

**AKTUALIZACE**

**ČSN 73 6380**

**ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY**

# Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

- §4 (7) Podrobnosti umístění označení a zabezpečení přejezdu, výpočet dopravního momentu, způsob vyhodnocování rozhledových a místních poměrů a parametry výstrahy obsahuje technická norma uvedená v příloze č. 5 pod položkou 165.

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

# ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

## 1 Předmět normy

Tato norma stanoví požadavky pro navrhování, stavbu a přestavbu křížení pozemních komunikací s dráhami v úrovni kolejí (dále jen přejezdy nebo přechody) včetně požadavků na úpravy pozemních komunikací v blízkosti přejezdů.

## Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah

- §88 (1) Ustanovení této vyhlášky upravující technické podmínky a požadavky pro stavby drah a stavby na dráze neplatí pro stavby drah a stavby na dráze, pro které byla ověřena projektová dokumentace ve stavebním řízení před účinností vyhlášky. **tj. před 1.12.1995**
- §88 (2) Stavby drah a stavby na dráze, které byly pořízeny a dány do užívání podle dosavadních předpisů, je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.

## **S 4/3 Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů**

### **A Základní ustanovení**

8. Pro údržbu rozhledových poměrů a posuzování způsobu zabezpečení přejezdů, na nichž poslední správní řízení se uskutečnilo před 1.1.1970, platí VI. kapitola tohoto předpisu (Přechodná ustanovení)

Rozhledové poměry a způsob zabezpečení těchto přejezdů musí být postupně podle plánu upraveny rozhodnutím drážního správního orgánu podle zásad oborové normy a ČSN 34 2650.

### **Kritéria pro způsob zabezpečení**

**OPT 73 6380 Přejezdy a přechody na celostátních dráhách a vlečkách**

# PŘEJEZDY

```
graph TD; A[PŘEJEZDY] --> B[STAVEBNÍ ŘÍZENÍ PŘED  
1.12.1995]; A --> C[STAVEBNÍ ŘÍZENÍ PO  
1.12.1995]; B --> D[ŘÍZENÍ DÚ PŘED  
1.1.1970]; B --> E[ŘÍZENÍ DÚ PO  
1.1.1970]; D --> F[Kritéria dle S 4/3  
kap. VI Přejídná ustanovení]; E --> G[Dokumentace dle  
OPT 73 6380]; C --> H[Dokumentace dle  
ČSN 73 6380];
```

177/1995 Sb. :

STAVEBNÍ ŘÍZENÍ  
PŘED  
1.12.1995

STAVEBNÍ ŘÍZENÍ  
PO  
1.12.1995

S 4/3 :

ŘÍZENÍ  
DÚ PŘED  
1.1.1970

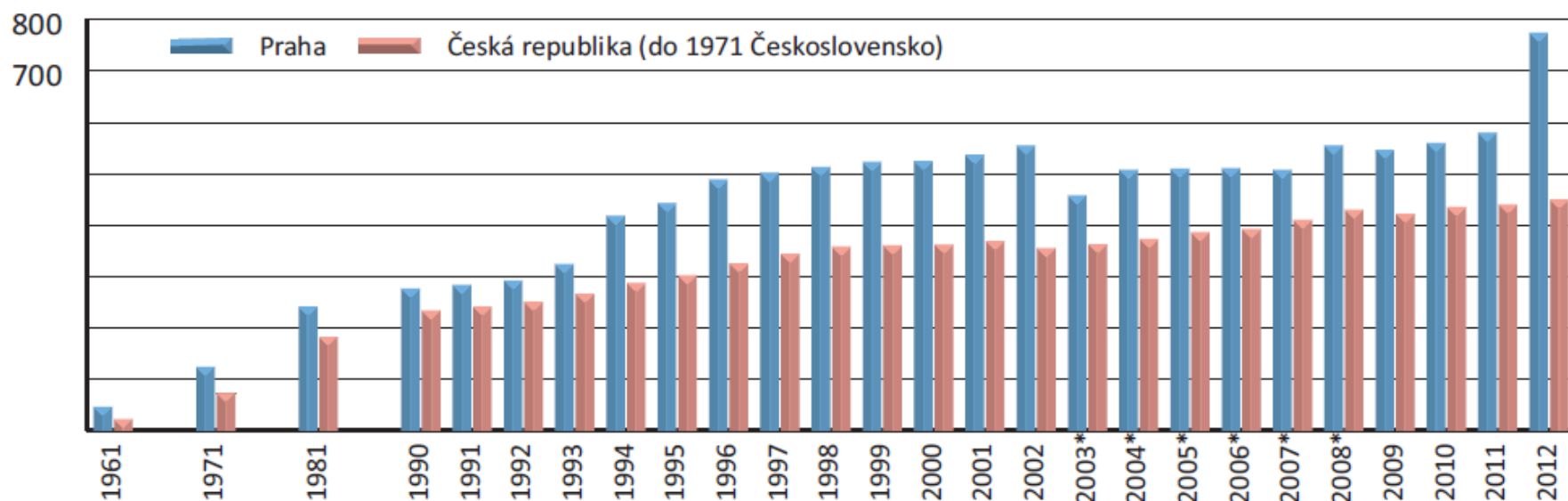
ŘÍZENÍ  
DÚ PO  
1.1.1970

Dokumentace dle  
ČSN 73 6380

Kritéria dle S 4/3  
kap. VI Přejídná  
ustanovení

Dokumentace dle  
OPT 73 6380

## Vývoj stupně automobilizace



## Stupně motorizace a automobilizace

Rok	Praha				Česká republika (do roku 1971 Československo)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.	vozidel na 1 000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1 000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
2011	765	1,3	582	1,7	584	1,7	436	2,3
2012	970	1,0	764	1,3	613	1,6	449	2,2

## Uživateli (řidiči silničního vozidla) je na železničním přejezdu zcela lhostejné, zda:

- poslední správní řízení se uskutečnilo před 1.1.1970 (S 4/3 čl.8);
- byla ověřena projektová dokumentace ve stavebním řízení před 1.12.1995 (177/95 Sb. §88 (1));
- přejezd svými parametry odpovídá svým stavebním uspořádáním předpisům platným v době jeho dání do užívání (177/95 Sb. §88 (2));
- uchovávali-li vlastníci přejezdu dokumentaci skutečného provedení stavby podle vydaných povolení ve smyslu § 125 Stavebního zákona 183/2006 Sb.



## **Změna Z2 ČSN 73 6380 - s účinností od února 2013 byla vypracována na základě změn v předpisech a normách:**

### **Změny právních předpisů:**

- **Stavebního zákona č. 183/2006 Sb.;**
- **Vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu na pozemních komunikacích;**
- **Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb;**

## Změny technických norem:

- ČSN EN 1436+A1 Vodovorné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12899-1 Stále svislé dopravní značení – Část 1: Stále dopravní značky
- ČSN 33 0050-604 Mezinárodní elektrotechnický slovník. Kapitola 604: výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Provoz
- ČSN 33 3301 Stavba el. venkovních vedení se jmenovitým napětím do 52kV
- ČSN EN 50341-1 Elektrická venkovní vedení s napětím nad AC 45 kV - Část 1: Všeobecné požadavky - Společné specifikace
- ČSN EN 50122-1 Drážní zařízení - Pevná trakční zařízení - Část 1: Ochranná opatření vztahující se na elektrickou bezpečnost a uzemňování
- ČSN EN 50119 Drážní zařízení - Pevná trakční zařízení - Elektrická trakční nadzemní trolejová vedení
- ČSN EN 50119 ed.2 Drážní zařízení - Pevná trakční zařízení - Trolejová vedení pro elektrickou trakci
- ČSN 34 1530 ed.2 Drážní zařízení - Elektrická trakční vedení železničních drah celostátních, regionálních a vleček
- ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení - Přejezdová zabezpečovací zařízení

- ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení - Osvětlení pracovních prostorů - Část 2: Venkovní pracovní prostory
- ČSN CEN/TR 13201-1 Osvětlení pozemních komunikací - Část 1: Výběr tříd osvětlení
- ČSN EN 13201-2 Osvětlení pozemních komunikací - Část 2: Požadavky
- ČSN EN 13201-3 Osvětlení pozemních komunikací - Část 3: Výpočet
- ČSN EN 13201-4 Osvětlení pozemních komunikací - Část 4: Metody měření
- ČSN 37 5711 ed.2 Drážní zařízení - Křižovatky kabelových vedení s železničními dráhami
- ČSN EN 1610 Provádění stok a kanalizačních přípojek a jejich zkoušení
- ČSN 73 6021 Světelná signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel
- ČSN 73 6100-1 Názvosloví pozemních komunikací – Část 1: Základní názvosloví
- ČSN 73 6100-2 Názvosloví pozemních komunikací – Část 2: Projektování pozemních komunikací
- ČSN 73 6100-3 Názvosloví pozemních komunikací – Část 3: Vybavení pozemních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

## Zásadní změny:

1. rozšíření platnosti normy ČSN 73 6380 i na údržbu (SŽDC není jediným správcem železničních přejezdů v ČR)

2. stanovení parametrů (i podmínek rozhledu) s přihlédnutím k:

- dopravnímu významu pozemních komunikací;
- technickým parametrům vozidel připuštěných k provozu na těchto komunikacích;
- změnám norem z oboru projektování PK, zejména v oblasti stanovování podmínek rozhledu pro řidiče;

3. Vytvoření předpokladu pro:

- podřízení stavebnětechnického uspořádání všech přejezdů jednotně normě ČSN 73 6380;
- zrušení předpisu SŽDC S 4/3;
- zajištění srovnatelných podmínek bezpečnosti provozu na přejezdech bez ohledu na osobu jejich správce a na dobu jejich pořízení; (bez nutnosti provádět správní řízení DÚ pro rekonstrukci nebo modernizaci přejezdů)

# ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích z listopadu 2007 a změna Z1 ze srpna 2011

- norma pro výpočet rozhledových délek na křižovatkách PK uvažuje s akcelerací vozidel pohybem rovnoměrně zrychleným viz kap. 5.2.9 Rozhled na úrovňové křižovatce a Příloha E. Rozhled na úrovňové křižovatce

**Tabulka 17 – Skupiny vozidel pro určení rozhledu na úrovňové křižovatce**

Skupina	Vozidla zastupující skupinu	Délka vozidla v m	Rovnoměrné zrychlení v $m/s^2$
1	osobní a dodávkový automobil	6,00	2,2
2	vozidlo na odvoz odpadu, nákladní automobil, autobus	10,00	1,7
3	kloubový autobus jízdni souprava	18,00	1,3
4	nejdelší vozidlo podle zvláštního předpisu	22,00	1,2

Do Z2 byl převzat předpoklad, že řidič, v okamžiku kdy mine nebezpečné pásmo přejezdu na jeho odlehlé straně, začne akcelarovat, namísto doposud předpokládaného pokračování v další jízdě setrvalou rychlostí 5 km/h:

Definice 3.4 v ČSN 73 6380 nejpomalejšího vozidla byla změnou Z2 upravena:

Z

„silniční vozidlo jedoucí rychlostí 5 km/h“

NA

„silniční vozidlo jedoucí v úseku od úrovně kolmo vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu rychlostí 5 km/h a dále pohybem rovnoměrně zrychleným“



## Výběr z argumentů pro zrušení Z2:

- od nejpomalejšího silničního vozidla nelze očekávat, že se bude za hranicí nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu pohybovat rovnoměrně zrychleným pohybem;
- v zákoně 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích není uvedena povinnost řidiče zrychlovat a je jen na něm, jakou rychlost (*rozuměj: „nejpomalejší“*) zvolí;
- situace, kdy je automaticky uvažováno se zrychlováním nejpomalejších silničních vozidel je zcela v rozporu s elementární logikou;
- norma ČSN 73 6380 nemůže stanovovat požadavky pro údržbu křížení PK s dráhami v úrovni kolejí, jak nově zavádí změna Z2. Rozhledové poměry se jednoznačně musí posuzovat podle projektové dokumentace.



**ÚNMZ vyhověl žádosti DI a vydáním změny Z3 v srpnu 2013 zrušil změnu Z2 a navrátil platný stav znění normy do stavu před její aktualizací.**

## **SOUČASNÝ STAV**

- byly zahájeny práce na řešení normalizačního úkolu číslo 73/0092/13 Železniční přejezdy a přechody jako revize ČSN 73 6380:2004;
- ze Z2 byly převzaty všechny „nekonfliktní“ aktualizace;
- v 1. návrhu znění Z4 byl připomínkujícím předložen návrh na zvýšení rychlosti nejpomalejšího vozidla ze současných 5 km/h na 10 km/h;

- z historického pohledu byla zřejmě rychlost nejpomalejšího vozidla 5 km/h stanovena z rychlosti koňského povozu;
- postupným opisováním ze starších předpisů, se tato hodnota dostala až do předpisů současných;
- snaha o zvýšení rychlosti nejpomalejšího vozidla vychází z poznání, že:
  - rychlost 5 km/h je zavedena pouze u nás a na Slovensku;
  - v Rakousku je tato rychlost stanovována v rozpětí 7 až 15 km/h podle druhu komunikace;
  - v Německu platí předpis Ril 815.0031 „Provedení přejezdů bez technického zabezpečení“ (tj. přejezdů zabezpečených jen výstražným křížem).

Podle německého předpisu Ril 815.0031 se požaduje:

- definovat minimální vyklizovací rychlosti pro každý jednotlivý přejezd na základě místních podmínek pozemní komunikace, především v závislosti:
  - na vlastnostech povrchu;
  - na podélném sklonu a z toho vyplývajících možných jízdnicích rychlostí (např. pro traktory a nákladní automobily);

v připojených uvedených postupech výpočtu je jako minimální zaváděna hodnota této rychlosti 10 km/h.

Po projednání 1. návrhu Z4 ČSN 73 6380 je zřejmé, že návrh na paušální zvýšení rychlosti nejpomalejšího vozidla z 5 na 10 km/h již u části připomínkových narazil na odpor;

Řešením by mohlo být zachování stávající rychlosti nejpomalejšího vozidla 5 km/h a stanovení podmínek, při jejichž splnění by bylo možné uvažovat s rychlostmi vyššími, nejvýše však 10 km/h.

Těmito podmínkami by mohly být např. parametry:

- zpevněný povrch komunikace poskytující dobrou adhezi;
- limitovaný podélný sklon pozemní komunikace (např. do max. hodnoty + 3%);
- kvalitní stav přejezdové vozovky bez poruch;
- neexistence lomů nivelety komunikace na přejezdu atp.

Účastníci připomínkového jednání k 1. návrhu Z4 dále doporučili:

- zažádat Ministerstvo dopravy ČR prostřednictvím ÚNMZ o vyhlášení úkolu VaV s cílem komplexně řešit problematiku železničních přejezdů po stránce technické, legislativní, ekonomické, včetně porovnání s řešením této problematiky v sousedních státech;

Výstupem navrhovaného úkolu by pak mělo být:

- sjednocení kritérií pro posuzování rozhledových poměrů na všech přejezdech a zajištění standardních podmínek bezpečnosti jejich uživatelům, bez ohledu na polohu přejezdu v síti železničních drah a datum jeho pořízení;
- stanovení podmínek pro zajišťování rozhledových podmínek na přejezdech a vytvoření předpokladu pro jejich řádnou údržbu, včetně návrhů výškového a směrového řešení silniční komunikace, navazující na tyto poměry na železničním přejezdu;
- návrh na úpravu dotčených technických norem odvětví silničních staveb a politiku jakosti v oboru pozemních komunikací;
- návrh ekonomicky efektivního zabezpečení přejezdů zabezpečených dnes pouze výstražnými kříži.

Žádost již byla vypracována řešitelem normalizačního úkolu, kterým je ACRI Asociace podniků českého železničního průmyslu a byla odeslána zadavateli normalizačního úkolu ÚNMZ koncem listopadu roku 2013.

ÚNMZ vypracoval následnou žádost o vyhlášení úkolu VaV v prosinci a odeslal ji k rukám ředitele Odboru strategie MD ČR.

**DĚKUJI ZA POZORNOST**