

## **SŽDC MP**

### **Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných**

Účinnost od 1. října 2019

Schváleno pod čj. 53749/2019-SŽDC-GŘ-O14  
dne 30. září 2019

Bc. Jiří Svoboda MBA v. r.  
generální ředitel

## **MP**

### **Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných**

Gestorský útvar: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Generální ředitelství  
odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky  
Praha  
[www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)  
Rok vydání: 2019  
Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, rok 2019  
Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železniční dopravní cesty, na které se vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty je v uvedené souvislosti rovněž vykonavatelem majetkových práv. Tento dokument smí fyzická osoba použít pouze pro svou osobní potřebu, právnická osoba pro svou vlastní vnitřní potřebu. Poskytování tohoto dokumentu nebo jeho části v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železniční dopravní cesty zakázáno.

**ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH**

Držitel listinné podoby tohoto předpisu je odpovědný za včasné a správné zpracování účinných oprav a změn a za provedení příslušného záznamu.

<b>Oprava/změna a její pořadové číslo</b>	<b>Číslo jednací</b>	<b>Účinnost od</b>	<b>Opravu/změnu zpracoval</b>

## **PŘEDMLUVA**

Tento metodický pokyn je zpracován za účelem doplnění požadavků právních předpisů, evropských a českých technických norem, technických norem železnic a vnitřních předpisů SŽDC na konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení. Metodický pokyn byl zpracován pro zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech jako reakce na nehodovost, která je způsobena zejména nedodržováním ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, ze strany řidičů silničních vozidel.

Metodický pokyn dále vychází z doporučení Drážní inspekce uvedených v mnohých Závěrečných zprávách o výsledcích šetření mimořádných událostí, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevely a aby byla přijata opatření, která zajistí viditelnost výstrahy na výstražnících přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu na příslušnou vzdálenost ze všech pozemních komunikací.

Z důvodu místních podmínek nebo z důvodu ekonomického hodnocení investic nelze zajistit vybudování přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami na všech železničních přejezdech, proto tento metodický pokyn nevyžaduje striktně zřízení závor ve všech případech, ale je koncipován tak, aby přispěl ke zvýšení bezpečnosti na přejezdech se silnicemi, na přejezdech na tratích s vyšší traťovou rychlostí apod.

## OBSAH

ROZSAH ZNALOSTÍ .....	6
ZNAČKY A ZKRATKY .....	7
1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ .....	8
2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ .....	8
3 POŽADAVKY NA VYBAVENÍ PZS ZÁVORAMI .....	9
4 UPŘESŇUJÍCÍ POŽADAVKY NA POUŽITÍ VÝSTRAŽNÍKŮ .....	12
5 POŽADAVKY NA POUŽITÍ DOPRAVNÍ ZNAČKY VÝSTRAŽNÝ KŘÍŽ .....	13
6 PŘECHODNÁ USTANOVENÍ .....	13
7 ZMOCŇOVACÍ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ .....	13
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY .....	15

## ROZSAH ZNALOSTÍ

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalosti tohoto dokumentu pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost, přičemž:

- informativní znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a při náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- úplnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a bez náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- doslovnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec zná text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, přesně a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li rozsah znalosti pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalosti, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

Pracovní činnost nebo pracovní zařazení (funkce)	Znalost ustanovení
Předpisová a normotvorná činnost týkající se výstavby, provozu a údržby PZS	<b>informativní:</b> celý metodický pokyn
Příprava a realizace investičních staveb, jejichž náplní či součástí je výstavba, modernizace nebo rekonstrukce PZS	<b>úplná:</b> celý metodický pokyn
Připomínkování dokumentací investičních staveb, jejichž náplní či součástí je výstavba, modernizace nebo rekonstrukce PZS	<b>úplná:</b> celý metodický pokyn

## ZNAČKY A ZKRATKY

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto předpisu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

ČSN .....	Česká státní norma
MP .....	Metodický pokyn
PZS .....	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
SŽDC .....	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TP .....	Technické podmínky

## 1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ

- 1.1 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“), vydává na základě ustanovení Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, metodický pokyn Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných (dále jen „tento MP“), kterým doplňuje požadavky na konfiguraci přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných (dále také jen „PZS“) stanovené právními předpisy, technickými normami, technickými normami železnic a předpisy SŽDC.
- 1.2 Pokud jsou v textu tohoto MP odkazy na právní předpisy, technické normy, technické normy železnic nebo předpisy SŽDC, pak se vztahují na znění příslušného dokumentu platné v době, kdy se tento MP aplikuje.
- 1.3 Tento MP se použije při přípravě staveb, jejichž náplní či součástí je výstavba, modernizace nebo rekonstrukce PZS. Tento MP je možno použít při přípravě a provádění opravných prací PZS, pokud tomu nebrání právní předpisy nebo vnitřní předpisy SŽDC.
- 1.4 Tento MP se použije již v úrovni přípravy dokumentace pro územní rozhodnutí a dokumentace pro vydání společného povolení.
- 1.5 Závaznost tohoto MP pro subjekty mimo SŽDC musí stanovit organizační složka SŽDC, která s takovým subjektem uzavírá smlouvu.
- 1.6 Ekonomickou obhajobu staveb obsahující úpravu zabezpečení přejezdu lze zpracovat dvěma základními postupy, a to v závislosti na tom, jak je přejezd zabezpečen před stavební úpravou, tedy zda je zabezpečen jen výstražnými kříži, nebo také PZS:
  - a) jestliže je dosud přejezd zabezpečen jen výstražnými kříži a doplňuje se PZS, je pro ekonomickou obhajobu nezbytné v souladu s platnou Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, přílohou 2 Obecná metodika zjednodušené multikriteriální analýzy pro ekonomické hodnocení železničních přejezdů, použití standardní metody analýzy nákladů a přínosů (CBA) a multikriteriální analýzy (MKA)<sup>1</sup>;
  - b) jestliže je již přejezd zabezpečen PZS a doplňují se pouze závory, je možné použít slovní hodnocení.

## 2 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Pro účely tohoto MP jsou nadefinovány níže uvedené pojmy.

Další pojmy použité v tomto MP a nedefinované v této kapitole jsou definovány v předpise SŽDC D1, v předpise SŽDC (ČD) Z2 a technických normách ČSN 34 2650, ČSN 73 6110 a ČSN 73 6380.

- 2.1 **Místní komunikace funkční skupiny A** – místní komunikace rychlostní, s funkcí dopravní podle ČSN 73 6110.
- 2.2 **Místní komunikace funkční skupiny B** – místní komunikace sběrná, s funkcí dopravně obslužnou podle ČSN 73 6110.
- 2.3 **Místní komunikace funkční skupiny C** – místní komunikace obslužná, s funkcí obslužnou podle ČSN 73 6110.
- 2.4 **Nestmelený povrch** – kryt vozovky (horní vrstva vozovky), který je realizován nestmelenými materiály (nikoliv kompaktními a soudržnými), například se jedná o vozovky realizované zhutněným kamenivem, polní a lesní cesty bez asfaltového povrchu.

<sup>1</sup> Obecně platí, že v případech, kdy je přejezd zabezpečen výstražnými kříži a doplňuje se PZS se závory, je toto řešení ekonomicky lépe obhajitelné než zabezpečení pouze PZS bez závor. Zabezpečení přejezdů PZS se závory přináší vyšší ekonomické benefity ze zvýšení bezpečnosti.



- 2.5 **Silnice I. třídy** – silnice I. třídy podle právního předpisu<sup>2</sup>.
- 2.6 **Silnice II. třídy** – silnice II. třídy podle ustanovení právního předpisu<sup>2</sup>.
- 2.7 **Silnice III. třídy** – silnice III. třídy podle ustanovení právního předpisu<sup>2</sup>.
- 2.8 **Směrově nerozdělená silnice / pozemní komunikace** – silnice / pozemní komunikace, která nemá jízdní pruhy pro opačné směry jízdy odděleny takovou stavební úpravou, která neumožňuje přejetí silničními vozidly.
- 2.9 **Stmelený povrch** – kryt vozovky (horní vrstva vozovky), který je kompaktní a soudržný, například se jedná o asfaltové povrchy.
- 2.10 **Tuhá vozovka** – vozovka s cementobetonovým krytem nebo s podkladní vrstvou z prostého nebo vyztuženého cementového betonu.
- 2.11 **Účelová komunikace** – účelová komunikace podle ustanovení právního předpisu<sup>2</sup>.

### 3 POŽADAVKY NA VYBAVENÍ PZS ZÁVORAMI

- 3.1 Pro PZS se navrhuje vybavení závorami, pokud:
- a) to vyplývá z ustanovení ČSN 34 2650;
  - b) se jedná o silnici I., II. nebo III. třídy;
  - c) se jedná o místní komunikaci funkční skupiny A nebo B;
  - d) se jedná o místní komunikaci funkční skupiny C:
    - na dvoukolejné trati nebo na souběhu tratí
    - s dopravním momentem dle ČSN 73 6380 větším než 20000 nebo
    - s traťovou rychlostí v místě přejezdu vyšší než 100 km/h nebo
    - na které se nachází ve směru jízdy k přejezdu ve vzdálenosti menší než 30 m od hranice nebezpečného pásma přejezdu hranice křižovatky (viz ČSN 73 6380) se silnicí nebo s místní komunikací nebo s účelovou komunikací s tuhou vozovkou nebo stmeleným povrchem, nebo
    - s úhlem křížení menším než 75° nebo větším než 105°;
  - e) se jedná o účelovou komunikaci s tuhou vozovkou nebo se stmeleným povrchem:
    - na dvoukolejné trati nebo na souběhu tratí
    - s dopravním momentem dle ČSN 73 6380 větším než 20000 nebo
    - s traťovou rychlostí v místě přejezdu vyšší než 100 km/h nebo
    - na které se nachází ve směru jízdy k přejezdu ve vzdálenosti menší než 30 m od hranice nebezpečného pásma přejezdu hranice křižovatky (viz ČSN 73 6380) se silnicí nebo s místní komunikací nebo s jinou účelovou komunikací s tuhou vozovkou nebo se stmeleným povrchem
    - s úhlem křížení menším než 75° nebo větším než 105°;
  - f) se jedná o polní nebo lesní cestu nebo účelovou komunikaci s nestmeleným povrchem:
    - s dopravním momentem dle ČSN 73 6380 větším než 40000 nebo
    - s traťovou rychlostí vyšší než 100 km/h;

<sup>2</sup> V době schválení tohoto MP se jedná o zákon č. 13/1997 Sb.

- g) úhel křížení je menší než 60° nebo větší než 120°;
- h) na přejezdu bylo přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické a pozemní komunikace je s tuhou vozovkou nebo se stmelným povrchem;
- i) je to žádoucí pro omezení hlukové zátěže okolí – viz čl. 3.12;
- j) na přejezdu došlo za období posledních 10 let k více než 3 střetnutím s motorovými silničními vozidly;
- k) na přejezdu s PZS bez závor došlo za období posledních 10 let ke 2, či více střetnutím s motorovými silničními vozidly, které by mohly být eliminovány doplněním závor;
- l) je to žádoucí vzhledem k místním podmínkám (může vyplynout z návrhu projektanta, zadavatele, správce, místního šetření, ...).

3.2 Pokud se na základě ostatních ustanovení této kapitoly navrhnou závory, navrhnou se celé závory, pokud:

- a) to vyplývá z ustanovení ČSN 34 2650;
- b) se jedná o směrově nerozdělenou silnici I. třídy a traťová rychlost je vyšší než 100 km/h;
- c) se jedná o směrově nerozdělenou místní komunikaci funkční skupiny A nebo B a traťová rychlost v místě přejezdu je vyšší než 100 km/h;
- d) se jedná o směrově nerozdělenou pozemní komunikaci s úhlem křížení menším než 60° nebo větším než 120°;
- e) se jedná o směrově nerozdělenou pozemní komunikaci a počet kolejí je větší než 1 a traťová rychlost v místě přejezdu je vyšší než 100 km/h;
- f) je to žádoucí pro omezení hlukové zátěže okolí – viz čl. 3.12;
- g) by při použití polovičních závor hrozilo poškození břevna závor silničními vozidly vyjíždějícími z přejezdu<sup>3</sup> – viz čl. 3.6.

3.3 Závory, případně levé závory<sup>4</sup>, se nenavrhnou, i když to vyplývá z ostatních ustanovení této kapitoly vyjma čl. 3.1 a) a 3.9, pokud:

- a) místní podmínky stísněných poměrů neumožňují umístění nebo použití závor, případně levých závor nebo
- b) by závorami došlo ke snížení bezpečnosti.

Může se jednat např. o následující případy:

- nemovitosti, u nichž funkci vlastníka plní jiný subjekt než SŽDC, neumožňují umístit pohon závor;
- přírodní překážky (např. skála) neumožňují umístit pohon závor;
- trolejové vedení dráhy tramvajové nebo dráhy trolejbusové nebo jiné překážky neumožňují sklápění závor a nelze využít ustanovení čl. 3.10;
- souběžný chodník nebo stezka pro cyklisty nebo stezka pro chodce a cyklisty v kombinaci s některým výše uvedeným případem neumožňují umístit pohon závor;
- směrové poměry (vlečné křivky) neumožňují použití polovičních závor nebo postupně sklápěných závor;

<sup>3</sup> V takovém případě se u celých závor, kde se sklápějí břevna závor proti sobě, nepoužije postupné sklápění.

<sup>4</sup> Levé závory z pohledu účastníka provozu na pozemních komunikacích blížího se k přejezdu u celých závor, kde se sklápějí břevna závor proti sobě.

- zvýšení pravděpodobnosti uzavření silničního vozidla mezi závorami nebo sklopení závor na stojící vozidlo, pokud toto vozidlo dává přednost v jízdě jiným účastníkům provozu na pozemní komunikaci<sup>5</sup>.
- 3.4 V případech podle čl. 3.2 d) a e) se u dvou a vícepruhové pozemní komunikace doporučuje použití celých závor, kde se sklápějí břevna závor proti sobě.
- 3.5 Pokud se navrhuje celé závor, kde se sklápějí břevna závor proti sobě, musí se posoudit, zda budou závor současně sklápěné nebo postupně (sekvenčně) sklápěné<sup>6</sup>. Přitom se posoudí, zda při postupném sklápění hrozí poškození břevna závor silničními vozidly vyjíždějícími z přejezdu – viz čl. 3.6.
- 3.6 Pokud je v blízkosti přejezdu křižovatka nebo úrovněvé připojení polní nebo lesní cesty, účelové komunikace, která není veřejně přístupná, nebo čerpací stanice pohonných hmot, připojení motelu, motorestu apod. nebo sousední nemovitosti, u které lze předpokládat vjezd silničních vozidel delších než 8 m, se pro posouzení, zda hrozí poškození břevna závor silničními vozidly vyjíždějícími z přejezdu, použijí vlečné křivky dle TP 171, přičemž se použijí maximální délky silničních vozidel podle vyhlášky č. 209/2018 Sb.
- 3.7 Připouští se, aby v případě, kdy nelze umístit pohon závor na pravé straně pozemní komunikace z důvodu podle čl. 3.3 a) nebo b), byl navržen pohon závor na levé straně pozemní komunikace.
- Výstražník se v takovém případě navrhne vpravo od pozemní komunikace, případně i vlevo. Vpravo se nemusí výstražník navrhnout, pokud se jedná o chodník nebo o stezku pro chodce nebo stezku pro chodce a cyklisty, pokud jsou přidruženy k hlavnímu dopravnímu prostoru a výstražník je umístěn bezprostředně vlevo od chodníku, resp. stezky nebo nad nimi.
- 3.8 Závor se nepoužijí, pokud to vyplývá z rozhodnutí o (změně) zabezpečení přejezdu vydávaného Drážním úřadem, přestože byly závor navrženy ze strany SŽDC nebo projektanta.
- 3.9 Závor se použijí, pokud to vyplývá z rozhodnutí o (změně) zabezpečení přejezdu vydávaného Drážním úřadem, přestože nebyly závor navrženy ze strany SŽDC nebo projektanta.
- 3.10 Ze stany SŽDC jako provozovatele dráhy se připouští, aby na přejezdu přes pozemní komunikaci, po které vede:
- a) dráha tramvajová:
- po samostatném pásu nebo
  - v jízdním pruhu vyhrazeném pouze pro tramvaje a autobusy veřejné hromadné dopravy nebo
  - s takovou povrchovou úpravou, která omezuje běžné využití tramvajového pásu pro ostatní silniční vozidla,
- nebo
- b) dráha trolejbusová v jízdním pruhu vyhrazeném pouze pro trolejbusy a autobusy veřejné hromadné dopravy,
- byly závor použity pouze pro jízdní pruhy určené pro ostatní motorová vozidla, případně závor zasahovaly do tramvajového pásu nebo vyhrazeného jízdního pruhu méně, než stanoví ČSN 34 2650, jestliže je to nezbytné, aby se břevno sklápěné závor nepřiblížilo na nepřipustnou vzdálenost k trolejovému vedení<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Přitom se zohlední délka stanovená umístěnou dopravní značkou Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez.

<sup>6</sup> Pro postupné (sekvenční) sklápění platí požadavky uvedené v dopisech č. j. 7926/2016-SŽDC-O14 ze dne 23. 2. 2016 a č. j. 3867/2017-SŽDC-O14 ze dne 23. 1. 2017.

<sup>7</sup> Pokud by nebylo připuštěno popsané řešení, znamenalo by to, že se na přejezdu nesmí navrhnout závor. Popsané řešení se závorami kratšími, než stanoví ČSN 34 2650, považuje SŽDC za řešení s nejméně stejnou úrovní bezpečnost jako řešení bez závor.

- 3.11 Pokud se mají na základě ostatních ustanovení této kapitoly navrhnout závory a nevyplyvá-li z ostatních ustanovení této kapitoly, že se mají navrhnout celé závory, doporučuje se navrhnout poloviční závory.
- 3.12 Pro omezení hlukové zátěže okolí se musí posoudit, zda je vhodné navrhnout celé závory přehrazující všechny jízdní pruhy/pásy a pruhy pro chodce a cyklisty s ohledem na:
- a) počet jízd vlaků, posunových dílů a posunů mezi dopravami v noční době;
  - b) počet jízd vlaků, posunových dílů a posunů mezi dopravami za den;
  - c) vzdálenost budov nemocnic, lázní, ve kterých jsou ubytováni nebo vyšetřováni pacienti, či lázeňští hosté;
  - d) vzdálenost obytných budov.
- 3.13 Při návrhu polovičních závor a celých závor, kde se sklápějí břevna závor proti sobě a to postupně, nesmí pravá závor (z pohledu řidiče příjíždějícího k přejezdu) zasahovat k protisměrnému jízdnímu pruhu blíže, než je bezpečnostní odstup od pevné překážky dle ČSN 73 6110<sup>8</sup>.
- 3.14 Při návrhu celých závor, kde se sklápějí břevna závor proti sobě a to postupně nebo současně, smí být překrytí šířky jízdního pruhu požadované dle ČSN 34 2650 dosaženo až po sklopení obou břevna závor.
- 3.15 V technické zprávě projektové dokumentace se slovně (nikoliv jen odkazem na článek tohoto MP) pro každé PZS uvede, z jakého důvodu jsou závory, resp. celé závory navrženy, případně z jakého důvodu navrženy nejsou.

#### **4 UPŘESŇUJÍCÍ POŽADAVKY NA POUŽITÍ VÝSTRAŽNÍKŮ**

- 4.1 Z každého jízdního pruhu pro motorová silniční vozidla vyjma:
- a) tramvajového pásu a
  - b) jízdního pruhu vyhrazeného pouze pro tramvaje a/nebo trolejbusy a/nebo autobusy veřejné hromadné dopravy
- musí být vidět na výstražník, který nemůže být zakryt motorovým silničním vozidlem jedoucím nebo stojícím v jiném jízdním pruhu.
- 4.2 Pokud může být při pohledu z tramvajového pásu nebo jízdního pruhu vyhrazeného pouze pro tramvaje a/nebo trolejbusy a/nebo autobusy veřejné hromadné dopravy zakryt silničním vozidlem jedoucím nebo stojícím v jiném jízdním pruhu výstražník vpravo od vozovky, navrhne se další výstražník na levé straně vozovky pozemní komunikace.
- 4.3 Výstražník na levé straně vozovky pozemní komunikace se také navrhne:
- a) na silnicích I. třídy;
  - b) na místních komunikacích funkční třídy A a B;
  - c) tam, kde není viditelnost na výstražník vpravo od vozovky na vzdálenost délky pro zastavení a je z toho důvodu umístěna další dopravní značka Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný nebo Výstražný kříž pro železniční přejezd víceokolejný vlevo od vozovky pozemní komunikace (viz ČSN 73 6380).
- 4.4 Doporučuje se posoudit, zda navrhnout výstražník na levé straně vozovky pozemní komunikace vzhledem k místním podmínkám, např.:
- a) zatáčka pozemní komunikace před přejezdem;
  - b) blízká křižovatka před přejezdem;

<sup>8</sup> V případě polovičních závor se upřednostňuje požadavek ustanovení ČSN 73 6110 před požadavkem ustanovení ČSN 34 2650 ed. 2 ohledně přehrazení alespoň 90 % šířky jízdního pruhu.

- c) slunce nízko nad obzorem za výstražníkem vpravo od vozovky pozemní komunikace;
  - d) slunce nad obzorem svítící do výstražníku vpravo od vozovky pozemní komunikace;
  - e) výstražník vpravo od vozovky pozemní komunikace zaniká na pozadí;
  - f) na silnici II. třídy.
- 4.5 Výstražníky se navrhnou tak, aby byla zajištěna viditelnost výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení na příslušnou vzdálenost dle ČSN 73 6380 ze všech pozemních komunikací, ze kterých je možné a dovolené jet k železničnímu přejezdu.

## **5 POŽADAVKY NA POUŽITÍ DOPRAVNÍ ZNAČKY VÝSTRAŽNÝ KŘÍŽ**

- 5.1 Dopravní značky Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný a Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný se použijí nad každým výstražníkem, kromě případu, kde viditelnost jedné společné dopravní značky pro dva výstražníky splňuje požadavky ČSN 73 6380 ze všech směrů, pro které jsou výstražníky určeny, nestanoví-li právní předpis nebo technická norma jinak.

## **6 PŘECHODNÁ USTANOVENÍ**

- 6.1 U rozpracovaných dokumentací pro územní rozhodnutí a dokumentací pro vydání společného povolení se tento MP použije v případě, že uvedený stupeň dokumentace nebyl dosud uzavřen, resp. nebylo dosud požádáno o vydání územního rozhodnutí či stavebního povolení a nebylo dosud vydáno a rozhodnutí o (změně) zabezpečení přejezdu.
- 6.2 U dosud nezadaných dalších stupňů přípravy staveb a u rozpracovaných dokumentací v dalších stupních přípravy staveb se tento MP použije zcela nebo jen částečně, pokud respektování tohoto MP neohrozí realizaci připravované stavby. Rozhodnutí je na organizační složce SŽDC, která uzavírá smlouvu se zhotovitelem dalšího stupně přípravy stavby.

## **7 ZMOCŇOVACÍ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

- 7.1 Tento metodický pokyn je platný ode dne podpisu.
- 7.2 Výjimky z ustanovení čl. 3.1 b) až h), j), k), čl. 3.2 b) až f), čl. 3.5, 4.1 až 4.4 tohoto MP smí vyjma jeho schvalovatele povolovat i ředitel gestorského útvaru tohoto MP.



## **SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY**

### **Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy**

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel

ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení, v platném znění

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, v platném znění

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění

TP 171 Technické podmínky Ministerstva dopravy Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací

Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, Státní fond dopravní infrastruktury, 10/2017

### **Vnitřní předpisy**

SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis, v platném znění

SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení, v platném znění