



Č. j.: KRPH-174-430/ČJ-2012-050206

Hradec Králové 27. září 2012

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Oblastní ředitelství Hradec Králové
U Fotochemy 259
501 01 Hradec Králové

VYJÁDRĚNÍ

Policie České republiky, Dopravního inspektorátu Územního odboru Hradec Králové Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, k návrhu **místní** úpravy provozu na pozemních komunikacích:

Policie České republiky, Dopravní inspektorát Územního odboru Hradec Králové Krajského ředitelství policie Královéhradeckého kraje, jako orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích ve smyslu ustanovení § 2 Zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů; ve smyslu ustanovení § 1 Zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, ve znění pozdějších předpisů; s odkazem na ustanovení § 77, odst. 1) až 4) a § 124 odst. 8 písm. e) Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění; posoudil Vámi předloženou dokumentaci a podle ustanovení § 77 odst. 1 písm. c) Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění,

nesouhlasí

s **místní** úpravou provozu na pozemních komunikacích v rámci územní působnosti Dopravního inspektorátu Územního odboru Hradec Králové.

Podle předložené dokumentace místní úprava spočívá v umístění následujícího dopravního značení - **svislé dopravního značení**: č. B 17

na silnici č.: III/32433

z důvodu: nevyhovující rozhledové poměry na železničním přejezdu P5379.

Odůvodnění

Ve výkladu příslušné legislativy má drážní doprava při křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni koleji vždy přednost před provozem na pozemní komunikaci, kdy ale zdejší dopravní inspektorát zastává názor, že provoz na pozemních komunikacích nesmí být tímto omezován nad míru nezbytně nutnou. Podle ustanovení § 19 odst. 1 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění, smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny. Při tomto „obecném užívání“ se ovšem musí přizpůsobit podmínkám stanoveným v uvedeném zákoně, stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace a dále se musí řídit zvláštními předpisy upravujícími provoz na pozemních komunikacích (zejména Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění). Tímto je zřejmé, že za současného stavu může při určitém přizpůsobení silnici č. III/32433 užít i vozidlo největší povolené délky 22,00 m (viz Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických

podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích). Při respektování všech zákonných ustanovení o chování řidiče vozidla před a na železničním přejezdu pak ovšem vzniká u řidiče vozidla délky 22,00 m nebezpečí v tom, že před příjezdem vlakové soupravy nebo jiného drážního vozidla nestihne bezpečně opustit nebezpečné pásmo přejezdu. Je to způsobeno tím, že na železničním přejezdu P5379 jsou nevyhovující rozhledové poměry způsobené betonovým oplocením bývalého areálu ČKD. Podle výše uvedeného je tedy možné dovodit, že užití silnice č. III/32433 je pro vozidla délky 22,00 m bezpečné, ovšem samotný přejezd vozidla přes železniční přejezd P5379 již ne. Chápeme a podporujeme tudíž snahu o nápravu stavu, ale domníváme se, že náprava musí být provedena na straně drážní dopravy, nikoliv na úkor provozu na pozemních komunikacích.

Železniční přejezd P5379 je zabezpečen pouze výstražným křížem doplněným svislou dopravní značkou č. P 6, přičemž snahu o odstranění pevné překážky (betonového oplocení) nevedou z důvodu vlastnických práv k požadovanému stavu. Je možné konstatovat, že osazením SDZ č. P 6 již bylo zavedeno jedno z opatření podle čl. 7.8.5.3 z ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, tedy opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na přejezdu. Tímto opatřením je ovšem určitým způsobem omezen pouze provoz na pozemní komunikaci. Dalším z opatření je navrhované omezení přípustné délky vozidel na přejezdu, tedy opět omezení na straně uživatelů pozemní komunikace. Přípustná ale jsou i omezení na straně drážní dopravy. V této souvislosti zdejší dopravní inspektorát požaduje, aby byla trvale omezena traťová rychlost v úseku dráhy přilehlém k přejezdu. Omezení traťové rychlosti připouští (v případě místních komunikací) ve vazbě na dopravní význam komunikace čl. C.4 přílohy C z ČSN 73 6380 a dále je toto řešení přípustné podle čl. 7.8.5.4 z ČSN 73 6380. Tímto by se jednalo o současný účinek omezujících opatření na straně provozu na pozemní komunikaci i na straně drážní dopravy. Požadované řešení by tak nepochybně vedlo k posílení bezpečnosti na železničním přejezdu.

Při svém uvážení jsme také přihlédlí k té skutečnosti, že silnice č. III/32433 je využívána jako objízdna trasa v případě dočasné neprůjezdnosti (zejména v případě dopravních nehod) silnice č. I/33 nebo č. I/35, přičemž v obou případech se jedná o dopravně silně zatížené silnice s mezinárodním provozem včetně nákladní přepravy prováděné vozidly či soupravami o velkých délkách (výjimkou nejsou ani soupravy největší povolené délky). V případě uzavření silnice I. třídy je tedy veškerý provoz v rámci zachování plynulosti dopravy odkloněn na silnice nižších tříd (silnici č. III/32433 nevyjímaje), přičemž jakékoliv omezení na těchto silnicích je nežádoucí. Jak již bylo popsáno výše, silnici č. III/32433 je možné užit vozidly či soupravami o velkých délkách, ovšem limitujícím faktorem je existence železničního přejezdu. Opět je tak třeba zopakovat náš názor, že nápravná opatření by měla být přijata na straně drážní dopravy.

Jen pro úplnost dodáváme, že přejezd zabezpečený výstražným křížem není podle čl. 6.3.2 z ČSN 73 6380 dovoleno nově zřizovat na tratích s traťovou rychlostí v úseku přilehlém k přejezdu vyšší než 60 km/h a nemůže-li být zajištěna některá rozhledová délka. Obě tyto podmínky jsou u stávajícího železničního přejezdu P5379 v současné době splněny, jeví se nám tedy jako mnohem vhodnější změnit způsob zabezpečení přejezdu a vybavit jej přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Tímto nebude docházet k jakýmkoliv omezením na straně uživatelů pozemní komunikace nebo na straně drážní dopravy a dojde k výraznému posílení bezpečnosti provozu na železničním přejezdu.



Michal Vaněk
por. Bc. Michal Vaněk
vedoucí oddělení

Zpracoval: por. Ing. Lukáš Pultar
komisař DI HK

Mrštíkova 541
500 09 Hradec Králové

Tel.: +420 974 526 258
Mobil: +420 773 152 321
Fax: +420 974 526 928
Email: hkvs@mvcv.cz