

LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Dostupnost: <https://www.uur.cz/publikacni-cinnost/aktualizovane-prirucky/>

2.5.101 OCHRANNÁ PÁSMA DRAH

Objekt limitování

Využití území v ochranném pásmu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových.

Tento limit je součástí územně analytických podkladů – jedná se o údaj o území v rámci sledovaného jevu č. 94a, č. 98, č. 100 a č. 101 dle přílohy č. 1 část A vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Důvody limitování

Ochrana staveb dráhy a staveb na dráze a jejich provozu.

Vyjádření limitu

Omezení a zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ukazatele a číselné hodnoty

Ochranné pásmo dráhy

Prostor vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením (viz Doplňující poznámky).

Typ dráhy	Vzdálenosti	
	od osy krajní koleje, lana	od hranice obvodu dráhy
a) dráhy celostátní a regionální	60 m od osy krajní koleje	nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy
b) dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/h a dráhy zkušební	100 m od osy krajní koleje	nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy
c) dráhy místní a vlečky	30 m od osy krajní koleje	---
d) speciální dráhy	35 m od osy krajní koleje (v případě tunelů speciální dráhy)	30 m od hranic obvodu dráhy
e) dráhy lanové	10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje	---
f) dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové	30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového dráhu	---

Poznámka k tab.: Typ dráhy – a) až d) jsou dráhy železniční.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 3a, § 4, § 5, § 7, § 8, § 9.
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 59, § 77, § 79, § 83, § 84, § 94.

Doplňující poznámky

Obvod dráhy je území určené územním rozhodnutím nebo společným povolením, kterým se stavba umísťuje a povoluje, pro umístění stavby dráhy.

Stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv. Stavba dráhy není součástí pozemku. Stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná.

Železniční dráha, na níž je provozována vysokorychlostní železniční doprava, je dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel nad 200 km/h. Železniční dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/h určená pro osobní nebo nákladní dopravu a kombinovanou dopravu je dráha konvenční.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.102 OMEZENÍ VLASTNICKÝCH PRÁV V OCHRANNÉM PÁSMU DRÁHY

Objekt limitování

Omezení vlastnických práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy.

Tento limit je součástí územně analytických podkladů – jedná se o údaj o území v rámci sledovaného jevu č. 94a, č. 98, č. 100 a č. 101 dle přílohy č. 1 část A vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Důvody limitování

Zajištění možnosti vstupu na pozemky a stavby na nich stojících při běžné činnosti a případném použití nemovitosti při mimořádných událostech provozovateli a dopravci.

Vyjádření limitu

Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn v ochranném pásmu dráhy vstupovat na cizí pozemky, popřípadě na stavby na nich stojící, za účelem oprav, údržby a provozování dráhy, odstraňování následků nehod nebo poškození dráhy a za účelem odstraňování jiných překážek omezujících provozování drážní dopravy.

Provozovatel dráhy a dopravce je oprávněn ve stavu nouze nebo v naléhavém veřejném zájmu na provozování dráhy nebo na provozování drážní dopravy na nezbytnou dobu v nezbytné míře a za náhradu použít nemovitou věc vlastníka v ochranném pásmu dráhy, nelze-li dosáhnout účelu jinak.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 9 odst. 2 a 3, § 10.
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

Doplňující poznámky

Provozovatel dráhy a dopravce je při konání podle prvního odstavce Vyjádření limitu povinen dbát toho, aby užívání pozemků, popřípadě staveb na nich stojících, bylo co nejméně rušeno a aby vstupem a činnostmi nevznikly škody, kterým je možno zabránit. Výkon těchto oprávnění musí být omezen na nezbytnou dobu a nezbytnou míru. Tímto ustanovením není dotčeno právo na náhradu škody podle občanského zákoníku.

Vlastníci nemovité věci v sousedství dráhy jsou povinni strpět, aby na jejich pozemcích byla provedena nezbytná opatření k zabránění sesuvů půdy, padání kamenů a lavin, vznikne-li toto nebezpečí výstavbou nebo provozem dráhy nebo přírodními vlivy; vznikne-li toto nebezpečí z jednání těchto vlastníků, jsou povinni učinit nezbytná opatření na svůj náklad. O rozsahu a způsobu provedení nezbytných opatření a o tom, kdo je provede, rozhodne drážní správní úřad.

Drážní správní úřad zjišťuje zdroje ohrožování dráhy a zdroje rušení drážního provozu na nich. Zjistí-li zdroj ohrožení jiný, než je uveden v předchozím odstavci, nařídí drážní správní úřad jeho provozovateli nebo vlastníku odstranění zdroje tohoto ohrožení. Nevyhoví-li provozovatel nebo vlastník zdroje ohrožení, drážní správní úřad rozhodne o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady.

Provozovatel dráhy má právo odstraňovat a oklešťovat stromoví a jiné porosty ohrožující bezpečnost nebo plynulost drážní dopravy anebo provozuschopnost dráhy v případě, kdy tak

po předchozím upozornění provozovatele dráhy neučinil jejich vlastník v přiměřené lhůtě a v rozsahu, které jsou stanoveny v tomto upozornění.

Byl-li vlastník nebo uživatel nemovitosti v důsledku výkonu práva provozovatele dráhy podle předchozího odstavce omezen v obvyklém užívání nemovitosti nebo vznikla-li mu škoda, má právo na přiměřenou jednorázovou náhradu; toto právo lze uplatnit u provozovatele dráhy do 2 let ode dne, kdy k omezení nebo vzniku škody došlo, jinak právo zaniká.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.103 OMEZENÍ VLASTNICKÝCH PRÁV V OCHRANNÉM PÁSMU DRAH TRAMVAJOVÝCH A TROLEJBUSOVÝCH

Objekt limitování

Omezení vlastnických práv k nemovitostem v ochranném pásmu tramvajové a trolejbusové dráhy.

Tento limit je součástí územně analytických podkladů – jedná se o údaj o území v rámci sledovaného jevu č. 100 a č. 101 dle přílohy č. 1 část A vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Důvody limitování

Využití nemovitostí v ochranném pásmu dráhy pro potřeby zajištění provozuschopnosti dráhy tramvajové a trolejbusové.

Vyjádření limitu

Vlastník nemovité věci přilehlé k dráze tramvajové nebo dráze trolejbusové je v nezbytně nutných případech na nezbytnou dobu povinen za jednorázovou úhradu strpět omezení vlastnického práva ke své nemovité věci spočívající v umístění a provozování pevných trakčních, signalizačních nebo zabezpečovacích zařízení.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 9 odst. 4.

Doplňující poznámky

Rozhodnutí o omezení vlastnického práva a o výši úhrady vydává na návrh provozovatele dráhy tramvajové nebo trolejbusové drážní správní úřad. Provozovatel dráhy je povinen při umístění a odstranění tohoto zařízení na cizí nemovité věci uvést nemovitou věc při ukončení prací do původního stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího původnímu účelu nebo užití dotčené nemovité věci.

Limit souvisí s limitem 7.104.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.104 PŘÍPUSTNOST ČINNOSTÍ V OCHRANNÉM PÁSMU DRÁHY

Objekt limitování

Činnosti v ochranném pásmu dráhy.

Tento limit je součástí územně analytických podkladů – jedná se o údaj o území v rámci sledovaného jevu č. 94a, č. 100 a č. 101 dle přílohy č. 1 část A vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Důvody limitování

Využití území pro činnosti v ochranném pásmu dráhy.

Vyjádření limitu

V ochranném pásmu dráhy lze provádět hornickou činnost a činnost prováděnou hornickým způsobem, provozovat střelnici, skladovat výbušniny, nebezpečné odpady a zřizovat světelné zdroje a barevné plochy zaměnitelné s návěstními znaky jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

Pro účely umístění, povolení, ohlášení nebo kolaudace stavby na dráze, stavby, která není stavbou dráhy a zasahuje zčásti do jejího obvodu, nebo stavby v ochranném pásmu dráhy, je žadatel povinen vyžádat si závazné stanovisko drážního správního úřadu. V souhlasném závazném stanovisku drážní správní úřad stanoví podmínky pro zajištění bezpečného a plynulého provozu dráhy a její ochrany.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 7, § 9 odst. 1, § 10, § 64.

Doplňující poznámky

Drážní správní úřad zjišťuje zdroje ohrožení dráhy a zdroje rušení drážního provozu na nich. Zjistí-li zdroj ohrožení jiný, než je uveden v § 10 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., nařídí drážní správní úřad jeho provozovateli nebo vlastníku odstranění zdroje tohoto ohrožení. Nevyhoví-li provozovatel nebo vlastník zdroje ohrožení, drážní správní úřad rozhodne o odstranění zdroje ohrožení na jeho náklady. Limit platí bez rozdílu pro všechny druhy drah, kde se zřizuje ochranné pásmo dráhy, tedy i pro dráhy speciální, lanové, tramvajové a trolejbusové.

Souhlas drážního správního úřadu podle § 7 odst. 3 a § 9 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. vydávaný jako podklad pro rozhodnutí stavebního úřadu podle zvláštního právního předpisu, územní souhlas nebo ohlášení stavby, je závazným stanoviskem podle správního řádu.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.105 PODMÍNKY UMÍSTĚNÍ TRAMVAJOVÉ DRÁHY NA POZEMNÍ KOMUNIKACI

Objekt limitování

Podmínky umístění tramvajové dráhy na pozemní komunikaci.

Důvody limitování

Bezpečnostní, hygienické nároky a nároky na umístění na pozemní komunikaci při zřízení tramvajové dráhy na pozemní komunikaci.

Vyjádření limitu

Umístěním dráhy tramvajové na pozemní komunikaci nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu ani provozování drážní dopravy.

Dráha tramvajová musí být provedena tak, aby při provozování drážní dopravy nebyly překračovány povolené hladiny hluku a vibrací stanovené zvláštním předpisem¹⁾.

Na pozemní komunikaci s obousměrným provozem se zřizuje dráha uprostřed pozemní komunikace.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5, § 56a.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 52.
- ¹⁾ Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Související předpisy

- ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí, 09/2022.

Doplňující poznámky

Obecní úřady uplatňují stanovisko k územně plánovací dokumentaci z hlediska dráhy speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové, pokud není příslušné ministerstvo.

Nově umísťované dvoukolejné tramvajové tratě se přednostně navrhují ve středu pozemní komunikace, v případě nedostatečných šířkových poměrů (zpravidla méně než 13,00 m) mohou být pojížďeny nekolejovou dopravou.

Boční polohu dvoukolejné tramvajové trati (na přidruženém pásnu) je možné navrhnout například s ohledem na minimalizaci počtu úroňových křížení, zejména s intenzivními proudy automobilové dopravy.

Obousměrné vedení kolejí po stranách komunikace (podél chodníků) je možné navrhnout pouze s ohledem na stávající stav a s ním související polohu ostatních zařízení v uličním profilu (zejména inženýrských sítí).

Jednokolejné tramvajové tratě pojižděné jednosměrně se do uličního profilu umístí s ohledem na směry jízdy a případně i potřebu parkování nekolejové dopravy.

Limit typu B

Stav k 1. 1. 2023

2.5.106 VYMEZENÍ OBVODU DRÁHY

Objekt limitování

Stanovení obvodu dráhy.

Důvody limitování

Vymezení plochy dopravní stavby a podmínek jejího využití.

Vyjádření limitu

Obvod dráhy je území určené územním rozhodnutím nebo společným povolením, kterým se stavba umísťuje a povoluje, pro umístění stavby dráhy.

Ukazatele a číselné hodnoty

Obvod dráhy u celostátní dráhy a regionální dráhy:

- je vymezen svislými plochami vedenými hranicemi pozemků, které jsou určeny pro umístění dráhy a její údržbu.

Obvod dráhy u ostatních drah:

- je vymezen svislými plochami vedenými:
 - 3 m od osy krajní koleje,
 - 3 m od krajního nosného nebo dopravního lana,
 - 3 m od krajního vodiče trakčního vedení,
 - hranicemi pozemku, určeného k umístění dráhy a její údržby,
 - min. 1,5 m od vnějšího okraje stavby dráhy, pokud není dopravní cesta dráhy vedena po pozemní komunikaci.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 4, § 4a, § 5.
- Vyhláška č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 20.
- ¹⁾ Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, 04/2004 a Změna Z1, 05/2008, Oprava 1, 06/2010 a Změna Z3, 08/2013 (ruší Změnu Z2 z února 2013).

Doplňující poznámky

Stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv. Stavba dráhy není součástí pozemku. Stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná.

Hraniční znaky (mezníky) se umísťují v lomových bodech hranice obvodu pozemků, které tvoří železniční dopravní cestu. V přímých úsecích hranice obvodu pozemků mohou být mezníky vzdáleny nejvýše 200 m.

Nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní předpis¹⁾ nestanoví jinak.

Všechna místa na dráze a v obvodu dráhy jsou veřejnosti nepřístupná s výjimkou

- a) dráhy a jejího obvodu, pokud je dráha vedena po pozemní komunikaci,
- b) dráhy a jejího obvodu v místě křížení dráhy s pozemní komunikací,
- c) prostor určených pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou,
- d) veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy,
- e) volných ploch vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy.

Limit typu A

Stav k 1. 1. 2023

2.5.107 STAVBY V OBVODU DRÁHY TRAMVAJOVÉ A TROLEJBUSOVÉ

Objekt limitování

Procesy stavebního řízení u stavby na dráze tramvajové a trolejbusové.

Důvody limitování

Potřeba souhlasu speciálního stavebního úřadu k vybudování stavby na dráze zasahující do obvodu dráhy městské hromadné dopravy.

Vyjádření limitu

Pro účely umístění, povolení, ohlášení nebo kolaudace stavby na dráze, stavby, která není stavbou dráhy a zasahuje zčásti do jejího obvodu, nebo stavby v ochranném pásmu dráhy, je žadatel povinen vyžádat si závazné stanovisko drážního správního úřadu.

V souhlasném závazném stanovisku drážní správní úřad stanoví podmínky pro zajištění bezpečného a plynulého provozu dráhy a její ochrany.

Nesouhlasné stanovisko lze vydat pouze tehdy, pokud by stavbou mohl být znemožněn či narušen bezpečný a plynulý provoz dráhy a její ochrana a ani stanovením podmínek podle předcházejícího odstavce není možné toto riziko odstranit.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5, § 7 odst. 3, § 64.
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 78, § 92, § 95, § 109.

Doplňující poznámky

Stavbou na dráze jsou všechny stavby a zařízení v obvodu dráhy, které nejsou stavbou dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží. Stavba dráhy není součástí pozemku. Stavba dráhy celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo dráhy speciální je veřejně prospěšná.

Souhlas drážního správního úřadu podle § 7 odst. 3 a § 9 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. vydávaný jako podklad pro rozhodnutí stavebního úřadu podle zvláštního právního předpisu, územní souhlas nebo ohlášení stavby je závazným stanoviskem podle správního řádu.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.108 PODMÍNKY HORNICKÉ ČINNOSTI V OKOLÍ DRÁHY

Objekt limitování

Hornická činnost v okolí dráhy a pod drahou.

Důvody limitování

Negativní vliv hornické činnosti na bezpečnost a plynulost dopravy, zabránění nepřipustným deformacím dráhy.

Vyjádření limitu

V ochranném pásmu dráhy lze provádět hornickou činnost a činnost prováděnou hornickým způsobem jen se souhlasem drážního správního úřadu a za podmínek jím stanovených.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 7 odst. 3, § 9 odst. 1, § 64.
- Zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, ve znění pozdějších předpisů.

Doplňující poznámky

Limit platí bez rozdílu pro všechny druhy drah, kde se zřizuje ochranné pásmo dráhy, jak stanoví zákon č. 266/1994 Sb. Bez ohledu na citovaný zákon by neměl být pominut ani tam, kde ochranné pásmo zřízeno není, tedy v obvodu dráhy a pod stavbou dráhy, pokud není obvod zřizován (na pozemních komunikacích).

Souhlas drážního správního úřadu podle § 7 odst. 3 a § 9 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. vydávaný jako podklad pro rozhodnutí stavebního úřadu podle zvláštního právního předpisu, územní souhlas nebo ohlášení stavby je závazným stanoviskem podle správního řádu.

Limit typu B

Stav k 1. 1. 2023

2.5.109 STAVBY NA DRÁZE

Objekt limitování

Procesy stavebního řízení u stavby na dráze.

Důvody limitování

Potřeba souhlasu speciálního stavebního úřadu k vybudování stavby na dráze.

Vyjádření limitu

Pro účely umístění, povolení, ohlášení nebo kolaudace stavby na dráze, stavby, která není stavbou dráhy a zasahuje zčásti do jejího obvodu, nebo stavby v ochranném pásmu dráhy, je žadatel povinen vyžádat si závazné stanovisko drážního správního úřadu.

V souhlasném závazném stanovisku drážní správní úřad stanoví podmínky pro zajištění bezpečného a plynulého provozu dráhy a její ochrany.

Nesouhlasné stanovisko lze vydat pouze tehdy, pokud by stavbou mohl být znemožněn či narušen bezpečný a plynulý provoz dráhy a její ochrana a ani stanovením podmínek podle předcházejícího odstavce není možné toto riziko odstranit.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5, § 7 odst. 3, § 64.

Doplňující poznámky

Stavbou na dráze jsou všechny stavby a zařízení v obvodu dráhy, které nejsou stavbou dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží.

V případě mostů, objektů mostům podobných a tunelů nemusí být obvod dráhy totožný s plochou drážních pozemků. Naopak stavbou dráhy může být i stavba, která není spojena s pozemkem dopravní cesty, přesto její povolení závisí na drážním správním úřadu ve spolupráci s místně příslušným stavebním úřadem.

Souhlas drážního správního úřadu podle § 7 odst. 3 a § 9 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. vydávaný jako podklad pro rozhodnutí stavebního úřadu podle zvláštního právního předpisu, územní souhlas nebo ohlášení stavby je závazným stanoviskem podle správního řádu.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.110 TECHNICKÉ PODMÍNKY ČLENĚNÍ ŽELEZNIČNÍCH DRAH

Objekt limitování

Technické podmínky členění železničních drah.

Důvody limitování

Členění je vztaženo k prostorové průchodnosti a přechodnosti drážních vozidel.

Vyjádření limitu

Technické podmínky členění železničních drah do jednotlivých kategorií drah jsou dány požadavky na prostorovou průchodnost a přechodnost drážních vozidel se zřetelem na provozní potřeby drah.

Ukazatele a číselné hodnoty

Dráha celostátní musí splňovat:

- prostorovou průchodnost určenou průjezdným průřezem podle technických norem uvedených v Příloze č. 5 vyhlášky č. 177/1995 Sb., pod položkami 157, 159, 166 a 176.
- přechodnost drážního vozidla minimálně pro traťovou třídu B1 podle Přílohy č. 6 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Dráha regionální musí splňovat:

- prostorovou průchodnost určenou průjezdným průřezem odpovídajícím obrysu drážního vozidla používaného na regionální dráze,
- přechodnost drážního vozidla minimálně pro traťovou třídu A podle Přílohy č. 6 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Vlečka musí mít:

- prostorovou průchodnost určenou průjezdným průřezem odpovídajícím obrysu drážního vozidla používaného na vlečce,
- přechodnost drážního vozidla minimálně pro traťovou třídu A podle Přílohy č. 6 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 2, Příloha 5, Příloha 6.
- Vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti drah a drážních vozidel, ve znění pozdějších předpisů.

Doplňující poznámky

Z hlediska přechodnosti drážních vozidel se tratě zařazují do traťových tříd zatížení, přičemž maximální účinnost modelových železničních vozidel charakterizujících traťovou třídu zatížení je dána:

- a) jejich konstrukcí,
- b) hmotností na nápravu,

- c) uspořádáním náprav,
- d) řazením drážních vozidel a způsobem zapojení do vlakové soupravy.

Trať se zařadí do příslušné traťové třídy, pokud na ní může být provozován nejvyšší možný počet modelových drážních vozidel s hmotnostními a rozměrovými parametry uvedenými v tabulce A2 Přílohy č. 6 vyhlášky č. 177/1995 Sb. pro tuto traťovou třídu.

Tratě se zařazují do traťových tříd A, B1, B2, C2, C3, (C4, D2), D3, D4, E4 a E5 uvedených v tabulce A1 Přílohy č. 6 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Z provozních důvodů se tratě bez odůvodnění nezařazují do tříd C4 a D2, uvedených v tabulce A1.

Při zařazování tratě do třídy se uvažuje vlak složený z vozidel se dvěma dvounápravovými podvozky, které odpovídají uspořádání náprav dle tabulky A2 Přílohy č. 6 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.111 VZTAH KATEGORIE DRÁHY A UŽITÉHO ROZCHODU KOLEJÍ

Objekt limitování

Užití rozchodu kolejí pro kategorii dráhy, určení kategorie dráhy pro stávající rozchod kolejí.

Důvody limitování

Pro celostátní dráhy a dráhy regionální do celostátních drah zaústěných nelze užít úzkého rozchodu kolejí. Jiné prostorové nároky na území.

Vyjádření limitu

Na dráze celostátní se zřizují koleje s normálním rozchodem. U dráhy regionální a u vlečky se připouští i úzký rozchod koleje.

Ukazatele a číselné hodnoty

Normální rozchod = 1 435 mm

Úzký rozchod = 760 mm

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 11, § 13 odst. 10.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.112 MINIMÁLNÍ POUŽITELNÉ SMĚROVÉ OBLOUKY NA DRÁZE

Objekt limitování

Směrové poměry – poloměry dráhy.

Důvody limitování

Zabezpečení maximální plynulosti, rychlosti a konkurenceschopnosti dráhy.

Vyjádření limitu

Na dráze nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší, než je stanovená hodnota.

Ukazatele a číselné hodnoty

Minimální poloměr oblouku:

Dráha celostátní

- v traťových kolejích, zřizuje-li se nové drážní zemní těleso	500 m
- v traťových kolejích v případě rekonstrukce nebo modernizace dráhy, nezřizuje-li se nové drážní zemní těleso	300 m
- železniční stanice ¹⁾	600 m
- železniční zastávka s délkou nástupní hrany nad 100 m	600 m
- železniční zastávka s délkou nástupní hrany 100 m a menší	300 m
- v dopravních kolejích ve zhlaví	300 m
- v manipulačních kolejích ve zhlaví	190 m

Dráha regionální

- na trati při traťové rychlosti do 50 km/h včetně	190 m
- na trati při traťové rychlosti nad 50 km/h	300 m
- železniční stanice	600 m
- železniční zastávka s délkou nástupní hrany nad 100 m	600 m
- železniční zastávka s délkou nástupní hrany 100 m a menší	300 m
- v kolejových rozvětveních stanic	150 m

Vlečka²⁾ 190 m

Trati s úzkým rozchodem 40 m

Poznámky:

- ¹⁾ Koleje železničních stanic se zřizují v přímých úsecích, v oblouku, jen je-li to nezbytné.
- ²⁾ Poloměr oblouku může být zmenšen podle podmínek stavebního povolení stanovených s přihlédnutím k místním podmínkám.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.

- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 13.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, 04/2004 a Změna Z1, 05/2008, Oprava 1, 06/2010 a Změna Z3, 08/2013 (ruší Změnu Z2 z února 2013).

Doplňující poznámky

Kolej se navrhuje směrově na stanovenou traťovou rychlost, pokud možno v co nejdelších přímých úsecích. Oblouky se zřizují o takovém poloměru, aby byla co nejvíce dodržena stanovená traťová rychlost jak v traťových kolejích, tak i v hlavních kolejích železničních stanic.

Ustanovení odstavců 2, 3, 4 a 8 § 13 vyhlášky č. 177/1995 Sb. se uplatňuje vždy, nebrání-li tomu složitost místních podmínek v zastavěném území nebo státem chráněném území, popř. nepříznivé geologické podmínky. Nelze-li parametry uvedené v těchto odstavcích dodržet, musí být bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

Pro plynulý přechod mezi přímou kolejí a obloukem nebo mezi oblouky se zřizuje přechodnice (využívá se především v traťových kolejích).

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.113 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO SPODKU

Objekt limitování

Základní šířka železničního spodku v širé trati.

Důvody limitování

Stanovení záboru území pro potřeby železniční dráhy.

Vyjádření limitu

Minimální vodorovná šířka pláň tělesa železničního spodku jednokolejných tratí je u nové stavby dráhy na širé trati jednoznačně určena.

Ukazatele a číselné hodnoty

Základní vodorovná šířka pláň tělesa železničního spodku jednokolejných tratí u nové stavby dráhy na širé trati:

koleje normálního rozchodu dráhy:	min. 6 m
koleje úzkého rozchodu dráhy:	min. 4,4 m

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 14 odst. 3, § 18.

Doplňující poznámky

U dvoukolejných a vícekolejných tratí a u kolejí železničních stanic se zvětší šířka pláň nejméně o vzdálenost os kolejí.

Při použití konstrukčního uspořádání železničního svršku, které to svým stavebnětechnickým řešením umožňuje, může být základní vodorovná šířka pláň tělesa železničního spodku stanovena odchylně v projektové dokumentaci projednané ve stavebním řízení.

Šířka koruny kolejového lože u koleje normálního rozchodu je nejméně 3 400 mm a u koleje s úzkým rozchodem nejméně 2 000 mm. V obloucích se kolejové lože rozšiřuje na vnější straně oblouku v závislosti na hodnotě převýšení koleje (technické parametry železničního svršku).

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.114 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVEB DRÁHY

Objekt limitování

Prostorové uspořádání staveb dráhy.

Důvody limitování

Předběžné odvození prostorových nároků stavby dráhy a prostoru, kam nesmí zasahovat stavby na dráze.

Vyjádření limitu

Prostorové uspořádání staveb dráhy vymezuje rozměrové parametry tratí, mostů a tunelů pro průchodnost drážních vozidel.

Ukazatele a číselné hodnoty

Minimální vzdálenosti os kolejí u **vícekolejných tratí s rozchodem 1 435 mm** (normální rozchod) **do rychlosti 200 km/h včetně**:

- na širé trati v přímé koleji a obloucích o poloměru 250 m a větším 4 000 mm
- v železničních stanicích,
 1. v přímé koleji a obloucích o poloměru 250 m a větším 5 000 mm
 2. při rekonstrukcích kolejiště železničních stanic, je-li to nezbytné, s přihlédnutím k místním podmínkám, v přímé koleji a obloucích o poloměru 250 m a větším 4 750 mm

Minimální vzdálenosti os kolejí u **vícekolejných tratí s rozchodem 1 435 mm** (normální rozchod) pro **rychlosti vyšší než 200 km/h**:

- na širé trati
 1. určené pro osobní dopravu a provozované nejvyšší rychlosti do 250 km/h 4 300 mm
 2. určené pro osobní dopravu a provozované rychlosti vyšší než 250 km/h nebo určené pro smíšenou dopravu 4 500 mm
 3. na tří a vícekolejných tratích provozovaných rychlostí vyšší než 200 km/h u každé koleje alespoň na jedné straně 6 500 mm
- v železničních stanicích,
 1. u hlavních kolejí shodně jako na širé trati
 2. mezi hlavní a jinou než hlavní kolejí 6 500 mm
 3. mezi hlavní a manipulační odvratnou kolejí bez dopravní funkce nebo mimo rozsah užitečné délky takové koleje 4 500 mm
 4. v ostatních případech 5 000 mm
- při souběhu více tratí mezi hlavní kolejí a kolejí, která není hlavní kolejí stejné trati 6 500 mm

Vzdálenosti os kolejí při poloměru oblouku menším než 250 m jsou obsaženy v doporučených technických normách uvedených v Příloze č. 5 vyhlášky č. 177/1995 Sb. pod položkami 159 a 160.

U tratí s rozchodem koleje 760 mm (úzký rozchod) je nejmenší vzdálenost os kolejí

3 500 mm

Vzdálenost os sousedících kolejí různého rozchodu je stanovena jako součet polovičních osových vzdáleností platných pro příslušné koleje, případně jako kombinace šířek k sobě přivrácených částí průjezdných průřezů.

Mezi stavbami, pevnými zařízeními nebo jinými překážkami a průjezdným průřezem, který je stanoven pro přilehlou kolej, musí být zachován volný schůdný a manipulační prostor pro bezpečný pohyb osob a manipulaci s materiálem.

Požadavky na volný schůdný a manipulační prostor včetně ustanovení, jaké překážky do něj mohou zasahovat, obsahuje technická norma uvedená v příloze č. 5 vyhlášky č. 177/1995 Sb. pod položkou 157.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 11.

Doplňující poznámky

Do průjezdného průřezu smějí zasahovat stavby a zařízení, která mění svou polohu při součinnosti s drážními vozidly, mají-li tato zařízení uvnitř průjezdného průřezu přesně vymezený dotyk s určenými částmi drážních vozidel.

Ustanovení odstavců 2, 5, 6 a 7 § 11 vyhlášky č. 177/1995 Sb. se uplatňuje vždy, nebrání-li tomu složitost místních podmínek v zastavěném území nebo státem chráněném území, popř. nepříznivé geologické podmínky. Nelze-li parametry uvedené v těchto odstavcích dodržet, musí být bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.115 ÚROVŇOVÉ KŘÍŽENÍ ŽELEZNIČNÍ DRÁHY A POZEMNÍ KOMUNIKACE – PROSTOROVÁ BARIÉRA PRO PLYNULÝ PROVOZ NA POZEMNÍ KOMUNIKACI

Objekt limitování

Přednost drážní dopravy před dopravou na pozemních komunikacích.

Důvody limitování

Zřízení úrovnového přejezdu či přechodu se stává prostorovou bariérou pro provoz na pozemních komunikacích.

Vyjádření limitu

Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 6.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 17.
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 37.
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, § 49.
- ¹⁾ Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, 04/2004 a Změna Z1, 05/2008, Oprava 1, 06/2010 a Změna Z3, 08/2013 (ruší Změnu Z2 z února 2013), čl. 4.2.

Doplňující poznámky

Pokud se železniční dráha kříží s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí, musí být křížení označeno a zabezpečeno.

O rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí a jeho změně rozhoduje drážní správní úřad po předchozím vyjádření příslušného orgánu Policie České republiky. Rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení křížení nenahrazuje povolení vydávaná správními úřady podle zvláštních právních předpisů.¹⁾ Technické způsoby zabezpečení křížení stanoví prováděcí předpis.

Za přejezdy ve smyslu ČSN 73 6380 se nepovažují:

- úrovnová křížení pozemní komunikace s dráhami speciálními, lanovými a trolejbusovými,
- úrovnová křížení pozemní komunikace s tramvajovými dráhami, umístěnými na pozemní komunikaci, na kterých se jízda tramvajových vlaků řídí pravidly silničního provozu,

- uzavřené dopravní plochy (např. uvnitř výrobních objektů, dep, nákladišť) sloužící provozu silničních a kolejových vozidel označené dopravní značkou IP 25 a „Zóna s dopravním omezením“ (IP 25b „Konec zóny s dopravním omezením“.),
- úroňová křížení v železničních stanicích určená pro železniční nebo poštovní manipulaci a nebo pro pohyb cestujících nebo zaměstnanců provozovatele dráhy nebo drážní dopravy (i k obytným objektům v obvodu železničních stanic),
- úroňová křížení vnitropodnikových komunikací s důlními dráhami v obvodu důlní organizace,
- přejezdy opatřené uzamykatelnými zábranami mimo období jejich používání,
- plochy určené výlučně k pohybu záchranných vozidel (např. záchranné plochy u tunelových portálů).

Stavební úprava na těchto úroňových kříženích má být stejná jako na přejezdech, pro které platí tato norma.

Limit typu B

Stav k 1. 1. 2023

2.5.116 PRŮJEZDNÍ PROSTOR NA PŘEJEZDU

Objekt limitování

Bezpečná podjezdná výška pozemní komunikace na přejezdu elektrifikovanou tratí.

Důvody limitování

Stanovení bezpečné podjezdné výšky u tratí elektrické trakce s vrchním trolejovým vedením.

Vyjádření limitu

Výška průjezdního prostoru je dána volnou výškou pozemní komunikace, zmenšenou o bezpečnostní vzdálenost trolejového drátu.

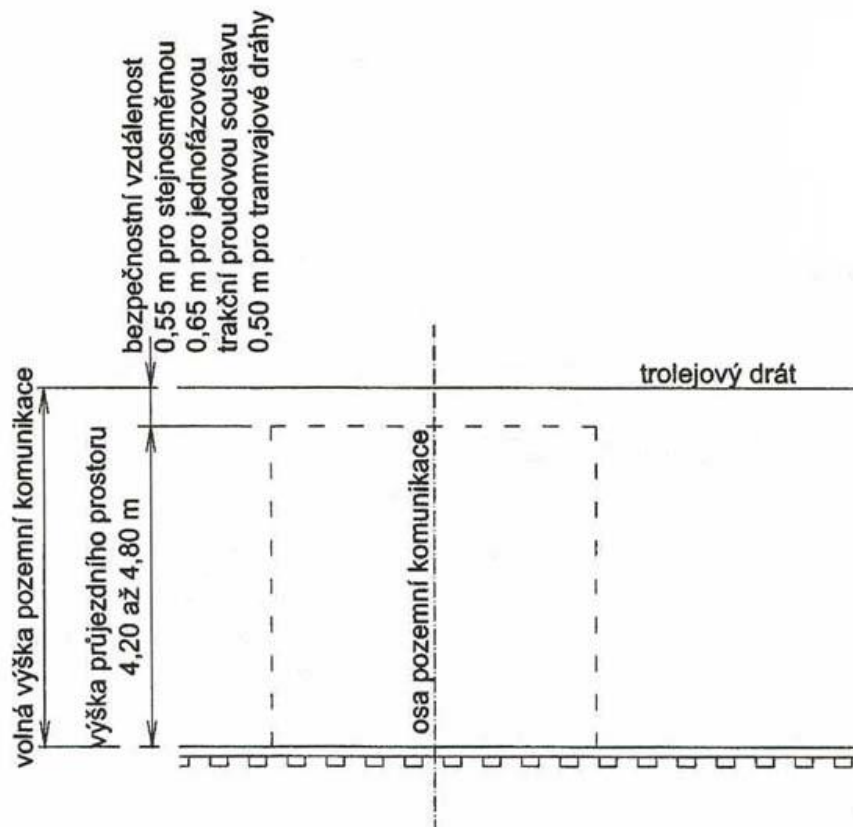
Ukazatele a číselné hodnoty

Bezpečnostní vzdálenost trolejového drátu:

- pro stejnosměrnou soustavu **0,55 m**,
- pro jednofázovou trakční proudovou soustavu **0,65 m**,
- pro tramvajové dráhy **0,5 m**.

Výška průjezdního prostoru: **4,2 – 4,8 m**.
(viz obr.)

Obrázek 2 – Volná výška nad přejezdovou vozovkou (ČSN 73 6380)



Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 4 odst. 7.
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, 04/2004 a Změna Z1, 05/2008, Oprava 1, 06/2010 a Změna Z3, 08/2013 (ruší Změnu Z2 z února 2013), čl. 3.3, 5.1.1 až 5.1.4, 6.1.6.
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů, 10/2008 a Změna Z1, 01/2012.

Doplňující poznámky

Volná výška pozemní komunikace nad vozovkou přejezdu je dána výškou trolejového drátu.

Výška průjezdního prostoru pozemní komunikace musí odpovídat ČSN 73 6201 a musí být dodržena v celé délce a šířce přejezdu (viz obr. v „Ukazatelích a číselných hodnotách“).

Délka přejezdu se měří v ose pozemní komunikace; u přejezdů bez závor je to vzdálenost průsečíků této osy s hranicemi nebezpečného pásma, u přejezdů se závorami je to vzdálenost průsečíků této osy se závorovými břevny. Nebezpečné pásmo přejezdu – prostor na pozemní komunikaci, ohraničený svislými plochami vedenými rovnoběžně s osami vnějších kolejí ve vzdálenosti 2,50 m na vnější stranu přejezdu.

Šířka přejezdu s_p (m) se měří v ose koleje a rovná se vzdálenosti průsečíků této osy s ohraničením volné šířky pozemní komunikace na přejezdu.

Volná šířka pozemní komunikace (ČSN 73 6100) má být stejná po obou stranách dráhy do vzdálenosti alespoň 30 m od os krajních kolejí (při přestavbě přejezdu je nutné jednat se správcem pozemní komunikace o určení její výhledové kategorie).

Volný prostor přejezdu je vymezen délkou přejezdu a volnou šířkou a výškou pozemní komunikace na přejezdu.

Před přejezdy elektrizovaných tratí se umísťuje dopravní značka č. B 16 (vyhláška č. 30/2001 Sb.) "Zákaz vjezdu vozidel, jejichž výška přesahuje vyznačenou mez" v těch případech, kdy skutečná výška trolejového drátu snížená o bezpečnostní vzdálenost (viz „Ukazatele a číselné hodnoty“) je menší než 4,80 m.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.117 TECHNICKÉ PODMÍNKY ZNEMOŽŇUJÍCÍ ZŘÍZENÍ NOVÉHO PŘEJEZDU

Objekt limitování

Technická omezení dráhy pro umístění přejezdu pozemní komunikace na dráze. Související omezení sklonů na pozemních komunikacích kolem přejezdů.

Důvody limitování

Dráha jako bariéra pro pozemní komunikace a maximální možná úprava pozemní komunikace kolem přejezdu a její vliv na vzhled okolí.

Vyjádření limitu

Při projektování nového úrovněového křížení se musí přejezd umístit vně krajních výhybek stanice, výhybny, odbočky, nákladiště, kolejiště vlečky a mimo nástupiště zastávky. Nový přejezd nesmí být umístěn v nepřehledných úsecích tratí (v blízkosti hlubokých zářezů, tunelových portálů, ve směrových obloucích malého poloměru apod.), ani na lomech sklonů tratí a před návěstidly v takové vzdálenosti, aby drážní vozidla, která zastavila před návěstidlem zakazujícím jízdu, obsazovala přejezd.

Křížení pozemních komunikací na přejezdu nebo v jeho bezprostřední blízkosti není dovoleno. Kříží-li se komunikace před přejezdem, musí být při nejbližší přestavbě křižovatky provedeny takové stavební úpravy, aby byla dodržena vzdálenost nejbližší hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu, případně provedena příslušná dopravní opatření u stávajících přejezdů.

Nelze zřizovat nové přejezdy s úhlem křížení menším, než je stanoveno, u stávajících přejezdů je úhel vhodné při přestavbě upravit do stanoveného úhlu.

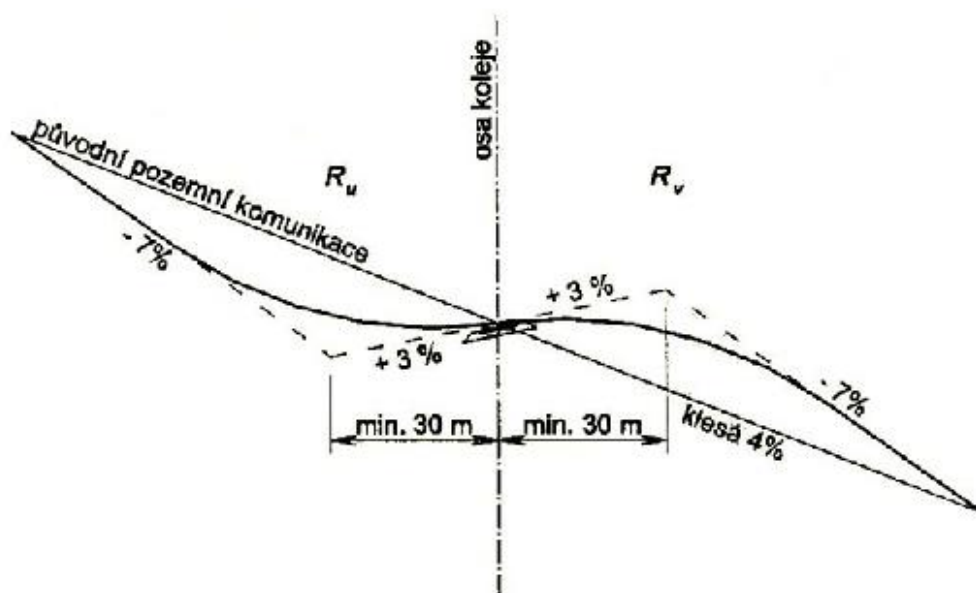
Přejezd se nesmí nově zřídit přes kolej v přechodnici, vzestupnici a oblouku, pokud převýšení vytváří na pozemní komunikaci podélný sklon větší, než je stanoveno, a směřuje proti sklonu pozemní komunikace.

V odůvodněných případech, kdy se navrhuje přestavba úrovněového křížení silnice kategorie vyšší než S 7,5, je nejvyšší hodnota sklonu silnice přesně stanovena pro jednoznačně délkově vymezený úsek silnice.

Ukazatele a číselné hodnoty

- Kříží-li se komunikace před přejezdem, musí být při nejbližší přestavbě křižovatky provedeny takové stavební úpravy, aby vzdálenost nejbližší hranice křižovatky od nebezpečného pásma přejezdu, měřená v ose komunikace, byla nejméně 10 m. U nově zřizovaných přejezdů a křižovatek pak nejméně 30 m. Není-li u stávajících přejezdů možné dosáhnout vzdálenosti 10 m, musí být bezpečnost zajištěna odpovídajícím dopravním opatřením.
- Nelze zřizovat nové přejezdy s úhlem křížení menším než 75°. Stávající přejezdy je vhodné při přestavbě upravit tak, aby úhel křížení byl nejméně 75°.
- Nesmí se nově zřídit přejezd přes kolej v přechodnici, vzestupnici a oblouku, pokud převýšení vytváří na pozemní komunikaci podélný sklon **větší než 3 %**, směřující proti sklonu pozemní komunikace.

Obrázek 3 – Příklad úpravy podélného sklonu stávající pozemní komunikace při nově vzniklém úrovňovém křížení



Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 4 odst. 7.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 09/2018, kap. 11.
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006 a Změna Z1, 02/2010 a Oprava 1, 04/2012, čl. 10.4.5, kap. 12.
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, 4/2004 a Změna Z1, 05/2008, Oprava 1, 06/2010 a Změna Z3, 08/2013 (ruší Změnu Z2 z února 2013), čl. 5.2, 5.3, 5.5.

Doplňující poznámky

Stanovení minimální vzdálenosti hranice křižovatky od přejezdu se netýká komunikací s vyloučením motorového provozu ani samostatných sjezdů z pozemních komunikací.

Podélný sklon pozemní komunikace na přejezdu je dán spojnicí temen kolejnic; u koleje v oblouku s převýšením se vypočítá sklon mezi kolejnicemi z převýšení vnějšího kolejnicového pásu.

Sklon s (%) u koleje normálního rozchodu (v přímé koleji vzdálenost kolejnicových pásů 1 435 mm) se vypočítá podle vzorce:

$$s = \frac{p \times \sin \alpha}{15}$$

kde

p je projektované převýšení koleje v mm
 α je úhel křížení.

V odůvodněných případech, kdy se navrhuje přestavba úrovňového křížení silnice kategorie vyšší než S 7,5 (volná šířka silnice mezi směrými sloupky či svodidly je 7,5 m) má být

sklon nejvýše 3 % s tím, že přilehlý úsek komunikace v tomto sklonu má mít délku alespoň 30 m.

Lomy podélného sklonu pozemní komunikace mimo přejezdovou konstrukci (u přejezdů např. s povrchem z asfaltového betonu nebo litého asfaltu vně krajní kolejnice) se zaoblí parabolickými oblouky podle tabulky 1A ČSN 73 6380/Z1.

U přejezdů pozemních komunikací s motorovým provozem je (pro usnadnění průjezdu silničních vozidel a snížení namáhání konstrukce) vhodné, aby povrch přejezdové konstrukce v ose pozemní komunikace ležel v přímce ve sklonu daném převýšením koleje. U přejezdů přes více kolejí v převýšení takové řešení vede k rozdílné niveletě temen (neprevýšených) kolejnicových pasů.

Pokud taková úprava není možná nebo účelná (například s ohledem na sklon a výšku navazujících úseků pozemní komunikace nebo niveletu kolejnicových pasů v blízkosti přejezdu), mohou být lomy sklonu na rozhraní přejezdových panelů ponechány bez zaoblení, ale za dodržení podmínek uvedených v ČSN 73 6380/Z1, které musí být splněny v rovině kolmé na osu koleje.

Na přejezdu ani v jeho blízkosti nesmí být kolejnicové styky s výjimkou technologické části přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Voda přiváděná silničními příkopy (rigoly) musí být před přejezdem svedena do kanalizace nebo propustku pod tratí. Do drážního příkopu může být svedena pouze se souhlasem provozovatele dráhy (viz limit 2.5.109).

Srážková voda z pozemní komunikace nesmí být svedena do přejezdu.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.118 ZÁKAZ NOVÉHO ZŘÍZENÍ NEZABEZPEČENÝCH PŘEJEZDŮ

Objekt limitování

Zákaz nového zřízení nezabezpečených přejezdů (přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem).

Důvody limitování

Zajištění maximální bezpečnosti drážního provozu a provozu na pozemních komunikacích.

Vyjádření limitu

Nezabezpečené přejezdy není dovoleno nově zřizovat:

- na dvoukolejných a vícekolejných tratích nebo na souběžích tratích, kde jsou na přejezdu nebo v jeho blízkosti možné současné jízdy drážních vozidel;
- na tratích s traťovou rychlostí v úseku přilehlém k přejezdu $V_z > 60$ km/h; v případě přechodu pro pěší $V_z > 100$ km/h;
- při dopravním momentu přejezdu $M > 10\,000$;
- nemůže-li být zajištěna některá rozhledová délka pro nezabezpečené přejezdy (viz čl. 7.4.6 ČSN 73 6380);
- v obtížných místních poměrech.

Ukazatele a číselné hodnoty

Dopravní moment přejezdu se vypočítá jako součin intenzity silničního provozu na pozemní komunikaci vynásobené deseti hodinami a průměrné intenzity provozu na železniční trati za 24 hodin.

$$M = 10 \times I_S \times (P_V + P_P + P_{PMD}),$$

kde M je dopravní moment přejezdu;

I_S intenzita silničního provozu (vozidel za hodinu);

P_V počet pravidelných vlakových jízd v obou směrech za 24 hodin (vlaků za den);

P_P počet posunů v obou směrech za 24 hodin (posunů za den);

P_{PMD} průměrný počet posunů mezi dopravami v obou směrech za 24 h (PMD za den).

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 4 odst. 1.¹⁾

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, 04/2004 a Změna Z1, 05/2008, Oprava 1, 06/2010 a Změna Z3, 08/2013 (ruší Změnu Z2 z února 2013), čl. 6.3, 7.2.

Doplňující poznámky

Nezabezpečený přejezd ve skutečnosti neexistuje, tím se myslí přejezd označený pouze výstražným křížem (zabezpečené jsou závorami a světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením ve funkci – světelné a zvukové znamení, případně kombinace obou s tím, že se již nepoužívá po stažení závor zvuková signalizace).

Pro novostavby železničních přejezdů se pro výpočet dopravního momentu použije výhledová padesátirázová intenzita dopravního proudu, která se zjistí z podkladů ústředního orgánu státní správy ve věcech dopravy nebo jím pověřené organizace. Výhledová intenzita dopravního proudu nesmí být vyšší než intenzita přípustná nebo návrhová.

Při výpočtu přípustných a návrhových intenzit dopravního proudu pro pozemní komunikace dle ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110 se zohlední omezení rychlosti silničních vozidel na přejezdu a v jeho blízkosti a nemožnost předjíždění.

Při posuzování způsobilosti zabezpečení stávajícího přejezdu (např. při jeho přestavbě) ve vazbě na „Vyjádření limitu“ se pro prvotní výpočet dopravního momentu použijí hodnoty přípustných intenzit dopravního proudu. V případě, že je limitní hodnota dopravního momentu překročena, provede se výpočet na základě údaje zjištěného obdobně jako pro novostavby železničních přejezdů, který se stanoví z výchozí intenzity zjištěné dopravním sčítáním, analýzou dopravně inženýrských vztahů, z údajů správců účelových komunikací apod. Způsob zjištění údajů se dokumentuje.

¹⁾ Vyhláška č. 177/1995 Sb. stanovuje, kdy lze zřizovat nezabezpečené přejezdy a přechody pro dva z případů uvedených v normě ČSN 73 6380, norma definici, kdy nelze zřizovat nezabezpečené přejezdy a přechody, rozšiřuje.

Obtížné místní poměry – viz nepřehledné úseky tratí – limit 2.5.117.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.119 ROZHLEDOVÉ POMĚRY PRO ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY

Objekt limitování

Prostorové požadavky na území při úrovňovém křížení dráhy a pozemní komunikace.

Důvody limitování

Zabezpečení dobrých rozhledových podmínek při úrovňovém křížení dráhy a pozemní komunikace.

Vyjádření limitu

Bezpečnost provozu na přejezdu je odvislá od dopravní intenzity, způsobu zabezpečení, rozhledových a místních poměrů.

V rozhledovém poli nesmí být nic, co by ztěžovalo rozhled. Zejména v něm nesmí být vysazovány stromy a keře, pěstovány vysoké polní plodiny, zakládány zahrady, zřizovány ploty nebo zídky nebo protihlukové clony, uskladňovány zásněžky, posypové, stavební a jiné hmoty a prováděny jakékoliv zemní úpravy, pokud by – pro rozhled nepříznivě – zasahovaly do výše větší než 0,9 m nad vozovku. Rozhled nesmí být omezován ani stavbami jakéhokoliv určení.

Ukazatele a číselné hodnoty

Zabezpečený přejezd:

U přejezdu vybaveného přejezdovým zabezpečovacím zařízením musí být pro řidiče silničního vozidla zajištěn rozhled na výstražník nebo na sklopené závorové břevno, a to na takovou délku, aby mohl spolehlivě zastavit před přejezdem.

Základní délka rozhledu pro zastavení se skládá z:

- a) dráhy projeté vozidlem za dobu postřehu a reakce řidiče,
- b) dráhy potřebné k úplnému zastavení brzděného vozidla na mokré vozovce za předpokladu jízdy dovolenou rychlostí při nejmenší dovolené hloubce dezénu pneumatiky v hodnotě 1,6 mm,
- c) bezpečnostního odstupu vozidla od překážky (např. od sklopeného závorového břevna).

Délka rozhledu pro zastavení silničního vozidla D_z před přejezdem se vypočítá dle Přílohy A ČSN 73 6380.

Na železničním přejezdu silnice a místní komunikace funkční skupiny A a B s nejvyšší dovolenou rychlostí jízdy vozidel přes přejezd $v_s = 50$ km/h je nejmenší $D_z = 40$ m.

Na železničním přejezdu silnice a místní komunikace funkční skupiny A a B s nejvyšší dovolenou rychlostí jízdy vozidel přes přejezd $v_s = 30$ km/h je nejmenší $D_z = 20$ m.

Na železničním přejezdu místní komunikace funkční skupiny C a funkční podskupiny D1 s nejvyšší dovolenou rychlostí jízdy vozidel přes přejezd $v_s = 50$ km/h je nejmenší $D_z = 35$ m.

Na železničním přejezdu místní komunikace funkční skupiny C a funkční podskupiny D1 s nejvyšší dovolenou rychlostí jízdy vozidel přes přejezd $v_s = 30$ km/h je nejmenší $D_z = 15$ m.

Délku rozhledu pro zastavení silničního vozidla před přejezdem vybaveným přejezdovým zabezpečovacím zařízením znázorňuje obrázek č. 5 ČSN 73 6380.

Přejezd zabezpečený pouze výstražným křížem:

U přejezdu zabezpečeného pouze výstražným křížem musí být zajištěn nerušený rozhled na dráhu, tj. na čelo drážního vozidla (alespoň na jeho horní část přečnávající 2 m nad temeny kolejnic), z výše 1,0 m nad vozovkou, a to zároveň:

- v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla
- v rozhledovém poli pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla.

Rozhledová pole na přejezdu se stanoví a přezkouší pro každý kvadrant křížení zvlášť.

Kvadrant má tvar trojúhelníka, jehož jeden vrchol leží v průsečíku osy jízdního pruhu pozemní komunikace s osou koleje

- *pro rozhledové pole pro řidiče silničního vozidla*
druhý vrchol leží v ose jízdního pruhu pozemní komunikace ve vzdálenosti délky rozhledu pro zastavení silničního vozidla D_z před přejezdem (měřena od úrovně výstražného kříže) a třetí vrchol leží v ose koleje ve vzdálenosti příslušné rozhledové délky L_r (měřena od průsečíku osy jízdního pruhu pozemní komunikace s osou koleje);
- *pro rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla*
druhý vrchol leží v ose jízdního pruhu pozemní komunikace v úrovni výstražného kříže a třetí vrchol leží v ose koleje ve vzdálenosti příslušné rozhledové délky L_p (měřena od průsečíku osy jízdního pruhu pozemní komunikace s osou koleje).

U přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem musí být zajištěny tyto rozhledové poměry:

- délka rozhledu pro zastavení silničního vozidla D_z před přejezdem (výpočet D_z je shodný s výpočtem pro zabezpečený přejezd, vzdálenost se ale uvažuje od úrovně výstražného kříže);
- rozhledová délka pro silniční vozidlo L_r ;
- rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p .

Na železničním přejezdu silnice a místní komunikace funkční skupiny A a B s nejvyšší dovolenou rychlostí jízdy vozidel přes přejezd $v_s = 30$ km/h je nejmenší $D_z = 25$ m.

Na železničním přejezdu místní komunikace funkční skupiny C a funkční podskupiny D1 s nejvyšší dovolenou rychlostí jízdy vozidel přes přejezd $v_s = 30$ km/h je nejmenší $D_z = 20$ m.

Rozhledová délka pro silniční vozidlo L_r je délka úseku dráhy před přejezdem (a za přejezdem pro drážní vozidla opačného směru), kterou projede čelo drážního vozidla traťovou rychlostí za dobu potřebnou pro řidiče uvedeného silničního vozidla, aby mohl spolehlivě zastavit na délce rozhledu pro zastavení D_z . Způsob výpočtu stanovuje Příloha B ČSN 73 6380.

Tabulka 2 – Rozhledová délka pro silniční vozidla

Hodnota	V_z km/h	10	20	30	40	50	60
doporučená pro silnice i místní komunikace	L_r m	16	32	48	64	81	97
nejmenší pro silnice a místní komunikace funkčních skupin A a B	L_r m	12	24	36	48	60	72
nejmenší pro místní komunikace funkční skupiny C a funkční podskupiny D1	L_r m	11	21	32	42	53	63

Rozhledové pole pro řidiče silničního vozidla znázorňuje obrázek č. 6 ČSN 73 6380.

Rozhledovou délku pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p (m) uvádí tabulka č. 3 ČSN 73 6380.

Rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla znázorňuje obrázek č. 7 ČSN 73 6380.

Nezabezpečený přechod:

U přechodu zabezpečeného pouze výstražným křížem musí být pro chodce zajištěn rozhled na dráhu z místa v ose komunikace pro pěší v úrovni výstražného kříže, a to na délku, která mu dovolí zpozorovat blížící se drážní vozidlo tak včas, že může ještě bezpečně dokončit přecházení přes přechod.

Rozhledová délka pro chodce L_{pr} (m) je délka úseku dráhy před přechodem (pro drážní vozidla opačného směru i za přechodem – směrodatná je vyšší hodnota V_z), kterou projede čelo drážního vozidla traťovou rychlostí za dobu, potřebnou pro chodce, aby postačil spolehlivě opustit nebezpečné pásmo přechodu, a vypočítá se podle Přílohy D ČSN 73 6380.

Základní hodnoty (uvažované jako nejmenší) uvádí Tabulka 4 ČSN 73 6380.

Rozhledové poměry u přechodu zabezpečeného pouze výstražným křížem znázorňuje obrázek č. 8 ČSN 73 6380.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 4 odst. 7.
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, 04/2004 a Změna Z1, 5/2008, Oprava 1, 06/2010 a Změna Z3, 08/2013 (ruší Změnu Z2 z února 2013), čl. 7.1, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7 a normativní přílohy.
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, 09/2018, kap. 11.
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006 a Změna Z1, 02/2010 a Oprava 1, 04/2012, čl. 10.4.5, kap. 12.

Doplňující poznámky

Délka rozhledu D_z se měří v ose příslušného jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně čelních ploch světél výstražníku nebo od sklopeného závorového břevna u mechanických přejezdových zařízení.

Rozhledové poměry na přejezdu s cyklistickým provozem vedeným v hlavním dopravním prostoru pozemní komunikace se zajišťují v rámci zajištění rozhledových poměrů této komunikace podle čl. 7.3 a 7.4 ČSN 73 6380.

Rozhledové poměry na přejezdech s cyklistickým provozem vedeným po cyklistickém pruhu nebo cyklistickém pásu v přidruženém dopravním prostoru komunikace, který je oddělen od hlavního dopravního prostoru pro motorová vozidla fyzickou překážkou (zvýšeným obrubníkem, dělícím pásem, postranním dělícím pásem, vegetací) se zajišťují obdobně jako v předchozím případě, ale odděleně od poměrů hlavního dopravního prostoru. Pro cyklistické stezky je jednotná hodnota délky rozhledu pro zastavení $D_z = 15$ m. Tuto hodnotu je nutno považovat za minimální.

Křížení samostatné stezky pro cyklisty s dráhou se zřizuje pod úhlem 90°. Základní šířka přejezdu stezky pro cyklisty při obousměrném provozu je 3,0 m. Minimální hodnoty vrcholových a údolnicových zakružovacích oblouků v blízkosti přejezdu jsou $R_{(v)} = 40$ m a $R_{(u)} = 20$ m. Samostatnou stezkou pro cyklisty se rozumí stezka označená dopravní značkou C 8a „Stezka pro cyklisty“.

Pokud je cyklistický provoz veden po společné stezce pro chodce a cyklisty (označené dopravní značkou C 9a nebo C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“) musí být na přejezdu mimo rozhledové poměry pro přechody pro pěší zajištěny i rozhledové poměry pro cyklistický pruh nebo cyklistický pás v přidruženém dopravním prostoru komunikace a stavební úpravy dle předchozího odstavce.

Pokud nelze v předchozím případě zajistit ustanovení pro rozhledové poměry nebo stavební úpravy, označí se komunikace před přejezdem (přechodem) dopravní značkou C 7a „Stezka pro chodce“ s dodatkovou tabulkou E12 „Cyklisto, veď kolo.“

Chodníky u přejezdů místních komunikací a přechody místních komunikací musí být upraveny pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Přejezdy a přechody musí umožňovat přístup v úrovni komunikace pro pěší bez vyrovnávacích stupňů (bezbariérový přístup) a musí zajistit bezpečný pohyb a orientaci zrakově postižených vhodným uspořádáním prostoru s využitím přirozených a umělých vodících linií.

Chodníky musí být široké nejméně 1 500 mm a v místě přechodu na přejezdovou vozovku musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti přejezdové vozovce. Podélný sklon chodníku smí být nejvýše v poměru 1:12 (8,33 %), příčný sklon chodníku nejvýše v poměru 1:50 (2 %).

Chodníky navazující na přejezdy místních komunikací a přechody místních komunikací musí být vybaveny signálními a varovnými pásy. Signální pás musí být ukončen u přirozené nebo umělé vodící linie. U změn dokončených staveb musí být signální pásy jen v případě, že bude zajištěna bezpečnost při přecházení zrakově postižených osob. Vždy však musí být hmatově (tj. varovným pásem) vyznačena hranice mezi bezpečným a nebezpečným prostorem. Varovný pás se umístí před přejezdem tak, aby ohraničoval místo, které je pro zrakově postižené osoby trvale nebezpečné (u přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem hranice nebezpečného pásma přejezdu, u přejezdů se zabezpečovacím výstražným zařízením v úrovni sklopeného břevna závory či v úrovni čelních ploch světel výstražníku – orientace dle akustické výstrahy).

U chodníků místních komunikací s šířkou menší než 2 200 mm je nutné barevně kontrastní signální pásy (zajišťující hmatové vedení před přejezdem) umístit k té straně komunikace pro pěší, která je vodící linií pro nevidomé a slabozraké (např. vyvýšený zahradní obrubník). Umístění barevně kontrastního varovného pásu na hranici nebezpečného prostoru se nemění.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.120 KŘÍŽENÍ TRATÍ SPECIÁLNÍ DRÁHY A KŘÍŽENÍ S OSTATNÍMI DRÁHAMÍ A POZEMNÍMI KOMUNIKACEMI

Objekt limitování

Křížení tratí speciální dráhy navzájem a s ostatními druhy pozemní dopravy.

Důvody limitování

Zajištění plné segregace tratí speciální dráhy.

Vyjádření limitu

Křížení tratí navzájem, jakož i křížení s ostatními dráhami a pozemními komunikacemi musí být mimoúrovňové.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 29 odst. 2.

Doplňující poznámky

Speciální dráhou je například metro.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.121 VZDÁLENOST OS KOLEJÍ SPECIÁLNÍ DRÁHY

Objekt limitování

Nejmenší vzdálenost os kolejí speciální dráhy.

Tento limit je součástí územně analytických podkladů – jedná se o údaj o území v rámci sledovaného jevu č. 94a dle přílohy č. 1 část A vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Důvody limitování

Prostorové nároky na koridor pro speciální dráhy.

Vyjádření limitu

Nejmenší vzdálenost os kolejí speciální dráhy je jednoznačně určena.

Ukazatele a číselné hodnoty

Vzdálenost os hlavních kolejí ve dvukolejných tunelech bez mezilehlých podpěr ve stanicích v přímé koleji a v oblouku o poloměru 4000 m a větším	nejméně 3500 mm
Vzdálenost os kolejí na povrchu v přímé koleji a v oblouku o poloměru 250 m a větším	nejméně 4000 mm
Vzdálenost v manipulačních kolejích a ve dvojitých kolejových spojkách	nejméně 4500 mm
Vzdálenost os kolejí na mostě	nejméně 4000 mm

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 30, § 36 odst. 1.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6430 Geometrické uspořádání kolejí metra – Kolejový svršek metra, 01/1997.

Doplňující poznámky

Hodnoty pro zvětšení vzdáleností os kolejí v oblouku o poloměru menším než 4000 m obsahuje technická norma uvedená v Příloze č. 5 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Prostorové uspořádání staveb dráhy musí zajišťovat bezpečný průjezd drážního vozidla a spolehlivou funkci stavby dráhy. Zásady prostorového uspořádání obsahuje doporučená technická norma uvedená v Příloze č. 5 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Kruhový tunel pro koleje má nejmenší průměr 5100 mm. V tunelu se svislými stěnami a v podjezdu musí být dodržena v přímé koleji podjezdná výška nejméně 4000 mm, měřená od temene kolejnice. Podél koleje na povrchu musí být zřízena stezka pro průchod osob. V tunelu musí být zřízena stezka nebo odstupová rampa.

Prostorová úprava na mostech a konstrukcích mostům podobných musí vyhovovat průjezdnému průřezu zvětšenému o postranní prostory pro průchod a manipulaci. Od osy koleje musí být zachovány nejméně tyto volné vzdálenosti:

- | | |
|--|---------|
| - u konstrukcí na mostech a galeriích | 2400 mm |
| - u zábradlí | 2550 mm |
| - na přesuvnách - se zákazem vstupu osob | 1700 mm |
| - při dovoleném průchodu osobu podél vozidla v klidu | 2300 mm |

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.122 MAXIMÁLNÍ SKLONOVÉ POMĚRY NA TRATÍCH SPECIÁLNÍ DRÁHY

Objekt limitování

Sklonové poměry.

Důvody limitování

Zabezpečení plynulého rozjezdu a bezpečného zastavení na zábrzdnu vzdálenost.

Vyjádření limitu

Maximální stoupání a klesání koleje je přesně stanoveno pro podzemní a povrchové úseky tratí speciální dráhy.

Ukazatele a číselné hodnoty

Podélný sklon koleje na trati nesmí být:

- v tunelu nebo zakrytém prostoru větší než **40 ‰** a menší než 3 ‰,
- na povrchu větší než **25 ‰**

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 31.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6430 Geometrické uspořádání kolejí metra – Kolejový svršek metra, 01/1997.

Doplňující poznámky

Nejvýše dovolený jednostranný sklon koleje ve stanici na povrchu je 1,5 ‰. Koleje ve stanici v tunelech nebo zakrytém prostoru musí mít podélný jednostranný sklon 3 ‰.

Koleje pro obrat a odstavování vlakových souprav v podzemí musí mít sklon nejvýše 3 ‰. Stoupání kolejí se zřizuje směrem k hlavní koleji.

Speciální dráhou je například metro.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.123 MINIMÁLNÍ SMĚROVÉ OBLOUKY NA TRATÍCH SPECIÁLNÍ DRÁHY

Objekt limitování

Minimální velikosti směrových oblouků kolejí na tratích speciální dráhy.

Důvody limitování

Maximální rychlost a provozní propustnost tratí speciální dráhy.

Vyjádření limitu

Směrové oblouky kolejí mají minimální poloměr oblouku přesně stanoven.

Ukazatele a číselné hodnoty

Směrové oblouky hlavních kolejí musí mít poloměr co největší, alespoň	500 m
Podle podmínek stavebního povolení stanovených s přihlédnutím k místním podmínkám může být poloměr oblouku zmenšen až na	300 m
Při omezeném prostoru a zvláště složitých místních podmínkách v zastavěném území může být poloměr oblouku podle podmínek stanovených s přihlédnutím k této situaci ve stavebním povolení zmenšen až na	150 m
Koleje určené pro obrat a odstavování vlakových souprav se zřizují v přímé koleji nebo v oblouku o poloměru nejméně	800 m
Oblouky ostatních kolejí nesmí mít poloměr menší než	150 m

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 31 odst. 1 až 3 a odst. 8.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6430 Geometrické uspořádání kolejí metra – Kolejový svršek metra, 01/1997.

Doplňující poznámky

Pro plynulý přechod mezi přímou kolejí a obloukem se zřizují přechodnice, u složených oblouků mezilehlé přechodnice. Rozchod koleje je 1435 mm.

Speciální dráhou je například metro.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.124 ÚZEMÍ NEVHODNÉ PRO UMÍSTĚNÍ LANOVÝCH DRAH

Objekt limitování

Vymezení území nevhodného pro umístění lanových drah.

Tento limit má vazbu na územně analytické podklady – jedná se o údaj o území v rámci sledovaného jevu č. 62 a má vazbu na jev č. 98 dle přílohy č. 1 část A vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Důvody limitování

Vymezení území, která nejsou vhodná pro umístění stavby lanové dráhy.

Vyjádření limitu

Lanová dráha se nezřizuje v místech ohrožených lavinami, sesuvy půdy, padáním kamenů nebo v místech s nepříznivými geologickými podmínkami.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 69 odst. 5.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.125 SKLONOVÉ POMĚRY LANOVÝCH DRAH

Objekt limitování

Sklonové poměry lanových drah.

Důvody limitování

Zajištění provozuschopnosti lanové dráhy uvedeného typu.

Vyjádření limitu

Sklon nosného nebo dopravního lana visuté lanové dráhy při jízdě plně zatíženého vozidla nesmí překročit stanovenou mez. Podélný sklon pozemní lanové dráhy nesmí překročit stanovenou mez.

Ukazatele a číselné hodnoty

Sklon nosného nebo dopravního lana visuté lanové dráhy při jízdě plně zatíženého vozidla nesmí překročit **45** stupňů.

Podélný sklon pozemní lanové dráhy nesmí překročit **60** stupňů.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 69 odst. 6 a 7.

Souvisící předpisy

- ČSN EN 12929-1 Bezpečnostní požadavky pro osobní lanové dráhy – Obecné požadavky – Část 1: Požadavky na všechna zařízení, 03/2016.

Doplňující poznámky

Lanovou dráhou se rozumí

- a) visutá lanová dráha – lanová dráha se směrově vymezeným pohybem vozidel pomocí jednoho nebo více lan, které mají funkci nosného a tažného prvku,
- b) pozemní lanová dráha – lanová dráha, u níž vodícím a nosným prvkem vozidel je kolej, případně jiná konstrukce a tažným prvkem je lano.

Příkladem může být ozubnicová dráha.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.126 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ LANOVÝCH DRAH

Objekt limitování

Prostorové uspořádání a nároky na umístění lanových drah.

Tento limit je součástí územně analytických podkladů – jedná se o údaj o území v rámci sledovaného jevu č. 98 dle přílohy č. 1 část A vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Důvody limitování

Zabezpečení provozuschopnosti a bezpečnosti lanových drah zajištěním přiměřených prostorových požadavků.

Vyjádření limitu

Podél celé trasy, i ve stanicích, musí být zachován bezpečný průjezd vozidel lanové dráhy.

Ukazatele a číselné hodnoty

Při souběhu lanových drah nesmí být vzdálenost mezi prostory vymezenými pro bezpečný průjezd lanových drah menší než 1000 mm a při souběhu dráhy lanové a lyžařského vleku 1500 mm.

U visutých lanových drah nesmí být boční vůle mezi vozidlem a překážkou na vnější straně dráhy nebo mezi vozidly při jejich míjení, za nejnepříznivější polohy vozidel, menší než 1000 mm. Mezi otevřeným vozidlem a překážkou mezi nosnými nebo dopravními lany musí být boční vůle nejméně 500 mm, u uzavřených vozidel 1000 mm.

U pozemních lanových drah musí být boční vůle mezi vozidlem a překážkou na vnější straně v místech, kde není evakuační chodník, nejméně 500 mm a na straně chodníku 1000 mm. Mezi vozidlem a překážkou mezi kolejemi a mezi vozidly při jejich míjení musí být boční vůle nejméně 500 mm. V tunelech je možno tyto vzdálenosti zmenšit, nejvýše však o 300 mm.

Po celé délce trati musí být nad vozidlem lanové dráhy nejmenší vzdálenost od pevných předmětů 500 mm. V tunelech je možno tuto vzdálenost zmenšit, nejméně však na 200 mm.

Podél pozemní lanové dráhy musí být v celé její délce zřízen chodník. Chodník musí být široký minimálně 600 mm a vést mimo prostor určený pro jízdu vozidla.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 70, § 74, § 76 odst. 11.

Souvisící předpisy

- ČSN EN 12929-1 Bezpečnostní požadavky pro osobní lanové dráhy – Obecné požadavky – Část 1: Požadavky na všechna zařízení, 03/2016.

Doplňující poznámky

Pro prostorové uspořádání visuté lanové dráhy se za nejnepříznivější polohu vozidla visutých lanových drah považuje boční náklon vozu o 12 stupňů a jeho boční posun vlivem tlaku větru za provozu. U pozemních lanových drah se za nejnepříznivější polohu vozidla považuje

náklon vozidla vlivem tlaku větru za provozu a mezního bočního posunu nebo náklonu vyplývajících z dynamických účinků pojezdu a odpružení skříně vozidla, včetně dovolených tolerancí ve vztahu vodícího kola a kolejnice.

Stanoviště strojníka a obsluhy musí být uspořádáno tak, aby bylo možné přehlednout co největší část trati lanové dráhy a místa nástupu i výstupu cestujících.

Uspořádání stanice, turnikety, zařízení pro prodej jízdenek a nástupiště musí být konstruovány a provedeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti nebo zdraví osob. U stanic pozemní lanové dráhy a visuté lanové dráhy kyvadlové musí být zajištěn přístup a užívání osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

Délka nástupiště a výstupiště na dráze lanové s pevným uchycením vozidel se stanoví v závislosti na rychlosti jízdy vozidel.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022

2.5.127 STYK DRÁHY S CIZÍM VEDENÍM

Objekt limitování

Styk dráhy se sítěmi technického vybavení.

Důvody limitování

Stanovení pravidel pro umístění vedení technického vybavení v obvodu železniční dráhy.

Vyjádření limitu

Sítě technického vybavení mohou být umístěny v obvodu železniční dráhy jen na základě písemné smlouvy o zřízení věcného břemene, uzavřené mezi vlastníkem dráhy a vlastníkem sítě technického vybavení, a to za úhradu. Nedojde-li k uzavření smlouvy, lze vlastnická práva omezit jen rozhodnutím speciálního stavebního úřadu. V řízení o omezení vlastnických práv postupuje speciální stavební úřad podle zvláštního zákona.^{1a), 1b)}

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 4a, § 5a.
- ^{1a)} Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- ^{1b)} Zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění), ve znění pozdějších předpisů.
- ²⁾ Zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Doplňující poznámky

Z důvodů veřejného zájmu se dráha a stavba dráhy může křížit nebo stýkat s energetickými, vodovodními, stokovými, telekomunikačními, popřípadě jinými sítěmi technického vybavení, které neslouží k provozování drah a drážní dopravě na dráhách, (dále jen "sítě technického vybavení") tak, aby práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů těchto zařízení byly zabezpečeny ve shodě s právy a povinnostmi vlastníků a provozovatelů drah a drážní dopravy na dráze.

Při havárii sítě technického vybavení umístěné v obvodu dráhy je vlastník sítě technického vybavení povinen neprodleně oznámit provozovateli dráhy tuto havárii a rozsah nezbytných prací k jejímu odstranění. Vlastník sítě technického vybavení je povinen ve věcech týkajících se dráhy postupovat podle pokynů provozovatele dráhy a zajistit následné uvedení dotčeného úseku dráhy do původního stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího původnímu účelu nebo užití dotčeného úseku dráhy. Při změně stavby dráhy nebo stavbě nové dráhy stavebník hradí náklady spojené se změnami sítí technického vybavení vyvolané stavbou nebo její změnou uvedené v rozhodnutí speciálního stavebního úřadu.

Vlastník sítí technického vybavení, které jsou umístěny v obvodu dráhy nebo v ochranném pásmu dráhy a jsou v pásmu vlivů zpětných trakčních proudů z používání napájecích systémů dráhy stejnosměrné nebo střídavé trakční proudové soustavy, je povinen zajistit jejich provoz, údržbu a opravy tak, aby se nestaly příčinou ohrožení života, zdraví či majetku osob.

Nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní právní předpis²⁾ nestanoví jinak.

Limit typu B

Stav k 1. 1. 2023

2.5.128 MINIMÁLNÍ POUŽITELNÉ SMĚROVÉ OBLOUKY NA POULIČNÍ TRAMVAJOVÉ DRÁZE

Objekt limitování

Směrové poměry – poloměry dráhy.

Důvody limitování

Zabezpečení maximální plynulosti, rychlosti a konkurenceschopnosti městské pouliční dráhy.

Vyjádření limitu

Směrové uspořádání koleje musí zaručovat bezpečnou a plynulou jízdu vlaků traťovou rychlostí. Minimální velikost poloměru oblouku je pevně stanovena.

Ukazatele a číselné hodnoty

Minimální poloměr kružnicového oblouku

- | | |
|--|------|
| – Nejmenší poloměr kružnicového oblouku trati provozované s cestujícími má být alespoň | 50 m |
| – Na stávajících tratích, při rekonstrukcích, na křižovatkách, na dočasných přeložkách nebo na tratích zřizovaných ve stávající zástavbě, kde nelze těchto hodnot dosáhnout, smí být nejméně | 25 m |
| – výjimečně | 20 m |
| – V obratištích, ve vozovkách nebo v kolejích, které neslouží pro pravidelnou přepravu osob, lze navrhnout poloměr oblouku menší než | 25 m |
| – nejméně však | 20 m |

V případech, kdy se jedná o stávající stav, a není možné jiné řešení, lze při rekonstrukci ponechat i poloměry menší než 20 m. Tyto případy potom však musí být ošetřeny v provozním předpisu.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 1.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí, 09/2022.
- ČSN 73 6412 Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí, 03/2017, čl. 6.2, čl. 7.1.

Doplňující poznámky

Kružnicové oblouky se navrhují s co největšími poloměry. Jejich velikost musí odpovídat návrhové rychlosti trati nebo traťového úseku a přípustnému nevyrovnanému příčnému zrychlení, respektive nedostatku převýšení.

V obloucích nutno uvažovat s rozšířením osové vzdálenosti kolejí z důvodu míjení vozů.

Limit typu A

Stav k 1. 1. 2023

2.5.129 MAXIMÁLNÍ SKLONOVÉ POMĚRY TRAMVAJOVÝCH TRATÍ

Objekt limitování

Sklonové poměry tramvajových tratí – stoupání a klesání dráhy.

Důvody limitování

Zabezpečení plynulého rozjezdu nejtěžšího vlaku na dráze a jeho zastavení při maximální rychlosti a dodržení zábrzdné vzdálenosti.

Vyjádření limitu

Maximální stoupání a klesání městské hromadné dopravy je jednoznačně určeno.

Ukazatele a číselné hodnoty

Vyhláška č. 177/1995 Sb.:

Podélný sklon koleje dráhy tramvajové nesmí být větší než **70 ‰**. S ohledem na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy je nutno volit podélný sklon koleje co nejmenší.

ČSN 73 6412:

Největší podélný sklon tramvajové tratě bez omezení skladby provozovaného vozového parku lze navrhnout do **80 ‰** včetně.

Větší podélný sklon, nejvýše však **90 ‰**, je dovoleno ponechat pouze u stávajících tratí. V případě nové navrhované tratě s podélným sklonem do 90 ‰ je v projektové dokumentaci nutno uvést požadavky na provozovaná vozidla (adhezní poměr, výkon).

S ohledem na výškové uspořádání stávající uliční sítě uvnitř zástavby mohou být výše uvedené hodnoty při rekonstrukcích lokálně překročeny.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 54 odst. 2.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí, 09/2022.
- ČSN 73 6412 Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí, 03/2017, čl. 8.1, 8.2, 8.3.

Doplňující poznámky

Podélný sklon v zastávce nemá přesahovat hodnotu 50 ‰. Větší hodnotu je možné navrhnout pouze v odůvodněných případech se souhlasem správy vozového parku, správce infrastruktury a drážního správního úřadu.

Manipulační a odstavné koleje v obratištích se navrhují ve vodorovné poloze; není-li to možné, pak nejvýše ve sklonu do 20 ‰. Ve stávajících obratištích může být v odstavných kolejích ponechán podélný sklon mimořádně až do 50 ‰.

V místech, kde řidič může opustit vozy a kde se odstavují vozy, jež má klesání směrem do traťového úseku se sklonem větším než 2,5 ‰, je vhodné navrhnout protisklon pro zastavení ujetých vozidel. Je-li toto klesání větší než 20 ‰, musí být zřízen protisklon vždy.

Koleje v halách vozoven, kde se odstavují vozy a koleje, kde se provádí ošetřování vozů, se zřizují ve vodorovné poloze, nejvýše ve sklonu do 2,5 ‰. Koleje ve vozovnách, které neslouží k odstavení vozů, mohou mít podélný sklon větší, nejvýše však 25 ‰.

Limit typu A

Stav k 1. 1. 2023

2.5.130 VÝŠKA PRŮJEZDNÉHO PRŮŘEZU TRAMVAJOVÉ TRATI

Objekt limitování

Výška průjezdného průřezu v traťových úsecích tramvajové dráhy zřízené na samostatném tělese.

Důvody limitování

Vymezení výšky minimálního průjezdného průřezu, kterým lze převést tramvajovou dráhu v trati na samostatném tělese mimo přejezdy.

Vyjádření limitu

Výška průjezdného průřezu menší než stanovená hodnota je přípustná pouze v traťových úsecích dráhy tramvajové zřízených na samostatném tělese s výjimkou přejezdů.

Toto ustanovení nemusí být dodrženo za přesně stanovených podmínek (viz Doplňující poznámky).

Ukazatele a číselné hodnoty

Výška průjezdného průřezu menší než 4 500 mm, nejméně však 4 000 mm, je přípustná pouze v traťových úsecích dráhy tramvajové zřízených na samostatném tělese s výjimkou přejezdů.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 53 odst. 1, 4.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí, 09/2022.
- ČSN 73 6412 Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí, 03/2017.

Doplňující poznámky

Ustanovení minimální výšky průjezdného průřezu má význam ve stísněných podmínkách (např. podjezdná výška pod mostem pozemní komunikace nebo železniční dráhy). Případné udělení výjimky je možné pouze za přesně stanovených následujících podmínek.

Ustanovení odstavců 1 a 2 (viz § 53 vyhlášky č. 177/1995 Sb.) se uplatňuje vždy, nebrání-li tomu složitost místních podmínek v zastavěném území nebo státem chráněném území, popř. nepříznivé geologické podmínky. Nelze-li parametry uvedené v těchto odstavcích dodržet, musí být bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

Limit typu A

Stav k 1. 1. 2023

2.5.131 VZDÁLENOST OS KOLEJÍ TRAMVAJOVÉ DRÁHY

Objekt limitování

Vzdálenost os kolejí tramvajové dráhy.

Důvody limitování

Vymezení minimálního prostoru mezi kolejemi s ohledem na stanovení obvodu dráhy a případného ochranného pásma dráhy.

Vyjádření limitu

Vzdálenost os dvou souběžných kolejí v přímé koleji a ve směrovém oblouku o poloměru 1000 m a větším je přesně stanovena.

Toto ustanovení nemusí být dodrženo za přesně stanovených podmínek (viz Doplňující poznámky).

Ukazatele a číselné hodnoty

Vzdálenost os dvou souběžných kolejí v přímé koleji a směrovém oblouku o poloměru 1 000 m a větším musí být nejméně 3 000 mm.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 53 odst. 2, 4.

Souvisící předpisy

- ČSN 73 6405 Projektování tramvajových tratí, 09/2022.
- ČSN 73 6412 Geometrické uspořádání koleje tramvajových tratí, 03/2017.

Doplňující poznámky

Ustanovení o minimální vzdálenosti os kolejí tramvajové dráhy nemusí být dodržena za přesně stanovených následujících podmínek.

Ustanovení odstavců 1 a 2 (viz § 53 vyhlášky č. 177/1995 Sb.) se uplatňuje vždy, nebrání-li tomu složitost místních podmínek v zastavěném území nebo státem chráněném území, popř. nepříznivé geologické podmínky. Nelze-li parametry uvedené v těchto odstavcích dodržet, musí být bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy zajištěna odpovídajícím stavebnětechnickým řešením a organizačním opatřením.

Limit typu A

Stav k 1. 1. 2023

2.5.132 PODMÍNKY PRO STAVBU TROLEJBUSOVÉ DRÁHY

Objekt limitování

Územně technické podmínky nutné pro realizaci stavby trolejbusové dráhy.

Důvody limitování

Vymezení základních předpokladů pro možné umístění trolejbusové dráhy v území včetně jeho nutných úprav při realizaci záměru.

Vyjádření limitu

Provozovat trolejbusovou dráhu lze jen na pozemní komunikaci, která musí odpovídat zatížení trolejbusovým vozidlem a dynamickým účinkům vyvolaným jízdou, brzděním a rozjezdem tohoto vozidla.

Trolejbusová dráha se může křížit s železniční dráhou v jedné úrovni. Je-li železniční dráha elektrizovaná, musí být stavebnětechnickým řešením a provozním opatřením zajištěno bezpečné provozování obou drah včetně případů uváznutí trolejbusu na křížení. Při křížení železniční dráhy s dráhou trolejbusovou v úrovni kolejí má železniční doprava přednost před provozem na dráze trolejbusové.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 66 odst. 1, 2 a 4.

Doplňující poznámky

Dráha trolejbusová umístěná na pozemní komunikaci je v převážné části vymezena polohou trolejového vedení a dosahem sběračů trolejbusu. Úsek dráhy trolejbusové, který není takto vymezen, musí bezprostředně navazovat na úsek vymezený podle předcházející věty.

Limit typu B

Stav k 1. 7. 2022

2.5.133 SKLONOVÉ POMĚRY TROLEJBUSOVÝCH DRAH

Objekt limitování

Mezní sklonové poměry přípustné u trolejbusových drah.

Důvody limitování

Zajištění bezpečného provozu trolejbusové dráhy v území s náročnými sklonovými poměry.

Vyjádření limitu

Trolejbusové vozidlo nesmí být provozováno na pozemní komunikaci s podélným sklonem větším, než je stanoveno.

Ukazatele a číselné hodnoty

Podélný sklon pozemní komunikace nesmí být větší než 12 %.

Právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, § 5 odst. 5.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, § 66 odst. 3.

Limit typu A

Stav k 1. 7. 2022