

Ing., Mgr. Radim Brejcha, Ph.D.<sup>1</sup>

Jan Ziman, DiS.<sup>2</sup>

## **Rušení železničních přejezdů**

**Klíčová slova:** optimalizace, rušení železničních přejezdů, nehodové události na železničních přejezdech, nový železniční přejezd.

**Keywords:** optimization, cancellation of level crossings, accidents at level crossings, new level crossing.

### **Anotace**

Počty nehodových událostí na železničních přejezdech ani přes velké investice do zvýšení jejich zabezpečení, stále neklesají na společensky přípustnou mez. Proto se rušením železničních přejezdů Správa železnic důsledně zaobírá. Novela zákona č. 13/1997 o pozemních komunikacích dává Správě železnic větší možnosti při rušení železničních přejezdů. Autoři článku se snažili vystihnout legislativní proces a aktuální problémy, které se vyskytují při rušení železničních přejezdů. V článku autoři nastínili i další opatření, která by napomohla tempo rušení přejezdů udržet nebo dokonce zvýšit.

### **Annotation**

The number of accidents at level crossings is still not falling to a socially acceptable level despite large investments in increasing their safety. Therefore, the Railway Administration is consistently dealing with the cancellation of level crossings. The amendment to Act No. 13/1997 on Land Roads gives the Railway Administration greater possibilities in the case of level crossing disturbance. The authors of the article have tried to capture the legislative process and the current problems that occur in the abolition of level crossings. In the article, the authors also outlined other measures that would help maintain or even increase the pace of grade crossing closures.

### **Úvod**

Správa železnic, státní organizace, má v současné době ve své správě 7646 železničních přejezdů, což při délce sítě 9377 km připadá na 1 železniční přejezd cca 1,2 km železniční sítě. Vezme-li do úvahy mimořádné události na železnici, tak střetnutí silničního vozidla s vlakem na železničním přejezdu patří jednoznačně k těm nejčastějším. Dalším zvyšujícím trendem spojeným se železničními přejezdy jsou střetnutí vlaku s chodci na železničních přejezdech. Jen za 1. čtvrtletí tohoto roku

---

<sup>1</sup> Ing., Mgr. Radim Brejcha, Ph.D., nar. 1977, Správa železnic, Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb, absolvent magisterského a doktorského studijního oboru Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty Jana Pernera, Technika a technologie v dopravě a spojích. V současné době student třetího ročníku ČZU Institutu vzdělávání a poradenství, obor učitelství odborných předmětů.

<sup>2</sup> Jan Ziman, DiS., nar. 2000, Správa železnic, Generální ředitelství, Odbor přípravy staveb, UPCE Dopravní fakulta Jana Pernera, absolvent VOŠ a SPŠE v Plzni obor Provoz a ekonomika dopravy. V současné době student 1. ročníku UPCE Dopravní fakulty Jana Pernera, obor technologie a řízení dopravy.

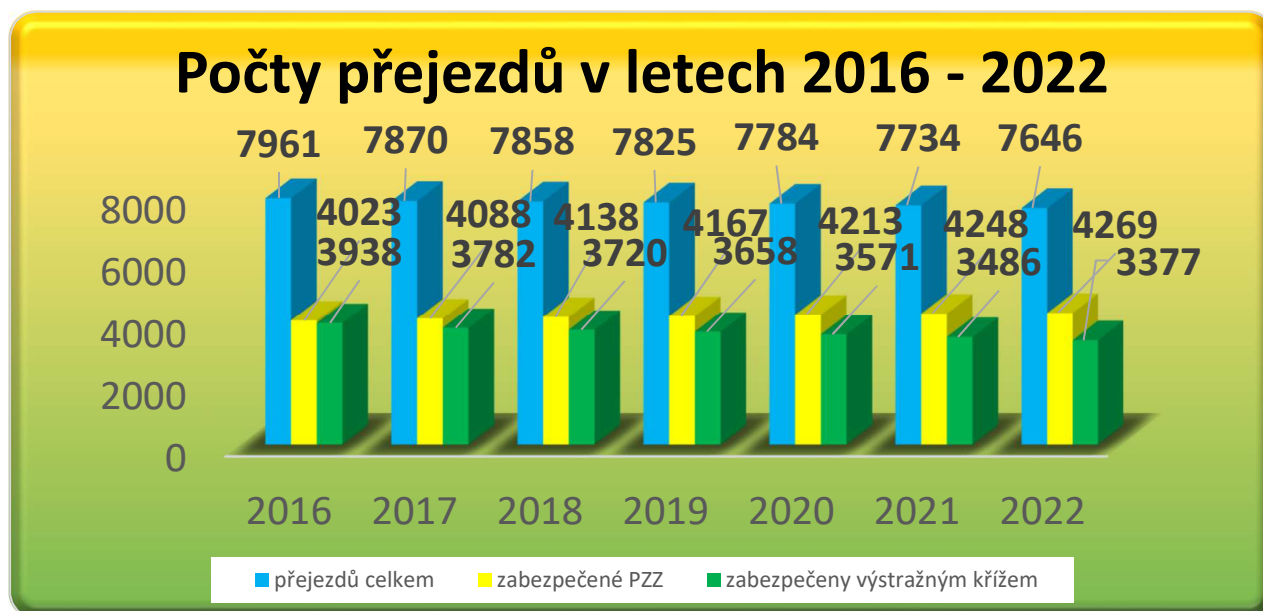
(2023) došlo k 36 střetnutím, z toho bylo 12 smrtelných. Pro srovnání za loňský celý rok (2022) to bylo 31 střetnutí, z toho bylo 5 smrtelných (3).

Cílem tohoto příspěvku je informovat širokou odbornou veřejnost o možnostech rušení přejezdů a zároveň poukázat na další možné legislativní změny, které by napomohly tempo rušení železničních přejezdů ještě zvýšit.

## Rušení železniční přejezdů jako nutnost

Železniční přejezdy jakožto místa křížení pozemních komunikací se železniční tratí jsou historicky spjaty se vznikem prvních železničních tratí. Se zvyšující se rychlostí na železnici a na pozemních komunikacích a zároveň se zvyšující se frekvencí obou druhů dopravy, vyvstává potřeba železniční přejezdy zabezpečit. Z počátku jsou to jednoduché mechanické závory ovládané zpravidla místně, později již dálkově ovládané mechanické závory a v poslední době plně automatizované přejezdové zabezpečovací zařízení světelné se závorami. Přes všechna upozornění, bezpečnostní kampaně a poučení z autoškol, že vlak má větší kinetickou energii a nemá kam z kolejí „uhnout“ se nedaří snížit počty nehodových událostí na železničních přejezdech. A to i přes rekordní výši investic do zvýšení zabezpečení železničních přejezdů (v roce 2022 to bylo 2,77 mld. Kč). Nezbyvá tedy jiná možnost pro zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu než snižovat počty přejezdů, tedy místa potenciálního střetu silničního a železničního vozidla nebo chodců s vlakem. Počty železničních přejezdů a jejich zabezpečení v letech 2016-2022 jsou uvedeny v obrázku 1.

Obrázek 1 – Počty přejezdů v letech 2016 – 2022 (zdroj: autoři)



Ideálním řešením by bylo odstranění všech železničních přejezdů, podle hesla: „*Nejbezpečnější přejezd je takový, který neexistuje!*“ Toto přání je zatím jen těžko splnitelné, přesto se SŽ snaží aktivně vstupovat do jednání s obcemi, vlastníky přilehlých pozemků, silničními správními úřady při rušení železničních přejezdů. Problematika rušení železničních přejezdů není pro SŽ ničím novým, ale novým impulsem byla novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

## Legislativní postup při rušení přejezdů

Novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích přibyl jeden podstatný paragraf označený jako 37a.

### „Rušení přejezdů

(1) Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která

a) není delší o více než 5 km a

b) nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.

(2) Účastníkem řízení o povolení zrušení přejezdu je vlastník pozemní komunikace, vlastník dráhy a obec, na jejímž území se rušený přejezd nachází.

(3) Silniční správní úřad si před vydáním rozhodnutí vyžádá závazné stanovisko

a) Policie České republiky k posouzení vhodnosti trasy podle odstavce 1, jde-li o zrušení přejezdu na silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci, a

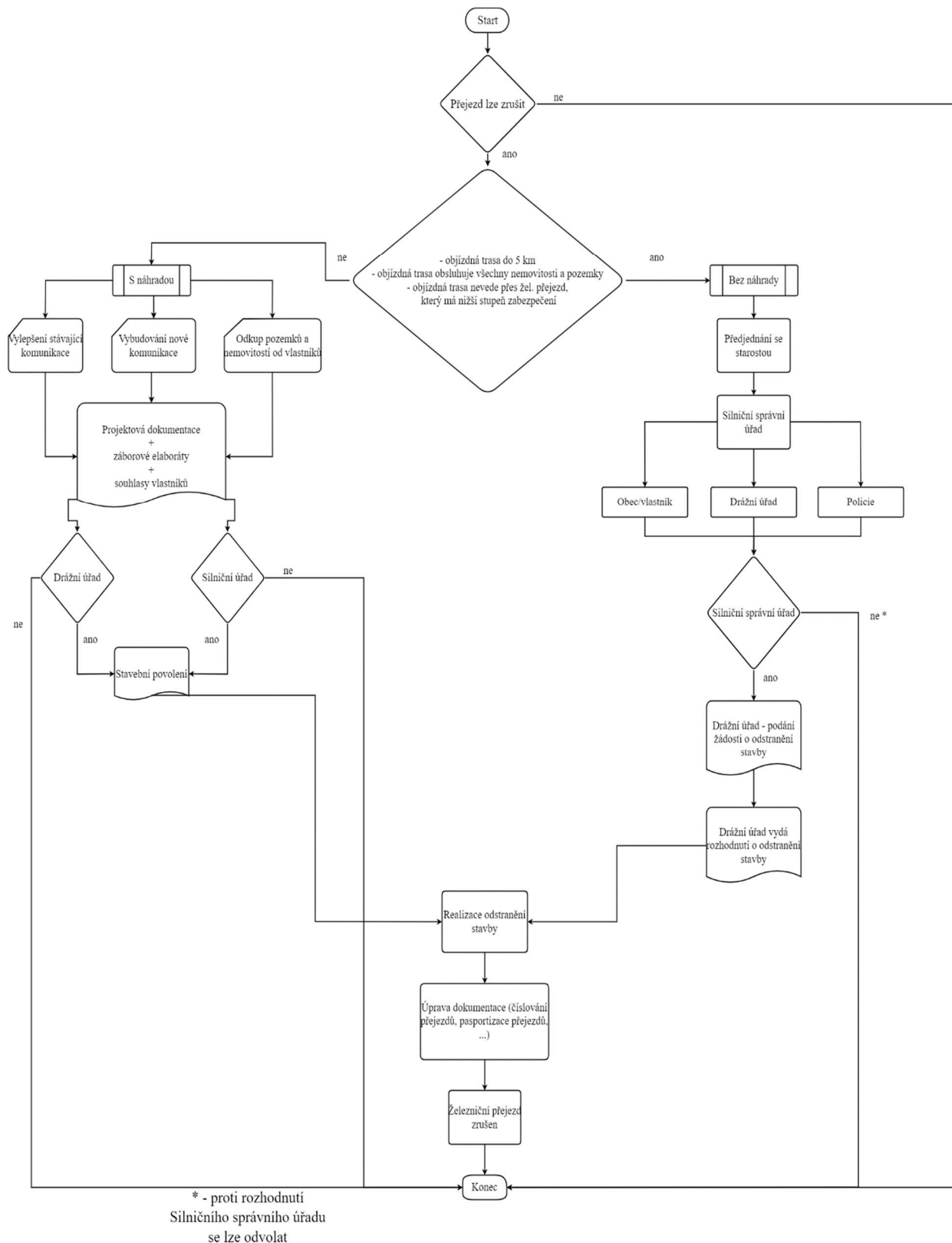
b) drážního správního úřadu k posouzení stupně zabezpečení přejezdu, má-li trasa podle odstavce 1 vést přes přejezd.“ (2)

V návaznosti na novelu zákona o pozemních komunikacích vydala SŽ SM86 „Směrnici pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad“, kde byly jasně specifikovány možnosti zřizování objízdných tras za zrušené železniční přejezdy. „Přejezd se ruší buď bez náhrady, nebo za předpokladu realizace kompenzačních opatření. Kompenzační opatření se navrhuje za předpokladu, že nelze zrušit přejezd bez náhrady. Kompenzační opatření slouží pro zajištění náhradního přístupu na pozemky dotčené zrušením přejezdu, pro vytvoření alternativní trasy dotčené pozemní komunikace nebo zajištění náhradního způsobu křížení pozemní komunikace s dráhou. V případě existence sousedního železničního přejezdu v dostupné vzdálenosti od rušeného přejezdu nebo v případě existence jiného možného přístupu na rušeném přejezdu přes dotčené pozemky, lze do projednávání vstoupit bez návrhu kompenzačních opatření.“ (1).

Z hlediska investičních prostředků můžeme rozdělit rušení železničních přejezdů:

- opravné a údržbové práce v rámci hlavní činnosti oblastních ředitelství SŽ – bez kompenzačního opatření,
- modernizační akce malého i velkého rozsahu (tj. do 30 mil Kč, resp. nad 30 mil Kč) - součástí jsou kompenzační opatření,
- stavby cizích investorů (ŘSD, SÚS, TSK, obce, města, ...).

Obrázek 2: Vývojový diagram rušení přejezdu (zdroj: autoři)



## Kdo vytipuje přejezd na zrušení?

Možností zrušení přejezdu se zabývá SŽ v několika fázích:

1. předprojekční fáze

2. projekční fáze
3. hlavní činnost OŘ
4. cizí investoři.

O předprojekční fázi hovoříme při zpracování koncepčních studií jako jsou Technicko-ekonomické studie, studie proveditelnosti a Záměr projektu. Zde dochází k vytipování možných přejezdů ke zrušení, včetně návrhu řešení, pokud se nejedná o zrušení přejezdu bez náhrady. Technická řešení se navrhují a ekonomicky oceňují, protože tyto dokumentace slouží k rozhodování Centrální komise MD. Pokud je to možné tak se i předjednájí s vlastníky, obcemi a kraji. Jde o to, aby potom nedošlo k situacím, kdy daný přejezd nelze zrušit z důvodu např. chybějícího příjezdu na pozemek apod., ale v ekonomickém hodnocení se zrušeným železničním přejezdem již počítá.

V projekční části se navazuje na předprojekční fázi. Technické řešení se detailněji rozpracuje, a to vždy dle stupně projektové dokumentace. A přejezdy se projednávají ke zrušení až do fáze vydaného oznámení o odstranění stavby (v tomto případě železničního přejezdu) s Drážním úřadem.

V rámci hlavní činnosti OŘ se pozornost zaměřuje na úseky, které již prošly modernizací a leží na vytížených železničních tratích a jsou naplněny podmínky pro zrušení železničních přejezdů. V dalším sledu jde o tratě, kde se nepřipravuje žádná modernizační akce a je možnost některé železniční přejezdy zrušit. Pro přejezdy zabezpečené výstražnými kříži, kde byly posuzovány rozhledové poměry, podle již neplatného předpisu SŽ S4/3 je schválený harmonogram do roku 2030 pro celou síť SŽ. Zde se nabízejí tyto možnosti: zrušit přejezd, zabezpečit přejezd světelným zabezpečovacím zařízením, zavést trvalé omezení rychlosti (pomalou jízdu přes přejezd), terénní úpravy na zlepšení rozhledových poměrů na přejezdu, zpevnění navazující komunikace při podélném sklonu do 3 %. Příslušný správce pasportu přejezdů vyplní kartu s názvem "Záměry / Rušení přejezdů", kde jsou uvedeny všechny nutné souhlasy pro zrušení přejezdu. Tím je dán předběžný souhlas pro zrušení přejezdu.

Poslední fáze je kombinací všech třech předchozích fází dohromady s jednou podstatnou změnou a tou je, že investiční prostředky nejsou z rozpočtu SŽ, ale pocházejí z jiných zdrojů. Cizí investoři jsou zpravidla organizace, které se starají o pozemní komunikace různých tříd na různých zájmových územích. Nejčastější případy jsou při přeložkách silnic a dálnic, kde intenzivně spolupracujeme s kolegy s ŘSD odstraňování železničních přejezdů buď nadjezdy nebo podjezdy, pokud nelze tyto přejezdy jednoduše zrušit. Existuje dohoda mezi ŘSD a SŽ ohledně rušení přejezdů v rámci staveb ŘSD. SŽ vyžaduje prověření zrušení dotčených přejezdů v rámci povolení staveb ŘSD.

## **Vznik nového přejezdu**

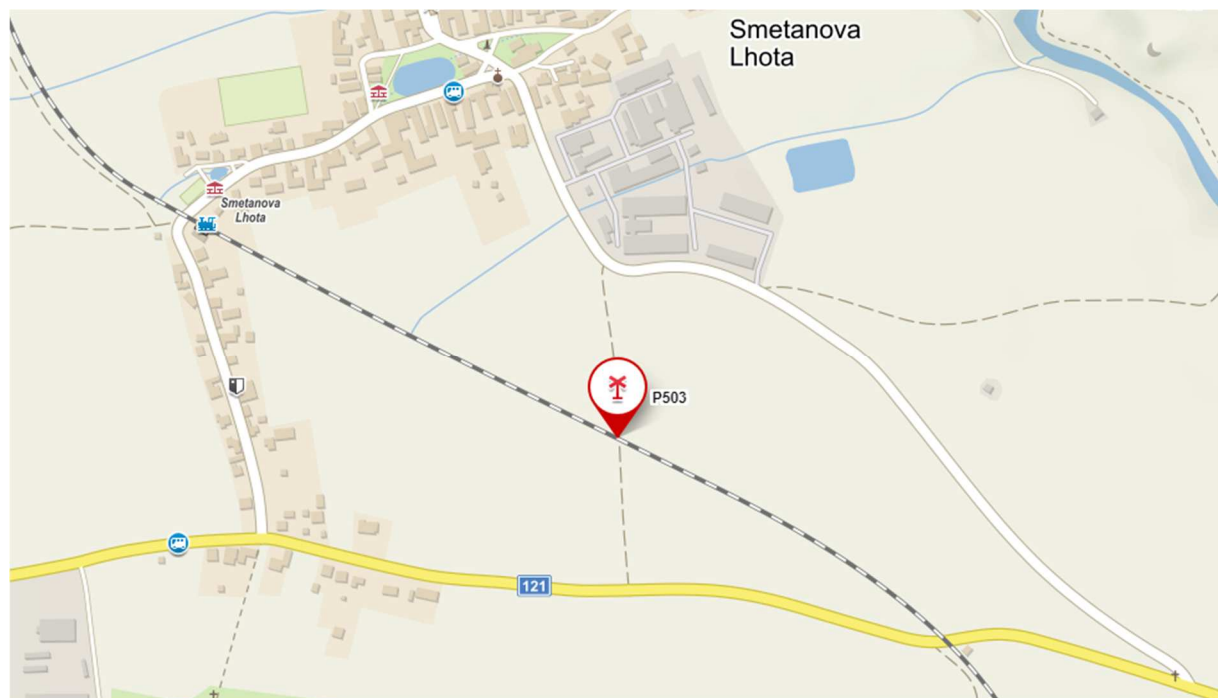
Pokud chceme optimalizovat (snižovat) počty železničních přejezdů je nutné velmi výrazně regulovat vznik nových železničních přejezdů. V tomto smyslu na to reagovala i SM86, kde je v článku 18 odstavec 2 vysloveně napsáno: „*Zřídít nový přejezd lze zcela výjimečně, pouze na základě písemného odsouhlasení NPS.*“ Tedy žádosti od organizačních jednotek SŽ, stejně tak cizích investorů jsou důkladně prozkoumány na

Odboru traťového hospodářství ve spolupráci s dalšími Odbornými složkami SŽ až teprve poté může být nový přejezd zřízen (1).

### **Příklad rušení železničního přejezdu bez náhrady**

Příkladem možného zrušení železničního přejezdu, který je možné zrušit bez náhrady je přejezd P503. Železniční přejezd se nachází na trati 715 (dle knižního jízdního řádu trať č. 200) konkrétně v km 34,598 mezi zastávkami Dolní Ostrovec a Smetanova Lhota. Na přejezdu je snížena rychlost na 60 km.h<sup>-1</sup> oproti traťové rychlosti 75 km.h<sup>-1</sup>.

*Obrázek 3: Mapka polohy přejezdu P503*



zdroj: mapy.cz

*Obrázek 4: Fotografie přejezdu P503 (zdroj: autoři)*



Jedná se o přejezd, který leží na polní cestě a spojuje dvě pole, a je tedy hlavně využíván zemědělci pro přejezdy mezi jednotlivými poli.

Z přiložené mapy na obrázku 3 lze vyčíst, že cesta pokračuje dále za železničním přejezdem a je napojena na místní komunikace z obou stran, tím je splněna obsluha všech přilehlých pozemků a nemovitostí. Nejkratší objízdná trasa měří 2,1 km a je vedena přes jiný železniční přejezd (P502), ten je zabezpečen vyšším stupněm zabezpečení, než je tomu u přejezdu P503, konkrétněji se zde nachází přejezdové zabezpečovací zařízení světelné se závorami. Železniční přejezd P503 je možno rušit bez náhrady, jelikož splňuje veškeré stanovené podmínky – viz obrázek 2.

Nejprve je dobré rušení přejezdu předjednat se starostou nebo vlastníkem pozemní komunikace, popř. přilehlých nemovitostí. Dále se proces posouvá na Silniční správní úřad, který obešle všechny zainteresované instituce (vlastník, Drážní úřad, policie). Silniční správní úřad dostane vyjádření, od již zmíněných institucí, a na základě toho vydá rozhodnutí o rušení přejezdu. Pokud je stanovisko kladné je možné proces posunout na Drážní úřad, kde se podává žádost o odstranění stavby. Následně Drážní úřad vydá „Rozhodnutí o odstranění stavby“ a přichází na řadu samotná realizace odstranění stavby, na což navazuje nutná úprava provozní dokumentace (identifikační číslo přejezdu zanikne ve všech provozních dokumentacích, pasportizace přejezdů). Po úpravě veškerých dokumentací můžeme železniční přejezd považovat za zrušený.

### **Příklad rušení železničního přejezdu s náhradou**

Pokud nelze železniční přejezd zrušit bez náhrady, je potřebné zařadit náhradu přejezdu do Investičního plánu SŽ. Poté začíná standardní příprava buď v rámci investičního globálu do 30 mil Kč nebo jako jmenovitá investiční akce nad 30 mil Kč. Zde je konkrétně uvedeno zrušení velmi nebezpečného železničního přejezdu P261 na III. TŽK mezi žst. Praha-Radotín a Dobřichovicemi – viz obrázek 5. Po mnoha letech usilovného přesvědčování SŽ prolomila odpor části obyvatel Velké Chuchle a má vydané územní rozhodnutí s nabitím právní moci na zrušení čtyřkolejného železničního přejezdu P261 a náhradou bude vybudován nadjezd a v místě bývalého přechodu i podchod pro pěší.

*Obrázek 5: Vizualizace nadjezdu ve Velké Chuchli (zdroj: Správa železnic)*





## Problémy při rušení železničních přejezdů

SŽ si pečlivě vybírá železniční přejezdy ke zrušení, tak aby jejich odstranění bylo realizovatelné v souladu s platnou legislativou. Přesto při rušení železničních přejezdů se SŽ setkává často s nesouhlasnými stanovisky od jednotlivých starostů bez dalšího zdůvodnění. Při dalším šetření na místě se pak jedná zejména o tyto případy:

- přístupy na pozemky – objízdná trasa neobsahuje všechny pozemky,
- odříznutí jedné části obce od druhé – zrušením železničního přejezdu dojde k přerušení nebo zhoršení spojení mezi jednotlivými částmi obce,
- podjaté silniční správní úřady – výkon státní správy není oddělen od zájmů obcí,
- zemědělci požadují za vybudování objízdné cesty náhradou ornou půdu, kterou SŽ nedisponuje,
- náhrady pozemků musí být v dostupné vzdálenosti a pokud možno se stejnou bonitou půdy, což není vždy reálné,
- starosta chce být zvolen a ponechání přejezdu obec či město finančně nezatěžuje – z pohledu starosty je logické železniční přejezd zachovat, obce či města za železniční přejezd nic neplatí. Veškeré náklady na údržbu a správu železničního přejezdu jdou na vrub SŽ. Důležití pro starostu jsou spokojení občané, kterým v daném místě stávající přejezd vyhovuje.

Problematiku by pomohlo vyřešit zavedení finanční spoluúčasti obce či města na jehož katastru se železniční přejezd nachází na účelové pozemní komunikaci. Jednalo by se o finanční spoluúčast na údržbě přejezdové konstrukce a vybraná částka by byla použita k údržbě konkrétního přejezdu. Finanční spoluúčast by přiměla obce a města k redukci počtu málo využívaných železničních přejezdů. Obdobné modely jsou známy ze zahraničí např. Rakousko, Německo (5)(6).

Při současném stavu legislativy obce a města zpravidla nejsou jakkoliv motivovaná se podílet na zrušení železničního přejezdu, a to i v případech, že daný železniční přejezd



je málo využívány. Bezpečnost silničního a železničního provozu na železničním přejezdu, tak zůstává pouze na SŽ.

## Přínosy zrušení přejezdu

Jednoznačně nejvýznamnějším přínosem zrušeného železničního přejezdu je zvýšení bezpečnosti jak silničního, tak železničního provozu. Odstraněním železničního přejezdu je odstraněno kolizní místo mezi pozemní komunikací a železniční tratí. Statistika usmrcených nebo zraněných lidí na železničních přejezdech zmiňovaná v úvodu tohoto článku je toho jasným důkazem. Další přínosy a časové úspory, lze rozdělit dle druhů dopravy na železniční a silniční.

Přínosy a časové úspory na straně železniční dopravy:

- odstranění trvalého rychlostního omezení (přejezdy, kde nebyly splněny rozhledové poměry pro plnou traťovou rychlost) a tím zkracování cestovních dob,
- finanční úspory při rozjezdech a brždění na přejezdech,
- snížení hluku při plynulém průjezdu vlaku bez dávání návěsti „Pozor“ lokomotivní houkačkou, a to zejména v noční době,
- finanční úspory na údržbu přejezdu (přejezdové konstrukce, PZZ, rozhledových poměrů atd.),
- absence poruchy PZZ na neexistujícím přejezdu,
- při absenci železničních přejezdů a při vhodných parametrech GPK je možné zavedení rychlosti v pásmu od 160 do 200 km/h.

Přínosy a časové úspory na straně silniční dopravy:

- odstranění čekání na přejezdech při průjezdu vlaku,
- odstranění snížení rychlosti před železničním přejezdem v závislosti na tom, zda se jedná o přejezd vybavený pouze výstražnými kříži (30 km/h - 30 m před železničním přejezdem) nebo přejezd vybavený PZZ (50 km/h - 50 m před železničním přejezdem),
- finanční úspory rozjezdů a brždění silničních vozidel,
- zvýšení plynulosti dopravy.

## Závěr

Článek si kladl za cíl přinést detailní pohled na problematiku rušení železničních přejezdů z pohledu manažera dopravní infrastruktury. Jsou zde uvedeny procesní vazby, klady a zejména problémy, se kterými se v současné době SŽ potýká. Pro názornost jsou uvedena konkrétní řešení při rušení železničních přejezdů. V každém případě se SŽ daří držet tempo rušení přejezdů na společensky únosné míře. Autoři příspěvku se domnívají, že v českém prostředí bude nutné začít též využívat podobný přístup jako sousední západní země, a to zpoplatnění použití železničního přejezdu. Bez finančního zapojení samospráv, obcí a jednotlivých majitelů dotčených nemovitostí, bude proces rušení přejezdů stále jen záležitostí SŽ, která ostatní účastníky provozu na pozemní komunikaci, nic nestojí.

## Zdroje a použitá literatura

- (1) *Správa železnic, Směrnice č. 86. Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad.*
- (2) *Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. v platném znění.*
- (3) Statistiky mimořádných událostí | Drážní inspekce. Drážní inspekce [online]. [cit. 2023-04-27]. Dostupné z: <https://www.dicr.cz/mimoradne-udalosti/statistiky-mimoradnych-udalosti>
- (4) *Zakonyprolidy.cz 266/194 Sb. Zákon o drahách* [online]. Zlín: AION CS, s.r.o. 2010-2022, 2022 [cit. 2022-02-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>
- (5) Schranken für Bahnübergang Eisbachstraße in Eisenstadt. [www.bvz.at](http://www.bvz.at) [online]. 2023 [cit. 2023-7-23]. Dostupné z: <https://www.bvz.at/eisenstadt/nach-unfaellen-schranken-fuer-bahnuebergang-eisbachstrasse-in-eisenstadt-bezirk-eisenstadt-363126696>
- (6) Ende der Problemschranken: Bahn erneuert Technik an fünf Bahnübergängen. [www.suedkurier.de/](http://www.suedkurier.de/) [online]. 2019 [cit. 2023-8-16]. Dostupné z: <https://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/kreis-konstanz/Ende-der-Problemschranken-Bahn-erneuert-Technik-an-fuenf-Bahnuebergaengen;art372432,10256808>

## Seznam zkratek

GPK – Geometrická poloha koleje

MD – Ministerstvo dopravy

NPS – Náměstek pro provozuschopnost SŽ

OŘ – Oblastní ředitelství SŽ

PZZ – Přejezdové zabezpečovací zařízení

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic, státní příspěvková organizace

SÚS – Správa údržba silnic

SŽ – Správa železnic, státní organizace

SM86 – SŽ SM86 Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad.

TSK – Technická správa komunikací

TŽK – Tranzitní železniční koridor

Praha, červen 2023

**Lektorovali:**

Ing. Martin Jacura, Ph.D., ČVUT v Praze, Fakulta dopravní

doc. Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana  
Pernerá