Tř.os. n. - Praha M. nádr.	3	3	3	4
76	Ústí n L.	P 2415	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	4	3	3	3
77	Ústí n L.	P 2405	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	4	2	3
78	Ústí n L.	P 2406	Praha M. - Děčín hl. n.	4	3	3	4
79	Ústí n L.	P 2409	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	3	2	3
80	Ústí n L.	P 2417	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	3	3	2
81	Ústí n L.	P 2416	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	3	2	2
82	Ústí n L.	P 2403	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	2	3	3
83	Ústí n L.	P 2412	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	2	3	2
84	Ústí n L.	P 2414	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	2	4	2
85	Brno	P 6806	Brno - Česká Třebová	4	2	5	4
86	Brno	P 8158	Hohenau - Přerov	5	5	3	5
87	Brno	P 8151	Hohenau - Přerov	5	5	3	5
88	Brno	P 6803	Brno - Česká Třebová	5	3	4	3
89	Brno	P 6805	Brno - Česká Třebová	5	3	2	3
90	Brno	P 8152	Hohenau - Přerov	3	3	2	3
91	Brno	P 6795	Břeclav-Brno	3	4	2	4
92	Brno	P 8153	Hohenau - Přerov	3	2	4	3
93	Brno	P 8155	Hohenau - Přerov	4	3	3	4
94	Brno	P 8345	Břeclav - Lanžhot st.hr.	3	4	3	4
95	Brno	P 6807	Brno - Česká Třebová	4	5	4	5
96	Brno	P 8157	Hohenau - Přerov	3	3	4	3
97	Brno	P 8159	Hohenau - Přerov	3	2	5	4
98	Brno	P 6828	Brno - Česká Třebová	3	5	1	5
99	Brno	P 6827	Brno - Česká Třebová	3	3	2	5
100	Brno	P 6797	Břeclav - Brno	4	4	3	4
101	Olomouc	P 6532	Grygov - Olomouc	3	3	2	3

Tabulka 5.1 – Přehled hodnocení jednotlivých úrovní řešení pro jednotlivé přejezdy

Vysvětlující komentář k hodnocení v tabulce 5.1:

Stávající stav	
1	Předpokládá se, že již z metody výběru řešených přejezdů z množiny všech koridorových přejezdů
2	nemohou tyto vybrané přejezdy splňovat známky 1 a 2.
3	Vyhovující, uspořádání přejezdu odpovídá normám, nízký dopravní význam, místní a obslužné komunikace, komunikace III. třídy
4	Některé z technických kritérií jsou na hraně, komunikace III.- II. třídy, nevyhovující parametry lze odstranit jejich místní úpravou
5	Některé z technických kritérií jsou mimo přípustné hodnoty, vysoký dopravní význam, komunikace I.-II. třídy, stísněné poměry vylučují odstranění nedostatků lokální úpravou.

**Hodnocení návrhu opatření - 1. úroveň**

1	Úplné zrušení přejezdu, předpoklad minimálních rizik během přípravy, vyhovující objízdné trasy (délkou, parametry, technickým stavem), jsou součástí vzájemně se ovlivňujícího řešení skupiny více přejezdů
2	Předpoklad přijatelného řešení, umožňuje úplné zrušení přejezdu, objízdné trasy sice nevyžadují okamžitou investici, ale bez minimálních oprav se neobejdou, na objízdné trase se mohou vyskytnout místa s omezenými parametry, pěší doprava je minimální
3	Zrušení přejezdu bude obtížně přijatelné, vyžaduje se převedení na přechod, objízdné trasy vyžadují investice, mohou procházet obytnou zástavbou obcí, jejich délka bude na hranici přijatelnosti pro motorovou dopravu.
4	Řešení spíše nepřijatelné, objízdné trasy vyžadují okamžité investice, jsou neúměrně dlouhé, jejich parametry nevyhovují potřebným hodnotám, procházejí obytnou zástavbou obcí, slouží výhradně pouze pro dopravu převedenou z přejezdu bez pozitivního dopadu do okolní dopravní obslužnosti.
5	Lze předpokládat nepřijatelnost návrhu

**Hodnocení návrhu opatření - 2. úroveň**

1	Úplné zrušení přejezdu, předpoklad minimálních rizik během přípravy, územně i technicky jednoduchá řešení, z hlediska silniční dopravy významný přejezd, je součástí vzájemně se ovlivňujícího řešení skupiny více přejezdů, soulad s ÚP
2	Předpoklad přijatelného řešení, umožňuje úplné zrušení přejezdu, technické řešení je přiměřeně náročné, je v souladu s ÚP
3	Úplné zrušení přejezdu bude obtížně přijatelné, technické řešení lze ještě považovat za přiměřeně náročné, není v ÚP, ale není s ním ani ve zjevném rozporu, bude vyžadovat změnu ÚP
4	Řešení spíše nepřijatelné, zrušení přejezdu vyžaduje technické řešení neúměrně náročné, není v ÚP a pravděpodobně s ním bude v kolizi.
5	Lze předpokládat nepřijatelnost návrhu

**Hodnocení návrhu opatření - 3. úroveň**

1	Z důvodu, že návrh 3. úrovně v principu předpokládá zachování přejezdu i když s vyloučením nákladní dopravy nad 3,5t, předpokládá se, že takové řešení nemůže dosáhnout známky hodnocení 1.
2	Přijatelné řešení, objízdná trasa je krátká, splňuje požadavky na technický stav a parametry pro odkloněnou nákladní dopravu.
3	Řešení bude obtížně přijatelné, stále má ale potenciál na zvýšení bezpečnosti provozu na přejezdu a šanci na realizaci, objízdná trasa vyžaduje investice, zatěžuje obytnou zástavbu obcí odkloněnou dopravou.
4	Řešení spíše nepřijatelné, objízdná trasa vyžaduje investice, je dlouhá, prochází obytnou zástavbou obcí, podíl nákladní dopravy nad 3,5t na přejezdu je nízký.
5	Lze předpokládat nepřijatelnost návrhu

Tabulka 5.2 – Popis kritérií hodnocení

Shodným způsobem jsou hodnoceny i skupiny přejezdů, každá skupina jako jeden celek. Hodnocení skupiny přejezdů je „nadřazené“ hodnocení jednotlivého přejezdu. Vytvoření skupin přejezdů způsobí, že z celkového počtu 101 vybraných samostatných přejezdů se ty, které jsou součástí skupiny, přesunou do dané skupiny, a zároveň se do skupin promítnou i přejezdy, které nebyly v původním výběru 101 přejezdů, ale příznivé okolnosti je sloučily s určitou skupinou. Přejezdů, které nebyly původně zadány, je celkem 8. Z toho 5 bude zrušeno a 3 převedeny na přechod. Vzhledem ke „sdruženému“ efektu skupin přejezdů je hodnocení skupin přejezdů vymezeno v rozsahu známek 1 – 3.

Ve vyhodnocování nefigurovala informace o vzájemném porovnávání jednotlivých přejezdů mezi sebou. To bylo provedeno závěrečnou korekcí známky o jeden nebo dva body pouze v případech, kdy bylo třeba od sebe odlišovat významnost jednotlivých přejezdů. Takto upravené hodnocení včetně investičních nákladů za odpovídající úroveň řešení je uvedeno v tabulce 5.3 a tabulce 5.4.

Poř. číslo	Oblastní ředitelství	Číslo přejezdu	Traťový úsek (TÚ)	Hodnocení	Doporučená úroveň	Investiční náklady [mil. Kč]
1	Hr.Králové	P 4903	Česká Třebová - Praha	1	2	280,3
2	Hr.Králové	P 4920	Česká Třebová - Praha	3	2	94,3
4	Hr.Králové	P 4897	Česká Třebová - Praha	2	2	148,3
5	Hr.Králové	P 4893	Česká Třebová - Praha	2	2	101,5
6	Hr.Králové	P 4889	Česká Třebová - Praha	1	2 dle PD	106,5
7	Hr.Králové	P 4891	Česká Třebová - Praha	3	1	17,9
9	Hr.Králové	P 6829	Brno - Česká Třebová	1	2	20,0
10	Hr.Králové	P 6519	Česká Třebová - Olomouc	4	2	73,4
12	Hr.Králové	P 4900	Česká Třebová - Praha	4	2	68,3
13	Hr.Králové	P 4890	Česká Třebová - Praha	4	3	0,0
15	Hr.Králové	P 4911	Česká Třebová - Praha	3	1	2,7
16	Hr.Králové	P 6835	Brno - Česká Třebová	3	2	121,8
17	Hr.Králové	P 6834	Brno - Česká Třebová	2	2	101,2
18	Hr.Králové	P 4907	Česká Třebová - Praha	2	2 alternativa	37,5
21	Ostrava	P 6508	Přerov - Bohumín	2	2	148,3
22	Ostrava	P 6501	Přerov - Bohumín	1	2	116,4
23	Ostrava	P 8280	Čadca - Bohumín	4	2	134,1
24	Ostrava	P 6496	Přerov - Bohumín	3	2	99,7
25	Ostrava	P 8284	Čadca - Bohumín	5	2	81,8
26	Ostrava	P 6510	Přerov - Bohumín	4	2	127,7
28	Ostrava	P 6495	Přerov - Bohumín	1	2	81,4
29	Ostrava	P 6497	Přerov - Bohumín	1	2	48,8
30	Ostrava	P 6511	Čadca - Bohumín	4	2	72,7
31	Ostrava	P 8277	Čadca - Bohumín	5	nemá řešení	0,0
32	Ostrava	P 8278	Čadca - Bohumín	5	2	193,0
33	Ostrava	P 8282	Čadca - Bohumín	5	1	104,1
34	Ostrava	P 6494	Přerov - Bohumín	4	1	42,6
36	Ostrava	P 8274	Čadca - Bohumín	3	2	22,7
44	Olomouc	P 8160	Hohenau - Přerov	2	2	97,8
45	Olomouc	P 6529	Přerov - Olomouc hl. n.	1	2	88,9
46	Olomouc	P 8177	Hohenau - Přerov	3	1	69,9
47	Olomouc	P 8175	Hohenau - Přerov	3	2	79,2

48	Olomouc	P 8164	Hohenau - Přerov	3	2	96,8
51	Olomouc	P 6527	Přerov - Olomouc hl. n.	4	2	230,5
52	Olomouc	P 8170	Hohenau - Přerov	2	1	33,5
53	Olomouc	P 8161	Hohenau - Přerov	4	2	83,1
54	Olomouc	P 8169	Hohenau - Přerov	3	1	24,5
55	Olomouc	P 6521	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	4	2	60,6
56	Olomouc	P 8163	Hohenau - Přerov	4	2	77,0
57	Olomouc	P 6520	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	1	2	136,1
58	Olomouc	P 6492	Přerov - Zebrydowice	3	1	9,7
59	Olomouc	P 6528	Přerov - Olomouc hl. n.	1	1	2,4
60	Plzeň	P 299	Plzeň hl. n. - Cheb	4	2	6,0
61	Plzeň	P 5649	Planá nad Lužnicí - Tábor	5	nemá řešení	0,0
62	Plzeň	P 5647	Roudná - Planá nad Lužnicí	2	1	57,9
63	Plzeň	P 301	Plzeň hl. n. - Cheb	3	2	28,8
64	Plzeň	P 298	Plzeň hl. n. - Cheb	4	nemá řešení	0,0
65	Plzeň	P 289	Plzeň hl. n. - Cheb	4	1	19,5
66	Plzeň	P 284	Praha Sm. - Plzeň hl. n.	2	3	0,0
67	Plzeň	P 290	Plzeň hl. n. - Cheb	3	2	106,0
69	Praha	P 4926	Č.Tř.os. n. - Praha M. nádr.	3	2	104,2
71	Praha	P 2400	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	2	63,1
75	Praha	P 4925	Č. Tř.os. n. - Praha M. nádr.	2	2	53,0
77	Ústí n L.	P 2405	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	2	2	130,5
78	Ústí n L.	P 2406	Praha M. - Děčín hl. n.	2	2	112,4
80	Ústí n L.	P 2417	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	2	2	67,5
81	Ústí n L.	P 2416	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	2	2	77,0
82	Ústí n L.	P 2403	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	2	1	34,6
85	Brno	P 6806	Brno - Česká Třebová	2	1	25,4
87	Brno	P 8151	Hohenau - Přerov	2	2	118,7
90	Brno	P 8152	Hohenau - Přerov	1	2	46,4
91	Brno	P 6795	Břeclav-Brno	1	2	104,2
92	Brno	P 8153	Hohenau - Přerov	2	1	59,3
93	Brno	P 8155	Hohenau - Přerov	1	1	96,3
94	Brno	P 8345	Břeclav - Lanžhot st.hr.	2	2	73,0
95	Brno	P 6807	Brno - Česká Třebová	3	2	144,6
97	Brno	P 8159	Hohenau - Přerov	2	1	44,3
98	Brno	P 6828	Brno - Česká Třebová	3	2	16,5
99	Brno	P 6827	Brno - Česká Třebová	1	1	29,5
100	Brno	P 6797	Břeclav - Brno	3	2	253,5
101	Olomouc	P 6532	Grygov - Olomouc	1	2	116,1
					<b>Celkem mil. Kč</b>	<b>5 525,3</b>

Tabulka 5.3 – Hodnocení samostatných přejezdů

Skupina přejezdů	Oblastní ředitelství	Poř. číslo	Číslo přejezdů	Traťový úsek (TÚ)	Hodnocení	Doporučená úroveň	Investiční náklady [mil. Kč]
Skupina A	Ústí n Labem	76 83 84 *	P 2415 P 2412 P 2414 P 2413	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	2	2 1 1 1	285,6
Skupina B	Praha	73 *	P 2401 P 2402	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	2 1	54,0
Skupina C	Praha	72 74	P 2399 P 2398	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	3	2 2	143,6
Skupina D	Praha	68 70	P 4931 P 4932	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	2	2 1	145,0
Skupina E	Hr. Králové	19 *	P 4914 P 4913	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	3	2 1	100,2
Skupina F	Hr. Králové	14 *	P 4906 P 4905	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	3	2 1	110,8
Skupina G	Hr. Králové	11 20	P 4898 P 4899	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	3	2 2	24,7
Skupina H	Hr. Králové	3 8	P 4894 P 4895	Česká Tř. - Olomouc hl. n.	1	2 2	151,9
Skupina I	Brno	88 89	P 6803 P 6805	Brno - Česká Třebová	2	2 3	78,8
Skupina J	Brno	86 96	P 8158 P 8157	Brno - Česká Třebová	1	2 1	145,8
Skupina K	Olomouc	49 50 *	P 8168 P 8166 P 8167	Hohenau - Přerov	1	2 2 1	119,4
Skupina L	Olomouc	41 43 42	P 8171 P 8172 P 8273	Hohenau - Přerov	1	1 1 2	162,5
Skupina M	Ostrava	37 39 *	P 6499 P 6498 P 6500	Přerov - Bohumín	3	1 1 1	23,9
Skupina N	Ostrava	35 *	P 6502 P 6503	Přerov - Bohumín	3	2 1	46,3
Skupina O	Ostrava	27 38 40	P 6506 P 6505 P 6504	Přerov - Bohumín	2	2 1 1	126,7
Skupina P	Ústí n Labem	79 *	P 2409 P 2410	Praha M. nádr. - Děčín hl. n.	2	2 1	138,4
* přejezd, který není součástí původního zadání						<b>Celkem mil. Kč</b>	<b>1 857,6</b>

*Tabulka 5.4 – Hodnocení skupin přejezdů*

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.). Tato **priorita představuje přejezdy, které jsou přednostně doporučeny k zahájení procesu přípravy** realizace. Prioritní přejezdy jsou uvedeny v tabulce 5.5. Konkrétně se jedná o 24 přejezdů, z nichž 8 je ve skupině.

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	0,0
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			<b>Celkem mil. Kč</b>	<b>1 872,4</b>

*Tabulka 5.5 – Prioritní přejezdy*



V tabulce 5.6 jsou uvedeny počty a investiční náklady za všechny řešené respektive prioritní přejezdy/skupiny přejezdů podle jednotlivých OŘ.

SŽDC OŘ	Řešené přejezdy	Samostatné přejezdy	Skupiny/počet 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	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	1	112,4
	<b>109</b>	<b>71</b>	<b>16/38</b>	<b>7382,9</b>	<b>24</b>	<b>1872,4</b>

Tabulka 5.6 – Investiční náklady všech řešených a prioritních přejezdů podle OŘ

Pro doplnění, následující tabulka obsahuje přejezdy s minimálními investičními náklady na realizaci v doporučené úrovni. Jsou to přejezdy hodnocené známkou 1 nebo 2, a zároveň jsou jejich investiční náklady v řádu jednotek mil. Kč.

Poř. číslo	Oblastní ředitelství	Číslo přejezdu	Traťový úsek	Poloha [km]	Doporučená úroveň	Investiční náklady [mil. Kč]
59	Olomouc	P 6528	Přerov - Olomouc hl. n.	191,698	1	2,4
66	Plzeň	P 284	Praha Sm. - Plzeň hl. n.	71,756	3	0,0

Tabulka 5.7 – Přejezdy s nízkými investičními náklady

## 6 Doklady



## ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

NÁZEV AKCE:	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovněových přejezdů na tranzitních železničních koridorech
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Vstupní jednání
DATUM:	14. ledna 2016
MÍSTO:	SUDOP PRAHA
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAŘAZENÍ(A):	Ing. Tvrdík

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

V úvodu Ing. Tvrdík v krátkosti představil zadání dokumentace, její rozsah a harmonogram provedení zakázky. Následovala vzájemná diskuze vyjasňující některé ne zcela jasné otázky. V jednotlivých bodech bylo dohodnuto:

- Ing. Boberlová - zadavatel spravuje digitální informační systém (ISPD) – pasport úrovněových přejezdů. V některých případech ale nemusí obsahovat zcela aktuální data. Ve sporných případech bude nutné aktuální stav ověřit na místě. Jako podklad pro zakázku lze ale použít. Pro potřeby získání doplňujících (ne základních) informací o jednotlivých přejezdech, je možné získat přístupové práva například do aplikace ISPD mapy. ISPD mapy spravuje O22, oddělení aplikační podpory, Mgr. Gregor Aleš, mail: gregor@szdc.cz; tel. 972 235 655. V rámci zadané studie je ale nutné prověřit (na místě) na všech vybraných přejezdech aktuální stav a údaje získané z ISPD mapy použít pouze jako doplňkové.
- Zpracovatel do konce příštího týdne (22.1) zpracuje 3 vzorové přejezdy. Výběr je volný, měly by představovat rozptýlené očekávané obtížnosti technického řešení. Vzhledem k požadavku pro každý přejezd řešit všechny 3 úrovně řešení, může mít výsledek i charakter negativního průkazu. Návrhy odešle zpracovatel účastníkům porady elektronicky k vyjádření.
- Zpracovatel předložil návrh tabulkového zpracování pro jednotlivé přejezdy. Jednotlivé listy A3 pro stávající a 3 listy pro navrhovaný stav. Ing. Veliš upozorňuje, že v listu pro stávající stav chybí údaj o době uzavření přejezdu ve špičkové hodině. Zpracovatel - tabulka bude upravena.
- Předmětem dokumentace není vyhodnocování nějaké „nebezpečnosti“ přejezdů ani sestavování jejich pořadí, nebo doporučení priorit. Pro každý přejezd ale bude doporučeno, kterou úroveň technického řešení zvolit.
- Pro úroveň č. 2 (návrh mimoúrovňového křížení) upřednostňovat místní poměry pro volbu silniční nadjezdu / železniční most, před snahou navrhovat především silniční nadjezdy, aby nedocházelo k zásahům do již mnohdy přebudované železnice. Ing. Veliš upozorňuje na možný průnik mezi zadanými přejezdy a zpracovávanou dokumentací optimalizace / modernizace. Nutno koordinovat.
- Z databáze železničních nehod je nutno vyfiltrovat úmyslná úmrtí.
- Odhad investičních nákladů provést podle metodiky pro SP. Nepředpokládá se, že v této dokumentaci se bude řešit otázka zprávcovství realizovaných objektů, ani jejich příslušnost k určitému investorovi.
- Problematiku zatížení přejezdů silniční dopravou řešit z dostupných zdrojů a to až do úrovně oslovení jednotlivých správců. Pokud ani zde nebude možno zajistit relevantní data, bude situace řešena po dohodě odborným odhadem. Součástí zakázky není dopravní průzkum na přejezdech.
- Součástí technického řešení především 1. a 2. úrovně bude i vyhodnocení vzhledem k ÚP.
- Technické řešení 1. a 2. úrovně „umožňuje“ zachování úrovněového křížení s převedením jeho funkce na přechod. Tato „možnost“ má být chápána jako alternativní řešení. Pokud toto alternativní řešení nebude představovat zcela odlišné vlastní řešení pro 1. nebo 2. úroveň, bude tato alternativa (podchod nebo lávka) v návrhu uvedena.
- Díčí termíny 02 a 04 umožňují práci rozdělit na dvě skupiny přejezdů. Předpokládá se o něco větší





- část v termínu 02. Rozdělení zadavatel doporučuje udělat ne podle pořadí zadaných přejezdů, ale z důvodu projednávání podle příslušnosti přejezdů k jednotlivým OR.
- Ing. Fridrich upozorňuje na obtížnost a zároveň časovou aktuálnost přejezdu v ŽST Rájec-Jestřebí.
  - Ing. Veliš – v současné době se připravuje stavba DOZ.

Zaznamenal(a): Jaromír Tvrdík

Příloha – prezenční listina 1list



PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech		
DATUM	14. ledna 2016		
MÍSTO	SUDOP PRAHA		

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MILOSLAV VELÍŠ	SŽDC OG	9722 4368 velis@szdc.cz	
Karel Fridrich	SŽDC SSZ	972 244 833 fridrich@szdc.cz	
JAKUB BAZGIER	SŽDC SSZ	724 827 272 bazgiar@szdc.cz	
Hana Boučeková	SŽDC OIB	725 530 534 boucekova@szdc.cz	
JAROMÍR TVRDIK	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 021 jaromir.tvrdik@sudop.cz	





## ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

NÁZEV AKCE:	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Pracovní jednání
DATUM:	17. března 2016
MÍSTO:	SUDOP PRAHA
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Tvrdík

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Předmětem porady bylo provedení připomínek k dílčímu odevzdání 20162029 dle SOD. Předmětem tohoto odevzdání bylo zpracování návrhu pro 1. etapu, která představuje 59 přejezdů. K jednotlivým přejezdům v odevzdané dokumentaci se postupně vyjadřovali zástupci dotčených OR, k všeobecným otázkám pak zástupci zadavatele.

Zástupce SSV Ing. Kokojan se omluvil a zaslal písemné vyjádření.

Bylo dohodnuto, že jednotlivé připomínky bude zástupce zpracovatele vpisovat na poradě přímo do papírové verze dokumentace, která bude podkladem pro zapracování připomínek. Z důvodu obsáhlosti ale nebude součástí záznamu. Ten bude obsahovat ostatní všeobecně platné informace, které se nevztahují ke způsobu řešení jednotlivých přejezdů.

Všeobecné informace:

- Zástupce zpracovatele předložil ukázkou upravené „karty“ přejezdu. Doplněn je údaj o pohybu nemotorové dopravy. Upraven byl formát vkládaných rastrových obrázků tak, aby velikostí plně odpovídal rámečku, byl přesně v deklarovaném měřítku a byl detailnější (vhodnější formát).
- Databázi nehodovosti zajistil zpracovatel u GR SŽDC, O18 odbor systému bezpečnosti provozování dráhy. Ta je vedena pouze za období minulých 5-ti let. Spolu s údaji, které má zpracovatel k dispozici navíc, je možné sestavit časovou řadu 7-mi let. Zadavatel s tímto omezením souhlasí.
- Rozměry přejezdů vychází z měření v ortofotomapách. Doporučuje se tuto skutečnost uvést v souhrnné části. Pro potřeby dokumentace je to orientační údaj.
- Zpracovatel oslovil správce komunikací, pro které dosud nemá údaje o dopravě po pozemní komunikaci v místě přejezdu (sčítání ŘSD). Z dosud došlých odpovědí lze usuzovat, že pravděpodobně pro 1/3 přejezdů nebudou tyto informace dostupné.
- Pokud nebude možné získat některé informace uvedené v kartě přejezdu, (jedná se právě především o zatížení pozemní komunikace v místě přejezdu), je nutno podle významu přejezdu provést místní šetření, nebo uvést důvod absence údajů (sezónní použití, období sklizně, ...). Podmínky pak poznamenat do dokumentace.
- Objízdné trasy, ani z toho vyplývající změny délky trasy a času nelze jednoznačně určit. Zadavatel navrhuje určitě uvádět případ objízdné trasy „z jedné strany přejezdu na druhou“. Tu lze jednoznačně určit a zároveň je dostatečně reprezentativní pro případ rušení přejezdu.



Zadavatel tuto záležitost ještě zkonzultuje s MD.

- Do rizik uvádět pouze technická rizika a rizika z hlediska projednatelnosti. Neuvádět vysoké IN, nebo koordinace investorů.
- Objízdné trasy v případě potřeby ověřovat u správců dotčených komunikací (ŘSD, kraje, SÚS).
- K předloženému způsobu zpracování jednotlivých přejezdů v „kartách“ nemají účastníci připomínek. V případě obrázků je ale nutno se i za cenu duplikace vyvarovat odkazům na jiný přejezd, nebo obrázek.
- V průběhu projednávání jednotlivých přejezdů zpracovatel upozornil na dopravně vzájemně se ovlivňující přejezdy. Aplikace řešení jednotlivých přejezdů v jednotlivých úrovních se navzájem podmiňují a vytvářejí tak skupinu přejezdů, kterou je nutno řešit koordinovaně. Částečně tento problém zpracovatel řešil na projednávaných přejezdech 1. etapy. Vymezení skupin spolu s možnostmi jejich řešení bude provedeno v rámci 2. etapy zpracovávání dokumentace.
- Bylo dohodnuto, že další porada se bude konat 6.4.2016 v budově SUDOP PRAHA a.s.

■ [Sem vložte text prvního bodu s odrážkou, další odstavce vytvoříte stiskem klávesy ENTER.]

Zaznamenal(a): Jaromír Tvrdík

Příloha – prezenční listina 1 list







PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech	
DATUM	17. března 2016	
MÍSTO	SUDOP PRAHA	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAROMÍR TIVNÍK	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 021 jaromir.tivnik@sudop.cz	
Hana Šoubelová	SŽDC - OI3	šoubelova@szdc.cz 715 530 519	
MILAN VEJŘ	SŽDC - O6	9722 44368 vejs@szdc.cz	
JAKUB ŠALIBR	SŽDC - SS2	927 827 272 buzgic@szdc.cz	
MARTIN VACHR	SUDOP PRAHA a.s.	605 229 125 martin.vachr@sudop.cz	
ANDRŠA PLISKO VÁ	SUDOP PRAHA a.s.	264 094 978 andrea.plisko@sudop.cz	
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 759 jan.novak@sudop.cz	



JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
Roman Chardvř	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 769 roman.chardvř@sudop.cz	
PAVLA ŠTEPÁNKOVÁ	SUDOP PRAHA, a.s.	267 094 159 pavla.stepanova@sudop.cz	
IVAN ČERVENKA	SŽDC - OŘ OSTRAVA	606 717 237 cerventka@szdc.cz	
ONDŘEJ ŠVÁK	SŽDC - OŘ KARLOV	Švák@szdc.cz 604 574 402	
František Komárek	SŽDC - OŘ Olomouc	komarek.f@szdc.cz 724 033 992	
JIŘÍ VEJŘ	OŽVIL	VEJELJ@szdc.cz 727 564 828	
MARTIN FILIP	OŘ Hradec Králové	filipm@szdc.cz 724 403 554	
Jan Komárek	SŽDC, OŘ Brno	972 626 003 komarek.j@szdc.cz	



## ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

NÁZEV AKCE:	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Pracovní jednání
DATUM:	12. dubna 2016
MÍSTO:	SUDOP PRAHA
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Tvrdek

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Předmětem porady bylo provedení připomínek k dílčímu odevzdání 20160415 dle SOD. Předmětem tohoto odevzdání bylo zpracování návrhu pro 2. etapu, která představuje 41 přejezdů. K jednotlivým přejezdům v odevzdané dokumentaci se postupně vyjadřovali zástupci dotčených OŘ, k všeobecným otázkám pak zástupci zadavatele.

Zástupce SŽDC Ing. Fridrich se omluvil a zaslal písemné vyjádření.

Bylo dohodnuto, že jednotlivé připomínky bude zástupce zpracovatele vpisovat na poradě přímo do papírové verze dokumentace, tak jak bylo provedeno i v případě 1. etapy. Záznám bude obsahovat ostatní všeobecně platné informace, které se nevztahují ke způsobu řešení jednotlivých přejezdů.

### Všeobecné informace:

- Z karet jednotlivých přejezdů vyjmout zkratky druhu komunikací (B, C, O) a soustředit je do seznamu zkratk v textové části.
- Pro označení polohy přejezdu v situaci 1:10 000 volit kolečko místo křížku. Úplné odstranění přejezdu zvýraznit v situacích 1:2 000 křížkem.
- Do karet přejezdů vložit IN případných alternativních řešení.
- Do průvodní zprávy umístit do kapitoli IN odkaz na MOPIN.
- U všech návrhů zkontrolovat, zda je dodržena podmínka dostupnosti pozemků nebo staveb.
- U návrhů, které se svým rozsahem dotýkají komunikací ve správě ŘSD, tyto návrhy projednat. Za tím účelem zpracovatel připraví soubor karet přejezdů, který odešle na ŘSD a separátně projedná v týdnu 18 – 22.4.
- Každé opatření ve všech úrovních průkazů zhotovitel studie sleduje s důrazem na nejpravděpodobnější možnost jeho realizace a možnost jeho projednatelnosti. Výsledkem však může být i negativní opatření, či průkaz.
- Veškeré závěry z jednání zhotovitel zapracuje do studie a zašle investorovi
- V týdnu od 25. - 29.4, nebo 2.- 6.5 2016 se předpokládají další porady ve dvou skupinách s OŘ. Pro tyto jednání bude mít zhotovitel již kompletní karty všech přejezdů, včetně charakteristik, opatření ve všech úrovních, CINů, mapek, situací aj, tak, aby na jednání mohlo dojít pouze

k závěrečné korekci studie

- Návrh manažerského shrnutí / závěrečné hodnocení zhotovitel zašle všem členům pracovní skupiny SŽDC a včetně investora k připomínkám.

Zaznamenal: Jaromír Tvrdek




Příloha – prezenční listina 1list















PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech		
DATUM	12. dubna 2016		
MÍSTO	SUDOP PRAHA		

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAROMÍR TUREK	SUDOP PRAHA a.s.	602 229 027 jaromir.turek@sudop.cz	
DAVID JEŽEK	SŽDC, OR HKR	602 22 210 jezekd@sdc.cz	
MARTIN FILIP	SŽDC, OR HKR	724 403 554 filipm@sdc.cz	
LÁŠEK BAZGIER	SSZ SŽDC	522 522 522 bazgierl@sdc.cz	
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA a.s.	267 044 154 jan.novak@sudop.cz	
JAN TUREK	SUDOP Praha a.s.	267 044 152 jan.turek@sudop.cz	
MARTIN VAGHITZ	SUDOP PRAHA a.s.	267 044 152 martin.vaghitz@sudop.cz	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC OC	972 24 368 velasj@szdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	602 22 210 velasj@sdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	724 403 554 velasj@sdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	602 22 210 velasj@sdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	602 22 210 velasj@sdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	602 22 210 velasj@sdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	602 22 210 velasj@sdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	602 22 210 velasj@sdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	602 22 210 velasj@sdc.cz	
JAROMÍR VELAŠ	SŽDC, OR HKR	602 22 210 velasj@sdc.cz	



## ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

NÁZEV AKCE:	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Pracovní jednání
DATUM:	25. dubna 2016
MÍSTO:	SUDOP PRAHA
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Tvrdík

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:

Předmětem porady byla konzultace návrhů úprav přejezdů, které mají technickou nebo dopravní spouvislost s výhledovými záměry ŘSD. Zástupce SŽDC Ing. Bazgier se z jednání omluvil.

Bylo dohodnuto:

- Přejezd poř. č. 4 – navrhovaná úprava silnice III/32271 zohlední návrh jejích úprav v souvislosti s realizací D35. ŘSD poskytne údaj o niveletě komunikace. Do karet přejezdů vložit IN případných alternativních řešení.
- Přejezd poř. č. 11 – není ovlivněn realizací D35.
- Přejezd poř. č. 15, 17, 23, 32, 33, 47, 5, 53, 54, 56, 75 – navržené řešení je akceptovatelné.
- Přejezd poř. č. 29 – prověřit možnost odsunu nové navrhované křižovatky.
- Přejezd poř. č. 36 – navržené řešení je nevhodné, změnit na napojení do II/474.
- Přejezd poř. č. 41+42+43 – úprava přeložky s jejím zkrácením (zasahuje do rozvojových ploch, ponechává se původní návrh).
- Přejezd poř. č. 49 + 50 – navržené řešení nutno zkoordinovat s výhledovým silničním záměrem, ŘSD poskytne podklad o křižovatce D55 se silnicí III/36740.
- Přejezd poř. č. 60 – je navrženo zcela jiné řešení obchvatu města, které ještě není promítnuto do ÚP. ŘSD poskytne podklad. Odstranění přejezdu převedením na přechod bude možné po realizaci obchvatu.
- Přejezd poř. č. 64 – technicky souvisí s přejezdem č. 60. Současný návrh ŘSD předpokládal jeho zachování, akci SŽDC vnímá jako impuls pro hledání řešení s odstraněním přejezdu. Nutná koordinace s ŘSD a jeho záměrem na realizaci obchvatu města.
- Přejezd poř. č. 87 – neuvádět propojení do D55
- Přejezd poř. č. 93 – pravděpodobně vhodnější bude řešení s vedením přeložky III/4258 podél kolejiště s jejím napojením v blízkosti stávajícího nadjezdu I/55 přes železnici. Napojení musí být prověřeno v rámci návrhu celé křižovatky na výhledové D55.
- Přejezd poř. č. 97 – jako vhodnější se jeví napojení do stávající II/427 v Nedakonicích. Samostatný nadjezd bude kolidovat s výhledovou trasou D55.
- Přejezd poř. č. 98 – dopravní poměry v lokalitě mění připravovaná stavba I/43. ŘSD poskytne podklad.

- Přejezd poř. č. 99 – příprava modernizace I/43 v pokročilé přípravě, doporučuje se napojení III/36625 do stávající MK pod železničním mostem ve směru Březová nad Svitavou od řešeného přejezdu.




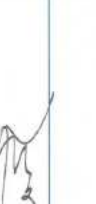
Zaznamenal: Jaromír Tvrdík

Příloha – prezenční listina 1list



## PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE,	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovněových přejezdů na tranzitních železničních koridorech
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Pracovní jednání
DATUM	25. dubna 2016, 9:00
MÍSTO	SUDOP PRAHA

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
MARTIN VACHT	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 555 martin.vacht@sudop.cz	
MICHAL VOŠTISEK	RSD ČR	602 446 271 michal.vostisek@rscd.cz	
MICHAL VRABEC	RSD ČR	225 045 353 vrabec@rscd.cz	
JAROMÍR TVRDIK	SUDOP PRAHA a.s.	267 094 474 jaromir.tvrdik@sudop.cz	



## ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

NÁZEV AKCE:	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovněových přejezdů na tranzitních železničních koridorech
PŘEDMĚT JEDNÁNÍ:	Závěrečné jednání
DATUM:	4. května 2016
MÍSTO:	SUDOP PRAHA
ÚČASTNÍCI:	Dle prezenční listiny
ZAZNAMENAL(A):	Ing. Tvrdík

Na této akci / tomto jednání bylo dohodnuto následovně:  
Pracovníci OŘ Plzeň se omluvili, písemné vyjádření zašle OŘ dodatečně.

Závěrečné projednání zpracovaných připomínek v kartách přejezdů:

Projednání bylo opět provedeno formou poznámek do vytisknutých karet přejezdů. Ty zůstávají uloženy u zpracovatele. Doplnění PHO uvádět do příležitostí pouze tam, kde jsou PHS součástí stávajícího stavu.

Všeobecné informace:

Mezi příležitosti uvádět změnu předzváněcích dob při převedení na přechod.

Mezi prioritní přejezdy budou zařazeny takové, které v současném stavu mají hodnocení 4 až 5 a zároveň v navrhovaném stavu hodnocení 1 až 2.

Závěrečnou kapitolu „Shnutí a vyhodnocení“ zpracuje projektant do pátku 6.5 a zašle jako koncept k vyjádření.

Manažerské shnutí bude zpracováno na formát A4. Součástí bude schmatická mapa ČR s lokalizací řešených přejezdů a základními údaji (počty, IN, podle OŘ).

Zaznamenal: Jaromír Tvrdík

Příloha – prezenční listina 1list





PREZENČNÍ LISTINA

NÁZEV AKCE, PŘEDMĚT JEDNÁNÍ	Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech		
DATUM	4. května 2016		
MÍSTO	SUDOP PRAHA		

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
JAROMÍR TURŠÍK	SUDOP PRAHA	605 229 021 jaromir.turzik@sudop.cz	
IVAN ČERVENKA	SŽDC s.o. OŘ OVA	606 717 237 cerunek.i@szdc.cz	
ZKUB BAZGIER	SSZ SŽDC	727 822 272 bazgier.z@szdc.cz	
JAN PAVLAŤÁK	SŽDC OŘ DC	727 050 021 pavlat.j@szdc.cz	
IVAN TUREK	SUDOP PRAHA	606 094 190 ivan.turek@sudop.cz	
JAN NOVÁK	SUDOP PRAHA	267 044 159	
VĚRA ČUHOUČKOVÁ	OŘ Olomouc - st. ž. n.	725 889 945 chuhov.v@szdc.cz	

JMÉNO A PŘÍJMENÍ	ORGANIZACE	TELEFON / E-MAIL	PODPIS
ING. ING. J. V. J. V.	SŽDC, s.o., OŘ Olomouc, st. ž. n.	605 574 402 j.v.j.v@szdc.cz	
Ing. Martin Karger	SŽDC, s.o., OŘ Olomouc, st. ž. n.	606 766 077 karger.m@szdc.cz	
ANDREA PULCOVA	SUDOP PRAHA	605 229 124 andrea.pulcova@sudop.cz	
Jan Komárek	SŽDC, s.o., OŘ Brno	725 406 439 komarek.j@szdc.cz	
Martin Kralík	— / —	725 847 579 kralik.m@szdc.cz	
PAULA ŠTEPÁNKOVÁ	SUDOP PRAHA, s.o.	606 094 159 paula.stepankova@sudop.cz	
Martin FILIP	SŽDC, s.o., OŘ Hradec Králové	724 403 559 filip.m@szdc.cz	
DAVID ŠEŠEL	SŽDC, OŘ MČ	602 128 240 sesel.d@szdc.cz	
Soukromý Janoušek	SŽDC, OŘ UL ST. Ž. N.	602 576 561 soukromy.j@sudop.cz	
MILAN VEDR	SŽDC OŘ	9412 4368 vedr.m@szdc.cz	