

SŽ S4/4

Železniční přejezdy

Účinnost od 1. ledna 2022

Schváleno pod čj. 166696/2021-SŽ-GŘ-O13
dne 07. prosince 2021

Bc. Jiří Svoboda, MBA v. r.
generální ředitel
(Za správnost) Ing. Hana Boubertlová

SŽ S4/4
Železniční přejezdy

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor traťového hospodářství
Praha
spravazeleznic.cz

Rok vydání: 2021

Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě

© Správa železnic, státní organizace, rok 2021

Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železnic, 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 železnic 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 částí v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

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

Oprava/změna a její pořadové číslo	Číslo jednací	Účinnost od	Opravu/změnu zapracoval

PŘEDMLUVA

Železniční přejezdy tvoří důležitou součást železniční dopravní cesty. Vzhledem k tomu, že se jedná o kolizní body mezi železniční a silniční dopravou, je nezbytné trvale zajišťovat jejich velmi dobrý stavebně technický stav a vysokou úroveň prvků zajišťujících bezpečnost (systém zabezpečení přejezdů, rozhledové poměry atd.).

Pro dosažení těchto cílů byla vydána řada opatření, pokynů a směrnic, které jsou implementovány do tohoto předpisu. Spolu s ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody tvoří tento předpis základní podklad pro správu železničních přejezdů, kde Správa železnic, státní organizace (dále „SŽ“) plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy. Uvedená ustanovení předpisu „SŽ S4/4 Železniční přejezdy“ (dále jen „předpis“) jsou závazná při realizaci investičních i neinvestičních stavebních záměrů SŽ. Případné odchylky od těchto ustanovení by měly být řádně zdůvodněny a projednány s gestorským útvarem předpisu.

OBSAH

	Strana
ROZSAH ZNALOSTÍ.....	7
ZKRATKY A ZNAČKY.....	9
ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ	10
Článek 1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ.....	10
Článek 2 ROZSAH PŮSOBNOSTI	10
Článek 3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY – OBECNÁ USTANOVENÍ	10
ČÁST DRUHÁ VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ	11
Kapitola I ZÁSADY PRO NÁVRH, ŘEŠENÍ A POUŽITÍ PŘEJEZDOVÝCH KONSTRUKCÍ	11
Článek 4 STAVEBNÍ ÚPRAVY NA PŘEJEZDECH A PŘECHODECH	11
Článek 5 ŽELEZNIČNÍ SPODEK A JEHO ODVODNĚNÍ.....	11
Článek 6 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK	11
Článek 7 PŘEJEZDOVÁ VOZOVKA	11
Kapitola II DOPRAVNÍ ZNAČENÍ, ZABEZPEČENÍ PŘEJEZDŮ A VÝSTRAŽNÁ NÁVĚSTIDLA NA DRÁZE	12
Článek 8 SVISLÉ A VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ, ZABEZPEČENÍ PŘEJEZDŮ	12
Článek 9 VÝSTRAŽNÁ NÁVĚSTIDLA NA DRÁZE	13
Kapitola III ÚDRŽBA A REKONSTRUKCE PŘEJEZDŮ	13
Článek 10 ÚDRŽBA PŘEJEZDŮ	13
Článek 11 REKONSTRUKCE PŘEJEZDŮ	14
Kapitola IV PROVÁDĚNÍ PROHLÍDEK PŘEJEZDŮ	14
Článek 12 PROHLÍDKY PŘEJEZDŮ	14
Článek 13 SPOLEČNÉ PROHLÍDKY PŘEJEZDŮ	14
Kapitola V ČÍSLOVÁNÍ PŘEJEZDŮ.....	16
Článek 14 ZAVEDENÍ SYSTÉMU ČÍSLOVÁNÍ PŘEJEZDŮ	16
Článek 15 SYSTÉM ČÍSLOVÁNÍ PŘEJEZDŮ.....	16
Článek 16 UMÍSTĚNÍ A ROZMĚRY ČÍSLA PŘEJEZDU	18
Článek 17 EVIDENCE ČÍSLOVANÝCH PŘEJEZDŮ	18
Článek 18 ODPOVĚDNOST	18
Kapitola VI RUŠENÍ PŘEJEZDŮ.....	19
Článek 19 OBECNĚ.....	19
Článek 20 LEGISLATIVA	19
Kapitola VII EVIDENCE PŘEJEZDŮ.....	19
Článek 21 INFORMAČNÍ SYSTÉM PŘEJEZDY.....	19
Kapitola VIII EVIDENCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ.....	20
Článek 22 ZAŘAZOVÁNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ DO KATEGORIÍ A TŘÍD	20
Kapitola IX ROZHLEDOVÉ POMĚRY	21
Článek 23 ČSN 73 6380	21
Článek 24 PŘEDPIS SŽDC (ČSD) S4/3.....	21
Kapitola X ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI PŘEJEZDŮ	21
Článek 25 ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI PŘEJEZDŮ V RÁMCI NOVÝCH STANIČNÍCH A TRAŤOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZARÍZENÍ	21
Článek 26 ROZHODUJÍCÍ UKAZATELE K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI NA PŘEJEZDECH.....	22
ČÁST TŘETÍ 23PŘECHODNÁ USTANOVENÍ	23
ČÁST ČTVRTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	23
SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY.....	24
Příloha A (normativní) ZÁZNAM O SPOLEČNÉ PROHLÍDCE ŽELEZNIČNÍHO PŘEJEZDU A PŘÍLEHLÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE	25
Příloha B (normativní) JEDNOTNÁ IDENTIFIKACE PŘEJEZDŮ	29
Příloha C (informativní) PŘÍKLAD SESTAVY PŘEJEZDŮ PRO IZS	30

Příloha D (informativní)	SEZNAM STYČNÝCH ZAMĚSTNANCŮ GENERÁLNÍHO ŘEDITELSTVÍ SŽ, CTD A SPRÁVCE MODULU IZS FRAM SYSTÉM S. R. O. 31
Příloha E (normativní)	BODOVÉ HODNOCENÍ PŘEJEZDŮ..... 32

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 zařazení (funkce)	Znalost ustanovení
Zaměstnanci GŘ SŽ úseku provozuschopnosti dráhy, součástí jejichž náplně práce je příprava staveb nebo agenda železničních přejezdů	Úplná: celý předpis
Zaměstnanci GŘ SŽ úseku modernizace dráhy, součástí jejichž náplně práce je příprava staveb železničních přejezdů nebo agenda železničních přejezdů	Informativní: celý předpis
Zaměstnanci GŘ SŽ, kteří se podílí na realizaci staveb investičního nebo neinvestičního charakteru dotýkající se železničních přejezdů	Informativní: celý předpis
Zaměstnanci GŘ SŽ zajišťující kontrolní činnost týkající se staveb železničních přejezdů	Úplná: celý předpis
Zaměstnanci GŘ SŽ zajišťující vzdělávání a ověřování odborné způsobilosti zaměstnanců, u kterých je předepsána znalost agendy železničních přejezdů	Úplná: celý předpis
OŘ – ředitel, technický náměstek, náměstek pro provoz infrastruktury, vedoucí oddělení kontrolního, zaměstnanci odboru technického rozvoje, odboru přípravy staveb a odboru provozního	Informativní: celý předpis
OŘ - zaměstnanci pověřeni koordinací staveb a opatření vyplývající z problematiky rušení železničních přejezdů, zaměstnanci mající v pracovní náplni přípravu staveb nebo agendu přejezdů	Úplná: celý předpis
Správa tratí OŘ – přednosta, vedoucí oddělení	Úplná: celý předpis
Správa tratí OŘ – vedoucí skupiny, inženýr železniční dopravy, systémový inženýr, systémový specialista, vedoucí provozu infrastruktury, vedoucí provozního střediska, samostatný technik	Informativní: celý předpis

Správa tratí OŘ – zaměstnanci zajišťující agendu železničních přejezdů	Úplná: celý předpis
Správa tratí OŘ – vrchní mistr tratí – - traťmistr, vrchní správce tratí, mistr tratí, správce tratí	Úplná: celý předpis
Správa tratí OŘ – traťový dělník - - obchůzkář	Informativní: celý předpis
Správa sdělovací a zabezpečovací techniky OŘ – přednosta, vedoucí oddělení, vedoucí skupiny, inženýr železniční dopravy, systémový inženýr, systémový specialista, vedoucí provozu infrastruktury, samostatný technik	Informativní: čl. 1-3, 4, 8, čl. 10 odst. 8, čl. 12-16, 23, 25, 26, část třetí, přílohy A, B
Správa sdělovací a zabezpečovací techniky OŘ – zaměstnanci zajišťující údržbu a kontrolu přejezdových zabezpečovacích zařízení	Informativní: čl. 1-3, 4, 8, čl. 10 odst. 8, čl. 12-16, 23, 25, 26, část třetí, přílohy A, B
Správa železniční geodézie	Informativní: celý předpis
Stavební správa - ředitel stavební správy, náměstek ředitele pro techniku, náměstek ředitele pro investice	Informativní: celý předpis
Stavební správa - vedoucí skupiny, systémový specialista a inženýr železniční dopravy pro obor železničního svršku a spodku a odbor zabezpečovacího zařízení, zaměstnanci zajišťující technický dozor na stavbách přejezdů a PZZ	Úplná: celý předpis
CTD - přednosta správy diagnostiky a zaměstnanci zabývající se agendou železničních přejezdů	Úplná: celý předpis
Všechny cizí fyzické nebo právnické osoby dle čl. 2 tohoto předpisu na základě smluvního vztahu se SŽ	Úplná: celý předpis

ZKRATKY A ZNAČKY

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

BHP.....	Bodové hodnocení přejezdů
CTD.....	Centrum telematiky a diagnostiky
ČR.....	Česká republika
ČSD.....	Československé státní dráhy
ČSN.....	Česká technická norma
GŘ.....	Generální ředitelství
ISPD.....	Informační systém provozovatele dráhy
IS Přejezdy.....	Informační systém Přejezdy – pasport železničních přejezdů a přechodů
IZS.....	integrováný záchranný systém
MU.....	Mimořádná událost
O11	Odbor řízení provozu
O13	Odbor traťového hospodářství
O14.....	Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky
O18.....	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
O22	Odbor informatiky
O27	Odbor komunikace
OŘ.....	Oblastní ředitelství
PK.....	Pozemní komunikace
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
ŘO13	ředitel Odboru traťového hospodářství
S-JTSK.....	Systém – Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SZZ.....	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ.....	Správa železnic, státní organizace
SŽDC.....	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TOR.....	Trvalé omezení rychlosti
TUDU.....	Traťový a definiční úsek
TZZ.....	Traťové zabezpečovací zařízení

Generální ředitel schválil podle čl. 14 odst. 1 a čl. 15 Statutu státní organizace Správa železnic (dále jednotlivě jen „Statut“ a „SŽ“) tento předpis SŽ S4/4 – Železniční přejezdy (dále jen „předpis“).

ČÁST PRVNÍ ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Článek 1 Úvodní ustanovení

- (1) Předpis je vnitřním předpisem SŽ jakožto provozovatele dráhy.
- (2) Předpis obsahuje základní ustanovení pro správu a údržbu železničních přejezdů a přechodů (dále jen „přejezdů“).

Článek 2 Rozsah působnosti

- (1) Předpis je závazný pro všechny příslušné organizační složky SŽ, na základě smluvního vztahu je rovněž závazný pro všechny provozovatele dráhy odlišné od SŽ, provozující dráhy v majetku České republiky (dále jen ČR), se kterými má právo hospodařit SŽ a pro všechny další cizí fyzické nebo právnické osoby zejm. provádějící práce na železničních přejezdech železničních drah SŽ na základě smluvního vztahu. Ve smluvních závazcích se zhotoviteli ve stádiu přípravy i realizace budou zakotvené povinnosti dodržovat ustanovení tohoto předpisu.
- (2) Výjimky z tohoto předpisu povoluje ředitel Odboru traťového hospodářství (dále jen „ŘO13“).
- (3) Veškeré nejasnosti nebo nestandardní řešení neupravené tímto předpisem, týkající se předmětu tohoto předpisu, jsou v gesci gestorského útvaru.
- (4) Pokud jsou v textu uvedeny odkazy na jiné dokumenty (předpisy), rozumí se tímto odkaz na příslušný dokument v platném znění či v aktuálním znění.

Článek 3 Železniční přejezdy – obecná ustanovení

- (1) Železniční přejezd je křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí, které se označuje výstražným křížem.
- (2) Požadavky pro navrhování, stavbu a rekonstrukci přejezdů, včetně požadavků na úpravy pozemních komunikací v blízkosti přejezdů, stanovuje ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.
- (3) ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody dále stanoví požadavky na údržbu přejezdů rekonstruovaných podle této normy a posuzování stávajícího stavu (zabezpečení, rozhledových poměrů atd.).
- (4) Technické požadavky pro přejezdová zabezpečovací zařízení a příklady umístění a označení výstražníků a závor stanoví ČSN 34 2650 ed2.

ČÁST DRUHÁ VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Kapitola I

Zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí

Článek 4

Stavební úpravy na přejezdech a přechodech

- (1) Stavební úprava nově zřizovaných a rekonstruovaných přejezdů musí splňovat ustanovení normy ČSN 73 6380, ČSN 73 6360-1 a ČSN 73 6360-2. Odchylnou stavební úpravu přejezdů zřízených před účinností těchto norem podle ustanovení dřívějších oborových norem je dovoleno ponechat do nejbližší rekonstrukce.
- (2) Konkrétní požadavky na umístění přejezdu, vzdálenost nejbližší hranice křižovatky a silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací od nebezpečného pásma přejezdu, umístění přejezdu vůči výhybce, stanici, výhybně, odbočce či nákladišti, jakožto i možnosti umístění přejezdu v oblouku nebo v přechodnici s převýšením, zalomení lomů nivelety pozemních komunikací v prostoru přejezdové konstrukce i mimo ní apod., jsou uvedeny v ČSN 73 6380 a v SŽDC S3 Železniční svršek.
- (3) Dle ČSN 73 6380 nelze nově zřizovat přejezdy s úhlem křížení menším než 75° a stávající přejezdy se při rekonstrukci upraví tak, aby úhel křížení byl nejméně 75° (pokud je to z územně-technického hlediska možné). Vzhledem k tomu, že stávajících přejezdů s nevyhovujícím úhlem křížení je na tratích SŽ velké množství, je nutné u všech staveb vždy ověřit možnost napřímění úhlu křížení.

Článek 5

Železniční spodek a jeho odvodnění

Plynulý provoz na přejezdu je závislý na únosnosti zemní pláně a jejím odvodnění v místě přejezdu. Požadavky na inženýrskogeologický průzkum, zesílenou konstrukci pražcového podloží a odvodnění jsou zpracovány v předpisu SŽ S4 Železniční spodek, vzorové listy železničního spodku Ž3 Odvodnění a vzorové listy železničního spodku Ž4 Pražcové podloží.

Článek 6

Železniční svršek

Konstrukční úpravy na železničním svršku v prostoru přejezdů jsou blíže upraveny v předpisu SŽDC S3 Železniční svršek, Díl VIII Zvláštní konstrukce železničního svršku. Jedná se o parametry kolejnicového žlábků, umístění kolejnicových styků a svarů, druh a rozdělení pražců na přejezdu a v přilehlém úseku, řešení ochranných náběhů, nutnost použití spojovacích a upevňovacích součástí železničního svršku se schválenou antikorozií úpravou, řešení požadavku na rozebíratelnost přejezdové konstrukce v mezikolejovém prostoru a vně kolejnic použít jinou konstrukci, například živičnou konstrukci vozovky a zajištění volného prostoru kolejového roštu (řešení pro jednotlivé řády kolejí).

Článek 7

Přejezdová vozovka

- (1) Stavební úprava povrchu přejezdu musí být provedena tak, aby odpovídala zatížení silničním provozem a zajišťovala bezpečnost silniční a drážní dopravy. Konkrétní technické řešení schvaluje vlastník (provozovatel) dráhy.
- (2) Přejezdové konstrukce použité ve stavbě musí mít vždy schválené Technické podmínky dodací, které určují podmínky pro zabudování konstrukcí do stavby, včetně záručních podmínek. Součástí dodávky musí být i doložení potřebných certifikátů a splnění podmínek vyžadovaných příslušnými právními předpisy (např. vyhláška č. 268/2009 Sb.).

- (3) U přejezdových konstrukcí, které mají závěrné zídky, musí být vnější panel uložen zásadně na závěrné zídce. Nově nelze použít systém, kde je vnější panel podepřen vodorovně hlavami pražců a závěrná zídka pouze dotlačuje vnější přejezdový panel ke kolejnici.
- (4) U přejezdových konstrukcí, které mají systém uložení panelů přímo na pražci, nelze použít betonový pražec B 03 (pražec s pružným bezpodkladnicovým upevněním délky 2,40 m). Důvodem je skutečnost, že pražce B 03 jsou celkově subtilnější, kratší, s odlišným tvarem hlavy a není tak zajištěna dostatečná podpora vnějších panelů. V případě, že je v úseku s těmito pražci zřizován (rekonstruován) železniční přejezd, požaduje se přednostně zvolit jiný, kompatibilní typ přejezdové konstrukce, případně se musí pražce B 03 nahradit jiným typem betonového pražce s bezpodkladnicovým pružným upevněním, zajišťujícím odpovídající podporu vnějších přejezdových panelů, zpravidla délky 2,6 m (např. B 91S (T) apod.), a to jak v místě železničního přejezdu, tak v úseku délky 20 – 50 m před a za přejezdem (podle traťové rychlosti nebo místních podmínek), pro zajištění pozvolné změny tuhosti jízdní dráhy mimo přejezd.
- (5) Nestandardně upravené vnější přejezdové panely (například panely lichoběžníkového průřezu) lze použít pouze k řešení situace v mezikolejovém prostoru u vícekolejných přejezdů. V tomto případě je použití upravených panelů přípustné, z důvodu optimalizace lomu nivelety komunikace v prostoru přejezdu mezi kolejemi. Jiné použití těchto panelů není důvodné a je nežádoucí s ohledem zejména na problematické objednávání náhradních atypických panelů při jejich výměně z důvodu opotřebení nebo poškození. Použití standardních panelů znamená zvětšení rozsahu úprav navazující pozemní komunikace. Případy, kdy nebude možné navrženou rekonstrukci přejezdu bez nestandardně upravených panelů (snížených nebo zvýšených), schvaluje ŘO13.
- (6) V případě, že je projektová dokumentace na rekonstrukci nebo údržbu přejezdu zpracovaná jako podklad pro výběr zhotovitele stavby, je z důvodu zajištění transparentnosti a rovného zacházení, potřebné níže uvedený popis technických požadavků uvádět pouze v obecné rovině:
- materiál přejezdové konstrukce (pryž, beton, plastbeton, ...),
 - předpokládané zatížení silniční dopravou (např. TNV/24 h),
 - použití závěrné zídky, její umístění, minimální vzdálenost od osy koleje, minimální vzdálenost mezi čelem pražce a závěrnou zídkou,
 - způsob uložení přejezdové konstrukce na kolejový rošt (pokud to specifikace návrhu vyžaduje).

Další parametry (například délka panelů, požadovaný typ přejezdové konstrukce apod.) je v projektových dokumentacích možno uvádět jako příklad.

Kapitola II

Dopravní značení, zabezpečení přejezdů a výstražná návěstidla na dráze

Článek 8

Svislé a vodorovné dopravní značení, zabezpečení přejezdů

- (1) Pokud se železniční dráha kříží s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí, musí být křížení označeno a zabezpečeno (viz zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách).
- (2) 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 (viz zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách) a silničního správního úřadu.
- (3) Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích (viz zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách).
- (4) Přejezdy vybavené kamerovými systémy pro monitorování musí být označeny dodatkovou tabulkou dle vyhlášky č. 294/295 Sb., vyhláška kterou se provádějí pravidla provozu

na pozemních komunikacích v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 a zákonem č. 110/2019 Sb., zákon o zpracování osobních údajů. Dodatková tabulka se nesmí umístit na stejnou konstrukci, jako je umístěna dopravní značka výstražný kříž, výstražník PZS nebo pohon závory a ani je nesmí zakrývat při pohledu z pozemní komunikace."

Článek 9 Výstražná návěstidla na dráze

Na dráze celostátní, regionální, místní, zkušební i vlečce musí být před každým přejezdem zabezpečeným pouze výstražným křížem, umístěno výstražné návěstidlo s návěstí „Pískejte“. Zásady pro umístění výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“ jsou obsaženy v ČSN 73 6380.

Kapitola III Údržba a rekonstrukce přejezdů

Dle rozsahu a povahy prací se činnosti na přejezdech rozdělují na údržbu a rekonstrukci přejezdů.

Článek 10 Údržba přejezdů

- (1) Údržbu přejezdů tvoří souhrn prací, kterými se přejezdy a jejich vybavení udržují v řádném technickém, bezpečném a sjízdném stavu za všech povětrnostních a za běžných dopravních podmínek. Údržba se provádí průběžně po celý rok. Jedná se o řadu preventivních a jiných opatření prováděných tak, aby po dobu své životnosti přejezd plnil všechny své funkce.
- (2) Údržba přejezdů zahrnuje kontrolní prohlídky, odstraňování zjištěných závad, čištění, provozní údržbu, úpravu parametrů rozhledu, opravy, výměnu částí konstrukce za stejný typ apod.
- (3) Cílem údržby je odstranit závady ve sjízdnosti, opotřebením nebo poškozením přejezdů, jejich součástí a příslušenství.
- (4) Za údržbu přejezdů je odpovědný vlastník přejezdu, na železničních drahách ČR povinnosti související s údržbou zabezpečuje příslušná odborná správa.
- (5) Vlastník dráhy je povinen udržovat v řádném stavu pozemní komunikaci na přejezdu bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje, na přejezdu se závorami v úseku mezi závorami, a to v celé šíři tělesa pozemní komunikace. Vlastník dráhy je povinen u silnice a místní komunikace I. a II. třídy zajistit úpravu přilehlých úseků pozemní komunikace k přejezdu tak, aby najíždění silničních vozidel na přejezd bylo plynulé.
- (6) Na přejezdové vozovce, jejíž prostor je popsán a vymezen v článku 10, odstavci (5) tohoto předpisu, zajišťuje odstraňování sněhu a posypávání vozovky vlastník dráhy.
- (7) U přejezdů s kolejovými obvody se nesmí používat k posypu vozovky chemických prostředků do minimální vzdálenosti 25 m od hranice nebezpečného pásma přejezdu. Klesá-li pozemní komunikace k přejezdu s kolejovými obvody, na požadavek vlastníka dráhy se hranice zákazu posypu chemickými materiály prodlouží až na vzdálenost 200 m od přejezdu a dohodnutým způsobem se vyznačí na pozemní komunikaci.
- (8) Ve smyslu přílohy č. 7 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, zajišťuje v přilehlých úsecích pozemní komunikace k přejezdu odstraňování sněhu a posypávání vozovky vlastník pozemní komunikace. V případě, že na přilehlých úsecích pozemní komunikace k přejezdu je ponechána sněhová vrstva, dbá vlastník pozemní komunikace na to, aby tato sněhová vrstva plynule navazovala na niveletu přejezdu.

Článek 11

Rekonstrukce přejezdů

- (1) Rekonstrukce přejezdu je stavební zásah, kterým se docílí zajištění požadovaných funkčních vlastností přejezdu.
- (2) V rámci rekonstrukce přejezdu dojde k uvedení přejezdu do stavu v souladu s aktuálně platnou legislativou.
- (3) V rámci rekonstrukce přejezdu může být realizována i změna dispozice křížení.
- (4) Pokud šířka pozemní komunikace na přejezdu neodpovídá šířce jejích přilehlých úseků, je vlastník dráhy povinen přejezd při jeho rekonstrukci přiměřeně rozšířit; u silnice a místní komunikace užší než 5 m musí být na přejezdu zachována volná šířka pozemní komunikace alespoň 5 m.
- (5) Vlastník dráhy je povinen u silnice a místní komunikace I. a II. třídy zajistit úpravu přilehlých úseků pozemní komunikace k přejezdu tak, aby najíždění silničních vozidel na přejezd bylo plynulé.

Kapitola IV

Provádění prohlídek přejezdů

Článek 12

Prohlídky přejezdů

Dle Vyhlášky č. 177/1995 Sb., jsou přejezdy kontrolovány v rámci obchůzky tratě, komplexní prohlídky tratě a prohlídky přejezdů a přechodů. Členění prohlídek přejezdů a popis jejich obsahu je uveden v předpisu SŽDC S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a drahách regionálních.

Článek 13

Společné prohlídky přejezdů

- (1) Nad rámec prohlídek přejezdů dle článku 12, odstavec 1 byl zaveden systém společných prohlídek přejezdů. Zajištění bezpečnosti na přejezdech je společnou povinností jak vlastníka dráhy, tak vlastníka pozemní komunikace. Cílem zavedení pravidelných společných prohlídek přejezdů a přilehlých pozemních komunikací na dráze celostátní a drahách regionálních je zvýšení bezpečnosti silničního a železničního provozu a snížení počtu mimořádných událostí.
- (2) Společná prohlídka komplexně posuzuje stav přejezdu z pohledu odpovědnosti zainteresovaných subjektů.

Do odpovědnosti vlastníka dráhy patří:

- oblast přejezdu vymezena vzdáleností 2,5 m od osy krajní koleje u přejezdů bez závor,
- oblast přejezdu vymezená vzdáleností mezi závorami,
- rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla (viz ČSN 73 6380),
- výstražné kříže a silniční značky umístěné na stožáru výstražníku, stožáru závory nebo sloupku výstražného kříže,
- přejezdové zabezpečovací zařízení,
- odvodnění vlastního přejezdu, které je umístěné v části, za kterou odpovídá vlastník dráhy,
- návěstidla mající vazbu na přejezd (přejezdník, varovná návěstidla například výstražný kolík, atd.),
- vodorovné dopravní značení ve vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje u přejezdu bez závor, případně mezi závorami u přejezdů zabezpečených PZZ (např. vodící proužky).

Do odpovědnosti vlastníka pozemní komunikace (dále jen „PK“) patří:

- pozemní komunikace od vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje přejezdu, která navazuje na oblast s odpovědností vlastníka dráhy u přejezdu bez závor,
- pozemní komunikace až od úrovně závor, která navazuje na oblast s odpovědností vlastníka dráhy u přejezdů zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami,
- svislé nebo vodorovné dopravní značení mající vazbu na přejezd (například návěstní desky, značky zakazující vjezd některým silničním vozidlům, značky upozorňující na přejezd, značky upravující přednost, příkazující směr jízdy, zakazující odbočení, atd.),
- tabulky zakazující použití chemického posypu (sůl nebo solanka) při zimní údržbě PK,
- úplnost a technický stav vodorovného dopravního značení na PK mimo obvod dráhy,
- odvodnění pozemní komunikace, které je umístěné v části, za kterou odpovídá vlastník PK,
- jiná silniční dopravní zařízení mající vazbu na přejezd.

(3) Účastníci společné prohlídky:

za vlastníka dráhy: - SŽ, příslušné oblastní ředitelství (dále jen „OŘ“),

- za vlastníka PK:
- u silnic I. třídy – Ředitelství silnic a dálnic ČR,
 - u silnic II. a III. třídy – Správa a údržba silnic,
 - u místní komunikace – obec,
 - u účelové komunikace – vlastník (fyzická nebo právnická osoba, například i obec),

Na společnou prohlídku je možné přizvat i zástupce Policie ČR. Účastníci společné prohlídky musí být osoby znalé projednávané problematiky s odpovídající odpovědností.

- (4) Společnou prohlídku přejezdu a přilehlé PK svolává vlastník dráhy.
- (5) Společná prohlídka je vykonána na každém přejezdu silnice I., II., III. třídy 1 x za 5 let a na přejezdu místní nebo účelové komunikace 1 x za 10 let.
- (6) Kromě pravidelných společných prohlídek lze svolat mimořádnou prohlídku na žádost vlastníka dráhy, PK nebo třetího subjektu (Policie ČR, Drážního úřadu, atd.).
- (7) Obsahem společné prohlídky je fyzická prohlídka přejezdu, přilehlé železniční dopravní cesty a přilehlých PK. Společná prohlídka železniční dopravní cesty se provádí do vzdálenosti předepsaných rozhledových poměrů. Společná prohlídka PK na silnicích I., II. a III. třídy se provádí do vzdálenosti 240 m od přejezdu. V případě místních a účelových komunikací se provádí společná prohlídka PK na délku předepsaného rozhledu na výstražník nebo výstražný kříž nebo od místa předepsané viditelnosti nejvzdálenější dopravní značky související s železničním přejezdem (podle toho, co je od přejezdu dále).
- (8) Zjištěné skutečnosti zaznamenají účastníci prohlídky do „Záznamu o společné prohlídce“, který se skládá ze dvou částí. První část je list formátu A4, kde je v horní polovině schématická mapka přejezdu a jeho nejbližšího okolí a v dolní části jsou obecná data o přejezdu. Celá první strana je vygenerována z informačního systému Přejezdy – pasport železničních přejezdů a přechodů (dále jen „IS Přejezdy“), viz Kapitola VII Evidence přejezdů. Připraví si ji zástupce vlastníka dráhy a bude ji mít během prohlídky k dispozici. Druhá část „Záznamu o společné prohlídce“ je tvořena z několika listů formátu A4, na kterých jsou uvedeny otázky týkající se vlastního přejezdu a jeho nejbližšího okolí, na které odpoví účastníci společné prohlídky. Na základě těchto odpovědí účastníci společné prohlídky navrhnují případné bezpečnostní úpravy. Otázky jsou řazeny do jednotlivých okruhů. Každý okruh účastníci společné prohlídky zvlášť vyhodnotí a písemně vyznačí, jaké případné úpravy budou provedeny, kdo je provede a jaký je termín provedení. Druhou část „Záznamu o společné prohlídce“ připraví zástupce vlastníka dráhy a bude ji mít k dispozici během prohlídky. Vzor „Záznamu o společné prohlídce“, viz Příloha A.
- (9) Výsledkem společné prohlídky přejezdu a přilehlé PK musí být komplexní posouzení stavu přejezdu a přilehlé PK z hlediska bezpečného přejetí dráhy silničním vozidlem. Vyplněný

„Záznam o společné prohlídce“ musí být podepsaný všemi zúčastněnými. Pokud ze společné prohlídky vyplynou návrhy na řešení vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na přejezdu, musí být uvedeny v „Záznamu o společné prohlídce“.

- (10) Kompletní „Záznam o společné prohlídce“ zašle vlastník dráhy účastníkům společné prohlídky nejpozději tři týdny po provedení společné prohlídky přejezdu na přílehlé PK.
- (11) Pokud se účastníci společné prohlídky nedohodnou na případných úpravách, může kterákoliv strana podat podnět příslušnému silničnímu správnímu úřadu k řešení situace. Příslušným silničním správním úřadem může být:
 - Drážní úřad (v případě nedohody v oblasti obvodu dráhy),
 - příslušný silniční správní úřad (v případě nedohody v oblasti rozhledového pole pro rychlá vozidla mimo obvod dráhy), tj. krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a obec,
 - orgán příslušný ke stanovení místní úpravy,
 - obec s rozšířenou působností v případě stanovení místní úpravy na veřejně přístupné účelové komunikaci po předchozím vyjádření Policie ČR.
- (12) V případě, že se odpovědný zástupce vlastníka PK nezúčastní společné prohlídky, ač byl řádně (písemně) a včas (minimálně 14 dnů před termínem konání) vyzván, prohlídka přejezdu se vykoná a „Záznam o společné prohlídce“ je mu předán nebo zaslán. V případě, že byly zjištěny nedostatky na jeho straně a v případě jeho nečinnosti se případ předá jako podnět k řízení příslušného orgánu.

Vyplněný a podepsaný „Záznam o společné prohlídce“ musí být řádně uchován po dobu nejméně 10 let od data provedení prohlídky, přičemž před předáním na spisovnu může být záznam po dobu provozní potřeby uložen u určeného zpracovatele. Po uplynutí výše uvedené doby bude záznam o společné prohlídce postoupen do skartačního řízení v souladu se spisovým řádem R2.

Kapitola V Číslování přejezdů

Článek 14 Zavedení systému číslování přejezdů

- (1) Cílem zavedení systému číslování přejezdů je jejich správná dílčí identifikace a týká se železničních přejezdů na dráhách SŽ.
- (2) V případě drah osob odlišných od SŽ mohou jejich zástupné osoby požádat o přidělení čísla přejezdu SŽ a tím zavedení do evidence přejezdů.
- (3) Jednotná identifikace přejezdů byla vytvořena na podporu bezpečnosti železničního a silničního provozu, kdy při vzniku kolizní situace silničního a železničního provozu lze určeným postupem jednoznačně a nezaměnitelně identifikovat konkrétní dotčený přejezd a tím umožnit zastavení drážní dopravy a přivolat složky integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“).
- (4) Seznam číslovaných přejezdů je v týdenních intervalech generován a poskytován IZS jako sestava přejezdů pod názvem Identifikace přejezdů.

Článek 15 Systém číslování přejezdů

- (1) Jednotná identifikace přejezdů (dále jen číslování přejezdů) je provedena tak, že každému přejezdu na dráze celostátní, dráhách regionálních a místních, kde SŽ plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy, je přiděleno identické označení ve formátu velké písmeno P a až čtyřmístné číslo řady 1 až 8999 a to bez mezery mezi nimi, tj. P1 až P8999.

- (2) Železniční přejezdy na dráhách ostatních vlastníků jsou označeny číselnou řadou P9001 až P9999.
- (3) Železniční přejezdy na vlečkách jsou označeny číselnou řadou P10001 až P99999.
- (4) Identifikační čísla (dále jen čísla) P9000 a P10000 jsou vynechána.
- (5) Každé číslo je pro daný přejezd jedinečné, v případě zrušení přejezdu je číslo zrušeného přejezdu vynecháno a není již nikdy použito.
- (6) V případě zřízení nového přejezdu je přiděleno další číslo v pořadí. Nová čísla přejezdů jsou automaticky generována pasportem přejezdů po zadání povinných položek správcem přejezdů příslušné správy tratí (TUDU, km poloha, GPS souřadnice).
- (7) Číselné označení musí mít i dočasné přejezdy (přejezdy pro stavební účely), které jsou zřízeny na základě rozhodnutí Drážního úřadu. Tyto přejezdy se na dráhách SŽ označují ve formátu velké písmeno X a až čtyřmístné číslo řady 1 až 8999 a to bez mezery mezi nimi, tj. X1 až X8999.
- (8) Čísla přejezdů na ostatních dráhách přiděluje Odbor traťového hospodářství (dále jen „O13“) po zaslání identifikačních údajů vlastníkem.
- (9) Čísla se přidělují všem přejezdům na veřejných pozemních komunikacích na dráze celostátní, dráhách regionálních, místních a zkušebních a vlečkách, tzn. na silnicích I., II. a III. třídy, místních komunikacích a účelových komunikacích. Přejezdy v uzavřených areálech (vysvětlení viz ČSN 73 6380) číslovány nejsou. Na těchto přejezdech probíhá vnitrozávodní doprava, kterou si řídí a reguluje vlastník uzavřeného areálu.
- (10) V případě rekonstrukce přejezdu a úprav navazující komunikace, kdy dochází k posunu přejezdu o více než 20 m, je nutno vygenerovat nové číslo přejezdu. Původní číslo již nebude použito. Výjimku z tohoto ustanovení může po projednání udělit ŘO13.
- (11) V případě, že bude u přejezdu budován dodatečně přechod pro pěší nebo přejezd pro cyklostezku a tento přechod nebo přejezd bude zabezpečen jedním zabezpečovacím zařízením (jedním technologickým celkem) nebo bude dodatečný přechod nebo přejezd pro cyklostezku budován ve vzdálenosti ≤ 20 m od původního přejezdu a bude zabezpečen pouze výstražným křížem, nejedná se o nový přejezd (výstražné kříže jsou osazeny u přejezdu i u přechodu pro chodce nebo přejezdu pro cyklostezku). Pokud bude mít dobudovaný přechod nebo přejezd pro cyklostezku vlastní zabezpečovací zařízení (jiný technologický celek než má přejezd), nebo bude zabezpečen výstražným křížem a bude ve větší vzdálenosti od původního přejezdu více jak 20 m, je nutno na tento přechod nahlížet jako na nový a nové číslo vygenerovat.
- (12) Úroňová křížení v dopravnách, nákladištích a na zastávkách, určená pro železniční nebo poštovní manipulaci, dále pro pohyb cestujících nebo zaměstnanců provozovatele dráhy nebo drážní dopravy, nejsou číslována. Doprava na těchto úroňových kříženích (přechodech a přejezdech) se řídí základní dopravní dokumentací, případně opatřením provozovatele dráhy.
- (13) V případě vícekolejného přejezdu (v železniční stanici, příp. souběhu tratí nebo souběhu tratí s vlečkami, kde je alespoň jedna kolej, kde SŽ plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy) je přejezdu přiděleno jedno číslo z řady P1 až P8999 společné pro všechny koleje v přejezdu. V případě situování přejezdu na souběhu tratě jiného vlastníka dráhy a vlastníka (provozovatele) vlečky je přiděleno jedno číslo přejezdu řady P9001 až P9999.
- (14) Čísla přejezdů na dráhách, které přecházejí do vlastnictví třetích osob, tj. osob odlišných od SŽ, se musí po převodu přecíslovat ve smyslu článku 15, odst. 2 tohoto předpisu. Původní čísla již nejsou nikdy použita.

Článek 16

Umístění a rozměry čísla přejezdu

- (1) Číslo (na samolepící fólii) se umístí:
 - u přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži a PZM (přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením mechanickým) – na rubovou stranu ramene všech výstražných křížů na přejezdu,
 - u přejezdů zabezpečených PZS (přejezdy vybavené přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným) – na rubovou stranu světelné skříně na všech výstražnicích přejezdu.
- (2) Rozměry samolepící fólie jsou 190 mm x 70 mm, podklad fólie je bílý v reflexní úpravě, číslice černá, matná, výšky 50 mm, tloušťky číslic – 8 mm, viz Příloha B.
- (3) Údržbu čísla přejezdu zajišťuje vlastník přejezdu, tzn., že číselnou řadu P1-P8999 a X1-X8999 udržuje příslušné oblastní ředitelství SŽ.

Článek 17

Evidence číslovaných přejezdů

- (1) Všechny očíslované železniční přejezdy jsou seřazeny v přehledné sestavě přejezdů pro IZS - Identifikace přejezdů a jsou jim přiřazeny identifikační údaje. Výstřižek sestavy viz Příloha C.
- (2) Sestava je rozdělena na čtyři části – přejezdy na dráhách SŽ (P1-P8999), dočasné přejezdy na dráhách SŽ (X1-X8999), přejezdy na dráhách ostatních vlastníků (P9001-P9999) a přejezdy na vlečkách bez rozdílu vlastníka (P10001-P99999). V případě, že je přejezd očíslován i číslem správce pozemní komunikace, bude v sestavě uvedeno i toto číslo přejezdu.
- (3) Údaje o přejezdech na dráhách SŽ jsou do sestavy automaticky generovány z pasportu přejezdů. Kontakty na příslušné výpravčí příp. dispečery doplňuje Odbor řízení provozu (dále jen „O11“).
- (4) Telefonní čísla označená v sestavě přejezdů jako preferovaná telefonní čísla (sloupec 4) se stanovují podle nejvčasnější dostupnosti na zaměstnance (výpravčí nebo dispečer), který má technické prostředky k zastavení drážní dopravy na příslušném přejezdu. Vkládají se do každého okénka dvě (např. mobilní telefon a pevná linka) ve formátu xxxxxxxx, xxxxxxxx a mohou určovat i více železničních stanic, nebo dispečerských pracovišť.
- (5) Údaje o přejezdech na dráhách jiných vlastníků jsou vkládány do sestavy IZS ručně po zaslání identifikačních údajů vlastníkem nebo provozovatelem dráhy a to na e-mailovou adresu: přejezdy@spravazeleznice.cz. Údaje zasláné na tuto e-mailovou adresu do tabulky zapisuje O13, odpovědnost za správnost těchto údajů nese vlastník (provozovatel příslušné dráhy).
- (6) V sestavě IZS jsou zvýrazněny souběhy tratí, příp. tratí a vleček fialovou barvou ve sloupci 1 trvale, pokud se provede jakákoliv změna v údajích k jednotlivým přejezdům, je tato změna po dobu jednoho týdne zvýrazněna žlutě.

Článek 18

Odpovědnost

- (1) Za evidenci údajů o přejezdech a správnost údajů o přejezdech na dráhách SŽ odpovídá příslušné oblastní ředitelství SŽ. Za správnost údajů o přejezdech na dráhách ostatních vlastníků a vlečkách zodpovídají vlastníci nebo provozovatelé ostatních drah.
- (2) Za správnost údajů a jejich včasnou aktualizaci týkající se telefonních spojení u přejezdů na dráhách SŽ odpovídá O11 na základě hlášení změn oblastním ředitelstvím SŽ.
- (3) Za údržbu sestavy Identifikace přejezdů pro IZS odpovídá Odbor informatiky (O22).
- (4) Za pravidelnou medializaci významu číslování přejezdů a jeho správného využívání odpovídá Odbor komunikace (O27).

- (5) Seznam styčných zaměstnanců generálního ředitelství a CTD – viz Příloha D.

Kapitola VI Rušení přejezdů

Článek 19 Obecně

Při rušení přejezdů dochází ke značnému zásahu do dopravní obslužnosti území. Z tohoto důvodu je projednávání možnosti zrušení přejezdu, respektive zřízení náhradního přístupu velmi individuální a musí probíhat ve spolupráci s místní samosprávou.

Článek 20 Legislativa

- (1) Proces rušení přejezdů je stanoven § 37a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. O zrušení přejezdu rozhoduje silniční správní úřad. Silničním správním úřadem pro silnici I. třídy je krajský úřad, pro silnice II., III. třídy a účelové komunikace obecní úřad obce s rozšířenou působností a pro místní komunikace obecní úřad.
- (2) Na žádost vlastníka dráhy nebo pozemní komunikace povolí příslušný silniční správní úřad zrušení přejezdu, pokud k přístupu k nemovitostem, k němuž je využívána pozemní komunikace, je možné využít jinou vhodnou trasu, která:
 - není delší o více než 5 km a
 - nevede přes přejezd s nižším stupněm zabezpečení.
- (3) Účastníkem řízení o povolení zrušení přejezdu je vlastník pozemní komunikace, vlastník dráhy a obec, na jejímž území se rušený přejezd nachází.
- (4) Silniční správní úřad si před vydáním rozhodnutí vyžádá závazné stanovisko:
 - Policie České republiky k posouzení vhodnosti trasy podle odstavce 2, jde-li o zrušení přejezdu na silnici, místní komunikaci nebo veřejně přístupné účelové komunikaci
 - Drážního úřadu k posouzení stupně zabezpečení přejezdu, má-li trasa podle odstavce 2 vést přes přejezd.
- (5) Proces rušení přejezdů u SŽ se řídí SŽDC SM86 Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad.

Kapitola VII Evidence přejezdů

Článek 21 Informační systém Přejezdy

- (1) Základní evidencí přejezdů je pasport, který vedou jejich správci.
- (2) Rozsah a způsob vedení pasportu přejezdů stanoví vlastník.
- (3) Objekty přejezdů jsou předmětem evidence realizované v rámci informačního systému Přejezdy – pasport železničních přejezdů a přechodů. Z věcného hlediska tvoří tuto evidenci zejména technický popis aktuálního stavu zabezpečení, přejezdové konstrukce, železničního svršku a pozemní komunikace. Stěžejní funkcionalitou IS Přejezdy je výpočet rozhledových poměrů.
- (4) Pro lokalizaci přejezdů v IS Přejezdy se využívá metodiky členění sítě tratí a kolejíšť na traťové a definiční úseky podle předpisu SŽDC (ČD) M12. Současně jsou u každého přejezdu určeny souřadnice GPS a S-JTSK, a to především díky vazbě na interní aplikaci ISPD Mapy. Přesnou polohu přejezdů je možné zobrazit jak na komerčních mapách (mapy.cz) tak i v interních mapových podkladech (např. ISPD Mapy).

- (5) IS Přejezdy umožňuje ukládat velkou škálu grafických a textových příloh, především fotografie, kolaudační protokoly, záznamy o společných prohlídkách, protokoly o mimořádných událostech, stavební povolení, dokumenty související s procesem rušení přejezdů a úprav dopravního značení, informaci o zařazení pozemní komunikace na přejezdu, rozhodnutí Drážního úřadu o změně rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu a ostatní správní akty související s přejezdem.
- (6) IS Přejezdy má stěžejní vazby na interní IS mimořádných a škodních událostí (díky nimž je možné sledovat vývoj nehodovosti na přejezdech) a dále na IS C.E.Sta (díky němuž je možné predikovat především výhled změn zabezpečení železničních přejezdů).
- (7) IS Přejezdy využívá experty pasportu železničního svršku (interface) z IS evidujících železniční svršek a úzce spolupracuje z důvodů výpočtů udržovacích jednotek železničního spodku s IS evidujícími železniční spodek.
- (8) Z IS Přejezdy jsou v pravidelných týdenních intervalech generovány sestavy přejezdů pro složky IZS.
- (9) Veškerá data vedená v IS přejezdy jsou duševním vlastnictvím SŽ. Data ani jejich části nesmí být v žádné podobě poskytovány třetím osobám bez souhlasu příslušných odborných útvarů SŽ, Generální ředitelství. Poskytování dat a údajů o přejezdech a přechodech se řídí pokyny odborných útvarů SŽ.
- (10) Za účelem posuzování rizikovosti přejezdů a vyhodnocování účinnosti opatření zvýšení bezpečnosti na přejezdech se v IS zvláštním způsobem evidují mimořádné události (dále jen „MU“) v oblasti přejezdů. Základní informace o MU v oblasti přejezdů do IS Přejezdy pravidelně předává O18. V případě opakovaných mimořádných událostí na přejezdech se posoudí možnosti zvýšení úrovně bezpečnosti přejezdu a vyhodnocuje se účinnost realizovaných opatření (viz SŽDC SM86).

Kapitola VIII Evidence pozemních komunikací

Článek 22

Zařazování pozemních komunikací do kategorií a tříd

- (1) Základní evidencí komunikací je pasport, který vedou jejich správci. Podrobnosti jsou uvedeny ve vyhlášce č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích.
- (2) O zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení.
- (3) Dojde-li ke změně dopravního významu nebo určení pozemní komunikace, rozhodne příslušný silniční správní úřad o změně kategorie nebo třídy.
- (4) V případě, kdy změna kategorie nebo třídy pozemní komunikace vyžaduje změnu vlastnických vztahů k pozemní komunikaci, může příslušný silniční správní úřad vydat rozhodnutí o změně kategorie nebo třídy pouze na základě smlouvy o budoucí smlouvě o převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci uzavřené mezi stávajícím vlastníkem a budoucím vlastníkem. Do doby převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci vykonává všechna práva a povinnosti k této pozemní komunikaci její dosavadní vlastník.
- (5) Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát a tyto komunikace spravuje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí, a vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.

Kapitola IX Rozhledové poměry

Článek 23 ČSN 73 6380

- (1) Kritéria pro posuzování rozhledových poměrů na přejezdech stanovuje ČSN 73 6380.
- (2) U přejezdů vybavených přejezdovým zabezpečovacím zařízením musí být pro řidiče silničního vozidla zajištěn rozhled na výstražník přejezdového zařízení světelného nebo na sklopené závorové břevno a to na takovou délku, aby mohl řidič spolehlivě zastavit před přejezdem.
- (3) Pro případ poruchy nebo vypnutí přejezdového zabezpečovacího zařízení nesmí být umísťovány nové překážky v rozhledovém poli přejezdu pro rychlost drážního vozidla 10 km/h. Podle možnosti a místních poměrů mají být z těchto rozhledových polí odstraňovány i stávající překážky.
- (4) U přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem musí být zajištěn nerušený rozhled na dráhu, tj. na čelo drážního vozidla (alespoň na jeho horní část přečnivající úroveň 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.

Článek 24 Předpis SŽDC (ČSD) S4/3

- (1) Předpis SŽDC (ČSD) S4/3 Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů byl zrušen rozhodnutím SŽDC RH-6/2018-GR ke dni 1. 4. 2019. Ve smyslu přechodného ustanovení tohoto rozhodnutí se z hlediska principu retroaktivity předpisů a norem obecně rozhledové poměry přejezdů, u nichž se poslední správní řízení uskutečnilo před 1. 1. 1970, posuzují i nadále podle zrušeného předpisu SŽDC (ČSD) S4/3.
- (2) Vzhledem k potřebě trvalého zvyšování bezpečnosti přejezdů se rozhledové poměry na přejezdech, určené podle zrušeného předpisu SŽDC (ČSD) S4/3, přehodnocují podle ČSN 73 6380.
- (3) Rozhledové poměry stanovené podle ČSN 73 6380 nelze zpětně přehodnotit podle zrušeného předpisu SŽDC (ČSD) S4/3.
- (4) Jednotlivé OŘ vypracují harmonogram postupu převodu hodnocení rozhledových poměrů ze zrušeného předpisu SŽDC (ČSD) S4/3 na ČSN 73 6380. V termínu od 31. 12. 2030 musí být již posuzovány rozhledové poměry u všech přejezdů pouze podle ČSN 73 6380.

Kapitola X Zvyšování bezpečnosti přejezdů

Článek 25 Zvyšování bezpečnosti přejezdů v rámci nových staničních a traťových zabezpečovacích zařízení

- (1) V rámci stávajícího stavu se v síti železničních drah SŽ vyskytují přejezdy, které jsou zabezpečeny pouze výstražným křížem, přičemž traťová rychlost v místě přejezdu nejméně z jednoho směru překračuje 60 km/h. Dále se ve stávajícím stavu železniční síť vyskytují přejezdy, u kterých jsou rozhledové poměry hodnoceny podle původního předpisu SŽDC (ČSD) S4/3 (tyto skupiny se mohou protínat). Popsané řešení odpovídá právním a technickým předpisům platným v době zřízení přejezdu nebo jeho poslední rekonstrukce a lze jej ponechat ve smyslu § 88 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, nejdéle však do nejbližší rekonstrukce.
- (2) Ve smyslu koncepce zvyšování bezpečnosti železničních přejezdů musí být postupně výše popsané přejezdy upravovány tak, aby podmínky provozu na nich odpovídaly současně

platným právním předpisům a technickým normám, především ustanovením vyhlášky č. 177/1995 Sb. a normy ČSN 73 6380.

- (3) Je stanoven jednotný postup posuzování přejezdů v případě zřizování nových staničních (dále jen „SZZ“) a traťových zabezpečovacích zařízení (dále jen „TZZ“) v rámci staveb investičního charakteru, přičemž se jednotně postupuje tak, že přejezdy musí ve vztahu k bezpečnosti odpovídat platným právním předpisům a technickým normám. Traťové rychlosti v místě přejezdu, respektive rozhledové poměry musí být v době uvedení do provozu nových TZZ a SZZ v souladu s aktuálně platnými ustanoveními vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380.
- (4) Zajištění splnění požadavků vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380 ve vztahu k bezpečnosti lze prakticky realizovat technickým nebo organizačním opatřením. Technické opatření spočívá ve zvýšení stupně zabezpečení, organizační opatření spočívá v úpravě traťové rychlosti v místě přejezdu. Další možností organizačního opatření je označit přejezd silniční dopravní značkou č. P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“, omezit přípustnou délku vozidla na přejezdu, provést terénní úpravy v blízkosti přejezdu apod.
- (5) V případě samostatných staveb nových TZZ zřizovaných v rámci staveb realizačních globálů se v předstihu před zařazením do plánu investiční výstavby provede posouzení bezpečnosti na přejezdech podle výše uvedeného. V případě, že by z rozsahu řešených přejezdů vyplynula nerealizovatelnost záměru zřízení nového TZZ (v návaznosti na pravidla hodnocení ekonomické efektivity staveb), může po projednání s O13 a O14 rozhodnout náměstek GŘ pro provozuschopnost dráhy o neuplatnění postupů uvedených v článku 25 tohoto předpisu.
- (6) Postupy uvedené v článku 25 tohoto předpisu platí od 1. 3. 2020. Stavby investičního charakteru s náplní nových SZZ nebo TZZ s platným územním rozhodnutím, které nabylo právní moci před 1. 3. 2020, se dokončí podle jejich projektové dokumentace.
- (7) V případě staveb, jejichž náplní je výstavba TZZ v rámci zvýšení zabezpečení tratí dosud se zjednodušeným řízením drážní dopravy (podle předpisu SŽDC D3), se postupuje obdobně jako v odst. 6, článku 25 tohoto předpisu.

Článek 26

Rozhodující ukazatelé k zajištění bezpečnosti na přejezdech

K objektivnímu posouzení potřeby zvýšení úrovně zabezpečení přejezdů a s tím souvisejícího zařazení požadavku dle Směrnice SM62 do plánu investiční výstavby vznikl nástroj (pomůcka) Bodové hodnocení přejezdů (dále jen „BHP“). Jedná se o jednoduchou hodnotící tabulku, která na základě přiřazených bodů jednotlivým kritériím stanoví bodovou hodnotu „bezpečnosti“ přejezdu z pohledu uživatele železniční a silniční sítě. BHP slouží k sjednocení pohledu správce infrastruktury v rámci celé železniční sítě SŽ při zvažování potřeby a priority investičních zásahů týkajících se stávající technologie zabezpečení přejezdu. Bližší informace o principu fungování BHP, stanovených kritériích a způsobu práce s hodnotící tabulkou jsou uvedeny v Manuálu BHP viz Příloha E.

ČÁST TŘETÍ PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

- (1) Stavby zahájené před začátkem účinnosti tohoto předpisu se dokončí v souladu s předpisem, podle něhož byly schváleny. Rovněž stavby, jejichž projektová dokumentace byla schválena před začátkem účinnosti tohoto předpisu, budou realizovány podle schváleného technického řešení. Odchylný způsob musí být řešen po dohodě mezi zhotovitelem a objednatelem ve smlouvě o dílo nebo v dodatku ke smlouvě o dílo.
- (2) Projektová dokumentace rozpracovaná před začátkem účinnosti tohoto předpisu musí být dána do souladu s ustanoveními tohoto předpisu.

ČÁST ČTVRTÁ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- (1) Tento předpis nabývá účinnosti 1. ledna 2022.
- (2) Dnem začátku účinnosti tohoto předpisu se zrušují níže uvedené předpisy:
 - Pokyn provozovatele dráhy k zajištění provádění společných prohlídek železničních přejezdů a přechodů a přilehlých komunikací č. 4/2010 (čj. 27926/10-OTH ze dne 28. 5. 2010) včetně Opravy č. 1 (čj. 48658/2020-SŽ-GR-O13),
 - SŽDC PO-02/2019-GR Pokyn generálního ředitele k uplatňování jednoznačné identifikace železničních přejezdů (číslování) ze dne 26. 3. 2019,
 - Železniční přejezdy – zásady pro návrh, řešení a použití přejezdových konstrukcí (čj. 15497/2017-SŽDC-GR-O13) ze dne 3. 4. 2017,
 - Příkaz GR č. 1/2016 Zavedení značky pro rychlé orientační ověření rozhledových poměrů na železničních přejezdech (čj. 30849/2016-SŽDC-O13) ze dne 6. 9. 2016,
 - SŽDC PO-15/2019-GR Pokyn generálního ředitele k prověřování rušení přejezdů v rámci hlavní činnosti oblastních ředitelství (čj. 47135/2019-SŽDC-GR-O13) ze dne 5. září 2019,
 - Zvyšování bezpečnosti přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem v rámci zřizování nových staničních a traťových zabezpečovacích zařízení v rámci staveb investičního charakteru (čj. 77717/2019-SŽDC-GR-O13) ze dne 15. ledna 2020,
 - Bodové hodnocení přejezdů – BHP (čj. 73542/2020-SŽ-GR-O15 ze dne 26. října 2020).
- (3) Nedílnou součástí tohoto předpisu jsou přílohy: A, B, C, D, E.
- (4) Změnu příloh tohoto předpisu schvaluje ŘO13.

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy, ve znění pozdějších předpisů

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů)

Zákon č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu)

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

Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích

ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování

ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

ČSN 34 2650 ED. 2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení

Vnitřní předpisy, v aktuálním znění

SŽDC R2 - Spisový řád státní organizace Správa železniční dopravní cesty

SŽDC D3 - Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy

SŽDC SM86 - Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad

SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železnic

SŽDC S3 - Železniční svršek

SŽ S4 - Železniční spodek

Vzorové listy železničního spodku Ž3 Odvodnění

Vzorové listy železničního spodku Ž4 Pražcové podloží

Vzorové listy železničního spodku Ž11 Železniční přejezdy a přechody

Příloha A (normativní)

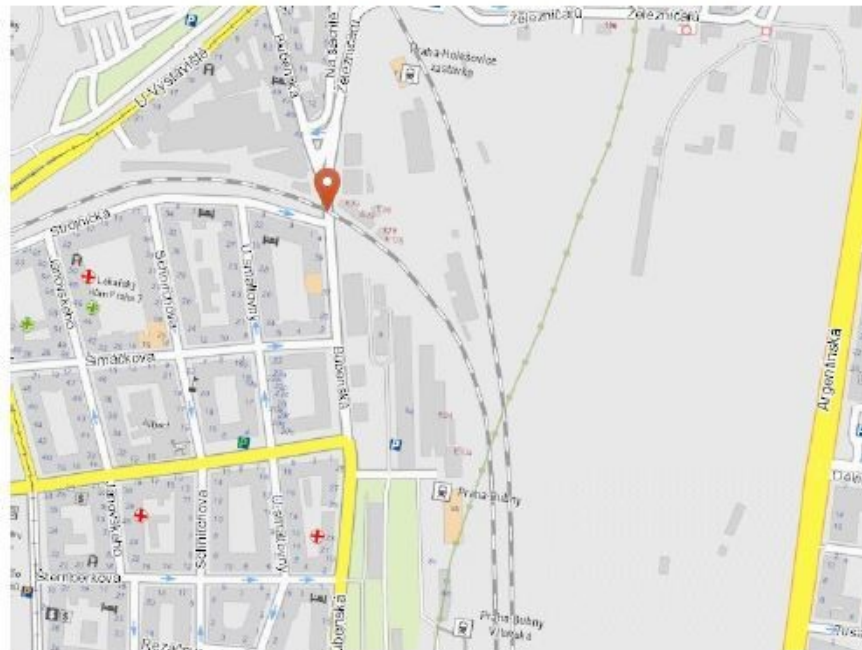


čj.

Část 1

P1

ZÁZNAM O SPOLEČNÉ PROHLÍDCE ŽELEZNIČNÍHO PŘEJEZDU A PŘILEHLÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE

**IDENTIFIKACE PŘEJEZDU: P1**

Název TÚ: Praha-Bubny (mimo) - Chomutov-záp.zhlaví (mimo)

Název DÚ: Praha-Bubny - Praha-Dejvice

Evidenční km poloha: 0,767

Číslo/třída komunikace: -/B

Zabezpečení přejezdu: S - Světelná PZZ se závorami

Dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“: Není

Dopravní značka „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“: Není

Rozhledové poměry dle: ČSN 73 6380 Z2

Délka rozhledu na výstražník, předepsaná: zleva 25 m, zprava 25 m

Nejvyšší traťová rychlost: 70 km/h

Traťová rychlost: od začátku 40 km/h, od konce 40 km/h

Šířka přejezdu: 14 m

Dopravní moment: Není evidován

Úhel křížení s pozemní komunikací: 80°

Přejezdová konstrukce: Živičná konstrukce z asfaltového betonu

Poloha přejezdu: 14°26'10.84575"E, 50°06'16.85545"N

Charakter tratě: C - ostatní tratě celostátní dráhy zařazené do evropského železničního systému



část 2

datum provedení prohlídky:

č. přejezdu:

P1

1. Obecné údaje o železničním přejezdu a přechodu (dále jen přejezd)

1.1	Jaký je počet nehod na přejezdu za posledních 5 let? (uveďte počet)	
1.2	Lze očekávat zvýšení (Z) nebo snížení (S) dopravního momentu? (obchvat, průmyslová, obchodní zóna)	
1.3	Užívá se přejezd sezónně? (Ano/Ne)	
1.4	Je omezena traťová rychlost z důvodů nedostatečných rozhledových poměrů? (Ano/Ne)	
1.5	Má přejezd stejnou šířku jako PK? (Ano/Ne)	
1.6	Je v blízkosti přejezdu na PK chodník? (Ano/Ne)	
1.7	Je chodník zřízen i na přejezdu? (Ano/Ne)	
1.8	Je zřízeno příčné odvodnění vozovky? (prahová vpust' atd.) (Ano/Ne)	
1.9	Pokud ano, je odvodnění funkční? (Ano/Ne)	
1.10	Je ve vzdálenosti menší než 300 m další přejezd nebo mimoúrovňové křížení? (Ano/Ne)	
1.11	Pokud ano, lze přejezd zrušit? (Ano/Ne)	
1.12	Jsou použity kolejové obvody? (Ano/Ne)	
1.13	Je technický stav vozovky v oblasti přejezdu vyhovující? (Ano/Ne)	

Závěr, jaké úpravy je doporučeno udělat, kdo je provede, termín:

2. Viditelnost výstražníku nebo výstražného kříže (dále jen VK)

2.1	Je výstražník nebo sklopené závorové břevno viditelné minimálně na vzdálenost Dz ze všech příjezdů k přejezdu (viz ČSN 73 6380)?
2.2	Je VK viditelný minimálně na vzdálenost Dz ze všech příjezdů k přejezdu (viz ČSN 73 6380)?
2.3	Je provedení VK správné? (velikost, skladba barev, poškození, rez, bez čísla, atd.)
2.4	Jsou výstražníky správně nasměrovány?
2.5	Je žádoucí umístění dalšího výstražníku nebo VK vlevo?
2.6	Je-li přejezd vybaven PZS, je svítivost světel dostatečná? (stárnutí optického zař., znečištění světel, atd.)
2.7	Dochází k fantomickým efektům vlivem nízkého slunce a hrozí proto přehlédnutí světelné výstrahy (slunce může být za výstražníkem a VK nebo slunce může svítit do výstražníku)?
2.8	Má VK nebo světla výstražníků nevhodné barevné pozadí?
2.9	Je-li v blízkosti světelně řízená křižovatka, mohou zmást řidiče světlá na blízké silniční křižovatce?
2.10	Přehrazují závoru dostatečně jízdní pruhy?
2.11	Je dostatečný odstup výstražníků od jízdního pruhu, resp. pruhu pro chodce nebo pruhu pro cyklisty?
2.12	Je dostatečná výška výstražníku nad chodníkem, resp. stezkou pro cyklisty?

Závěr, jaké úpravy je doporučeno udělat, kdo je provede, termín:



datum provedení prohlídky:

č. přejezdu: **P1****3. Svislé a vodorovné dopravní značení na pozemní komunikaci (dále jen PK)**

3.1	Je svislé značení úplné?
3.2	Je svislé značení čitelné?
3.3	Je svislé značení viditelné?
3.4	Je vhodné u přejezdu s tupým úhlem křížení doplnit dodatkovou tabulku "Tvar křížení pozemní komunikace s dráhou" ?
3.5	Hrozí přehlédnutí svislého značení vlivem nízkého slunce ?
3.6	Je zřízeno vodorovné značení?
3.7	Je vodorovné značení dostatečně viditelné?
3.8	Je vhodné vodorovné značení zřídít nebo doplnit?
3.9	Je chemický posyp zakázán příslušnou tabulkou?

Závěr, jaké úpravy je doporučeno udělat, kdo je provede, termín:

4. Rozhledové poměry na přejezdu

4.1	Jsou rozhledové poměry na přejezdu hodnoceny podle předpisu SŽDC S4/3?
4.2	Jsou rozhledové poměry dostatečné (dle ČSN 73 6380)?
4.3	Jsou-li rozhledové poměry omezeny, důvodem je:
	a) terén (zářez)
	b) lesní porost, samostatně stojící stromy
	c) polní plodiny
	d) keře, tráva
	e) oplocení
	f) vybavení PK (např. dopravní značky)
	g) budovy
	h) reklamní plochy
	ch) traťové značky, trakční stožáry
4.4	Jsou překážky v rozhledových polích na pozemku vlastníka (správce) ŽDC?
4.5	Jsou překážky v rozhledových polích na pozemku vlastníka (správce) PK?
4.6	Jsou překážky v rozhledových polích na jiném pozemku než vlastníka ŽDC nebo PK ?
4.7	Jsou-li překážky v rozhledových polích na cizím pozemku, bylo jednáno s vlastníkem o jejich odstranění?
4.8	Pokud bylo jednáno a vlastník nekoná v dohodnutém termínu, byla tato skutečnost oznámena na příslušný úřad?

Závěr, jaké úpravy je doporučeno udělat, kdo je provede, termín:



datum provedení prohlídky:

č. přejezdu: **P1**

Poznámky a doplnění "závěrů":

Účastníci společné prohlídky (jméno a příjmení, organizace, funkce, kontakt):

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____

Podpisy účastníků společné prohlídky:

Příloha B (normativní)

Jednotná identifikace přejezdů

Rozměry samolepící fólie jsou 190 mm x 70 mm, podklad fólie je bílý v reflexní úpravě, číslice jsou černé, matné, výška číslic je 50 mm, tloušťka číslic je 8 mm.

P9999

Příloha C (informativní)

Příklad sestavy přejzdů pro IZS

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Číslo přejzdu zmenšen 1	Telefonní číslo na výpravčívno	Telefonní číslo na dopravce	Perforované telefonní číslo	Název dřevičního usaku	Telefonní číslo na dopravního zaměstnance nebo na výpravčívno přípojné stanice	Telefonní číslo na odpovědného zástupce vlčky (po dopravní stránce)	Název přijímací stanice	Název vlčky	Zhm přejzd u	Přejezd s trojločným vedením	Třída pozemní komunikace	Číslo pozemní komunikace	Číslo přijímací stanice ni	Skm přejzd u	Místní název přejzdu	Zaměřovací sřítka	Zaměřovací delka	Nedržetelská výška	Parametra
P1	97224621	97209501		Prana-Bumy - Prana-Delice					0,767	Nb MK			0,000	Nb Bubená tride	50° 06' 16,85545° N 14° 28' 10,84575° E				
P2	97224671	97209501	V	Prana-Bumy - Prana-Delice					2,823	Nb MK			0,000	Na Letné	50° 05' 55,80024° N 14° 24' 40,55971° E				
P3	97224621	97209501	V	Prana-Bumy - Prana-Delice					3,111	Nb MK			0,000	Na Špejcharu	50° 05' 53,18570° N 14° 24' 28,94883° E				
P4	97224671	97209501	V	Prana-Bumy - Prana-Delice					3,313	Nb MK			0,000	U Zastávky města Hradčanská	50° 05' 51,65615° N 14° 24' 17,08778° E				
P5	97224671	97209501	V	Prana-Delice - Prana-Veleštin					5,463	Nb MK			0,000	V ulici U Přehodí	50° 05' 49,09002° N 14° 22' 34,19851° E				
P6	97224671	97209501	V	Prana-Delice - Prana-Veleštin					5,706	Nb MK			0,000	V ulici U Dráhy	50° 05' 46,80395° N 14° 22' 22,47719° E				
P7	97242601	97209501	V	Doudkovic - Dubna					2,755	Nb O			0,000	Nad	50° 26' 06,24485° N 13° 23' 38,75840° E				
P7	97224671	97209501	V	Doudkovic - km 7,109 = 122,364					6,193	Nb O			0,000	Nad	50° 26' 06,24485° N 13° 23' 38,75840° E				
P8	97224671	97209501	V	Prana-Delice - Prana-Veleštin					6,430	Nb MK			0,000	Zahradnickým	50° 05' 40,01672° N 14° 21' 48,04569° E				
P9	97224671	97209501	V	Prana-Delice - Prana-Veleštin					7,619	Nb MK			0,000	U stanice Veleštin	50° 05' 42,70880° N 14° 20' 52,80930° E				
P10	97224671	97209501	V	Prana-Veleštin - Prana-Ruzyně					9,279	Nb MK			0,000	U vozovny tramvaj Líbeč	50° 05' 25,85927° N 14° 19' 44,13807° E				
P11	97224671	97209501	V	Prana-Veleštin - Prana-Ruzyně					9,553	Nb MK			0,000	U železnišské kóchy	50° 05' 23,92900° N 14° 19' 31,03170° E				
P12	97224671	97209501	V	Prana-Veleštin - Prana-Ruzyně					9,638	Nb MK			0,000	V Lidočské ulici	50° 05' 21,56973° N 14° 19' 27,81901° E				
P13	97224671	97209501	V	Prana-Ruzyně - PORTLAND REAL MAERSK					10,941	Nb MK			0,000	U stanice Prana- Ruzyně	50° 05' 02,03457° N 14° 18' 35,40806° E				
P14	97224671	97209501	V	Prana-Ruzyně - PORTLAND REAL MAERSK					11,878	Nb O			0,000	Za výžk úst. na ostřivé výčchy	50° 04' 56,97657° N 14° 17' 49,52094° E				
P15	97224671	97209501	V	Žst. Hestvíce					14,463	Nb MK			0,000	U stanice Prana- Veleštin	50° 05' 00,78952° N 14° 15' 47,10114° E				
P16	97224671	97209501	V	Hestvíce - Jenekš					15,891	Nb O			0,000	U stanice Jenekš	50° 05' 12,61477° N 14° 14' 37,68310° E				
P17	97224671	97209501	V	Hestvíce - Jenekš					16,197	Nb O			0,000	Na Samotě	50° 05' 14,07915° N 14° 14' 22,37872° E				
P18	97224671	97209501	V	Jenekš - Jenekš					18,116	Nb III	0066		7,8422	Před staníc Jenekš	50° 05' 34,64245° N 14° 12' 52,59710° E				
P18	97224671	97209501	V	Jenekš - Jenekš	972227254, 724546109	664298595	Jenekš	HODUMÁVER	0,067	Nb III			0,000		50° 05' 35,033° N 14° 12' 52,5969° E				
P19	97224671	97209501	V	Jenekš - Uhoš					20,196	Nb I	006		8,314	Na Dolku	50° 05' 32,84721° N 14° 11' 13,12890° E				
P20	97224671	97209501	V	Jenekš - Uhoš					21,831	Nb III	0087		1,1815	U zastávky Pavlov	50° 05' 41,44515° N 14° 09' 57,88984° E				
P21	97224671	97209501	V	Jenekš - Uhoš					22,270	Nb I	6J		0,000	Za Pavlovem	50° 05' 51,37920° N 14° 09' 42,40171° E				
P22	97224671	97209501	V	Jenekš - Uhoš					24,116	Nb I	61003		12,349	U Mašino Přehodí	50° 06' 16,60477° N 14° 08' 19,55952° E				
P23	97224671	97209501	V	Uhoš - Kladno					25,872	Nb O			0,000	Za Hrný	50° 06' 35,26895° N 14° 07' 09,52314° E				
P24	97224671	97209501	V	Uhoš - Kladno					26,705	Nb III	10138		1,0000	V Kozové ulici	50° 06' 59,73534° N 14° 07' 09,31618° E				
P25	97224671	97209501	V	Žst. Kladno					28,472	Nb III	118041		80,038	U stanice Kladno	50° 07' 43,26683° N 14° 06' 29,00244° E				

Příloha D (informativní)**Seznam styčných zaměstnanců generálního ředitelství SŽ, CTD a správce modulu IZS
FRAM Systém s. r. o.**Odbor traťového hospodářství:

Borovská Ivana systémový specialista +420972 244 283
borovska@spravazeleznic.cz

Ing. Boubelová Hana systémový specialista +420972 244 498
boubelova@spravazeleznic.cz

Odbor řízení provozu:

Bára Michal systémový specialista +420 972 244 450 bara@spravazeleznic.cz

Odbor informatiky:

Mgr. Gregor Aleš systémový specialista +420 972 235 655 gregor@spravazeleznic.cz

CTD Praha (správce datové základny pasportu přejezdů SŽ):

Ing. Šafra Jan systémový specialista +420 972 341 192 safra@spravazeleznic.cz

Správce modulu IZS – Fram Systém s.r.o.

Tolar Miroslav vývojový pracovník +420 972 741 425 tolar@framsys.cz

Příloha E (normativní)**Bodové hodnocení přejezdů****Článek 1****Bodové hodnocení přejezdů**

- (1) Jedná se o nástroj (pomůcku) správce železniční infrastruktury k objektivnímu posouzení potřeby zvýšení úrovně zabezpečení přejezdu a s tím souvisejícího zařazení tohoto požadavku do Plánu investiční výstavby. BHP posuzuje stávající přejezdy v různém stupni zabezpečení z hlediska jejich bezpečnosti pro silniční i železniční dopravu. Na základě BHP může být přejezd zařazen do Plánu investiční výstavby k realizaci akce související se zvýšením stupně jeho zabezpečení. Hodnocení je prioritně určeno k problematice výstavby nových PZZ a k doplnění závor u stávajících PZS.
- (2) BHP neslouží k posuzování oprávněnosti požadavku na rekonstrukci zabezpečovacího zařízení, kdy je tento nárok uplatněn z hlediska „dožití“ stávající technologie. Hodnocení lze použít jako podpůrné v případě, že je současně s výměnou technologie nárokováno zvýšení stupně zabezpečení (např. z PZS na PZS se závorami) či když z bodového hodnocení tato skutečnost vyplývá i bez nárokování v požadavku.
- (3) BHP nemůže být uplatněno ke snížení stávajícího stupně zabezpečení přejezdu.
- (4) BHP není určeno k posouzení přejezdu z hlediska rekonstrukce přejezdové konstrukce jako samostatné akce.
- (5) Hodnotící kategorie a kritéria byla stanovena s ohledem na jejich stručnost, jednoduchost, srozumitelnost a bezpečnostní význam. Jsou stanoveny kategorie a v nich kritéria, která mohou negativně ovlivňovat bezpečnost na přejezdu ať už z hlediska účastníka silničního provozu nebo provozovatele železniční dopravy. V kategoriích nejsou zanesena technická a provozní kritéria zabezpečovacího zařízení jako např. stáří technologie, provozní stav, typ přejezdové konstrukce apod. neboť tyto parametry nemají podstatný vliv na bezpečnost přejezdu.

Článek 2**Způsob práce s hodnotící tabulkou**

- (1) Níže uvedená kritéria jsou převedena v systém jejich bodového hodnocení. Se zvyšujícím se počtem bodů roste naléhavost potřeby změny typu zabezpečení úrovněho křížení. Kritéria jsou prioritně navržena pro posouzení křížení trati s pozemní komunikací používanou silničními vozidly tj. přejezdy. V případě přechodů pro pěší či vyhrazených přejezdů pro cyklisty a pěší lze použít hodnotící kritéria v přiměřené formě.
- (2) Body z jednotlivých kategorií se sčítají, výsledkem je v kolonce „Počet bodů“ celkové bodové hodnocení přejezdu.
- (3) Body v jednotlivých kategoriích se nesčítají, vždy se vybere pouze jedno kritérium v kategorii. Kategorie je tedy hodnocena vždy jen jedním z kritérií. V případě situace, kdy pro hodnocení kategorie jsou relevantní dvě a více možností (např. souběh tratí) se použije vždy možnost s vyšším bodovým hodnocením.
- (4) V případě, že kategorie není hodnocena, pole se proškrtne.

Článek 3**Zatřídění přejezdů dle dosažených bodů**

počet bodů	doporučení
do 20 bodů	zvýšení stupně zabezpečení není prioritní
od 20 do 30 bodů	zvážit zvýšení stupně zabezpečení s ohledem na další okrajové podmínky
nad 30 bodů	zvýšení stupně zabezpečení je prioritní

Článek 4 Hodnotící kategorie a kritéria

Kategorie trati: dle zákona č. 266/1994 Sb., se dráha člení na dráhu celostátní a dráhu regionální. Nařízení EK č. 1315/2013 dále specifikuje vybranou transevropskou železniční síť – hlavní síť TEN-T a globální síť TEN-T. Platí obecné pravidlo, že na tratích s vyšší důležitostí probíhá hlavní část přeprav. Nicméně toto kritérium je částečně pokryto i intenzitou železničního provozu viz (parametr 11, článek 5 této přílohy), jelikož jsou úseky tratí TEN-T různě zatížené. Celkově je však z hlediska rizikivosti parametr kategorie trati vypovídající. Vlečky jsou uvažovány jako tratě „regionální“. Pro potřeby bodování je k dispozici na webu Správy železnic mapa se strukturou „Kategorie drah a provozovatelé drah“.

hlavní síť TEN-T	3
globální síť TEN-T	2
celostátní	1
regionální	0

Počet kolejí: počet kolejí prodlužuje délku přejezdu a může zvyšovat počet nezávislých pohybů drážních vozidel, což vede k celkovému prodloužení doby uzavření přejezdu, zvláště pak ve stanicích, záhlaví stanic a při souběhu tratí. Délka uzavření přejezdu může negativně ovlivnit rozhodnutí uživatele komunikace o překonání trati i při signalizované výstraze. Z hlediska bezpečného překonání trati nemá podstatný vliv způsob a využití kolejí (traťová, vlečková, manipulační, výtažná, odstavná, průběžná, kusá atd.).

Informace o počtu kolejí v prostoru přejezdu je čerpána z IS Přejezdy.

1 kolej	0
2 koleje	1
3 koleje	2
4 koleje	3
5 kolejí	4
6 a více kolejí	5

Počet MU od r. 2009: se stoupajícím počtem mimořádných událostí lze považovat předmětné křížení za více rizikové. Počet v rozsahu 1 – 2 mimořádné události a v delším časovém rozestupu může mít ještě stále charakter náhodného jevu. Od počtu 3 evidovaných událostí se již jedná s velkou pravděpodobností o systémově zvýšenou rizikovitost křížení. Ne vždy má však mimořádná událost příčinnou souvislost se zabezpečením přejezdu či přechodu např. v případě cíleného jednání uživatele pozemní komunikace. Pro potřeby hodnocení není významné, zda došlo při střetnutí k usmrcení, těžkému zranění či zda je výše škody v řádech tisíců či milionů. Podstatné z hlediska posouzení bezpečnosti přejezdu je fakt, že ke střetnutí vůbec došlo. Mimořádné události na přejezdech jsou na Správě železnic sledovány centrálně od r. 2009, proto je kategorie takto nazvána.

Informace potřebná k určení počtu bodů je dostupná na:

[http://intranet.szdc.cz/web/omu/System bezpečnosti/Forms/AllItems.aspx](http://intranet.szdc.cz/web/omu/System%20bezpenosti/Forms/AllItems.aspx)

V případě, že jsou známy informace o mimořádné události na posuzovaném přejezdu, která se stala před rokem 2009, vezmou se v potaz i tyto.

bez MU	0
1 – 2 MU	2
3 – 5 MU	5
> 5 MU	8

Trvalé omezení rychlosti: (dále jen "TOR") - zavedení dopravního opatření na trati je důsledkem faktického stavu řešení situování trati s pozemní komunikací, hodnoceného dle parametrů ČSN 73 6380 respektive již neplatného předpisu SŽDC (ČD) S4/3. Překážky v tzv. rozhledovém trojúhelníku znesnadňují uživateli pozemní komunikace bezpečné překonání trati. Rozhledové poměry jsou zcela zásadní v případě přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem. Rozhledové poměry musí umožnit bezpečné překonání přejezdu i těm nejpomalejším vozidlům. V hodnocení je bodově preferováno % snížení traťové rychlosti při hodnocení dle ČSN 73 6380, kdy kritéria pro posouzení rozhledového trojúhelníku jsou „přísnější“ oproti předpisu SŽDC (ČD) S4/3, z čehož vyplývá vyšší rizikovost daného případu. Posuzuje se rychlost na přejezdu proti rychlosti před přejezdem (100 %), kdy se bere v úvahu vyšší procentní počet v případě rozdílného snížené rychlosti ve směru staničení a proti směru staničení.

Pro potřeby bodování je informace čerpána z IS Přejezdy. Značné množství přejezdů nebylo dosud přehodnoceno dle ČSN 73 6380, bere se tedy v potaz i hodnocení dle již neplatného předpisu SŽDC (ČD) S4/3.

Snížení rychlosti dle předpisu SŽDC (ČD) S4/3	
od 10 % do 29 %	1
od 30 % do 49 %	2
od 50 % do 69 %	3
70 % <	4

Snížení rychlosti dle ČSN 73 6380	
od 10 % do 29 %	2
od 30 % do 49 %	4
od 50 % do 69 %	6
70 % <	8

Traťová rychlost: jedná se o zásadní faktor ve vztahu ke způsobu zabezpečení přejezdu. Při hodnocení je předpokládáno, že u rychlosti nad 120 km/h jsou všechny přejezdy zabezpečeny PZS se závorami. Není tudíž uvažováno s rychlostí vyšší než 121 km/h, kdy jsou stávající přejezdy zabezpečeny nejvyšším stupněm zabezpečení. Při rychlosti do 60 km/h je možno podle platné legislativy ponechat zabezpečení přejezdu pouze výstražnými kříži i v případě rekonstrukce trati v předmětném úseku.

Pro potřeby bodování je informace čerpána z IS Přejezdy.

101 – 120 km/h	5
61 – 100 km/h	3
do 60 km/h	0

Zabezpečení přejezdu: jedná se o nejvýznamnější parametr pro hodnocení bezpečnosti křížení trati s pozemní komunikací. Způsob zabezpečení křížení je prvotně informací pro uživatele pozemní komunikace jakou pozornost má věnovat bezpečnému překonání železniční trati v místě křížení. Se zvyšujícím se stupněm zabezpečení je uživatel pozemní komunikace více prvky bezpečnostních návěstí a avíz upozorňován na existenci křížení. Přednostně platí, že jakákoli mechanická překážka, myšleno vodorovná zábrana (závora), má na uživatele nejvýraznější vliv k zamezení vstupu do nebezpečného prostoru přejezdu v době výstrahy. Nelze ovšem zcela eliminovat úmyslné jednání uživatele pozemní komunikace, hrubé porušení dopravních předpisů provozu na pozemních komunikacích, či absenci pudu sebezáchovy nebo nepřiměřenou míru rizika z jeho strany. Pod pojmem PZM jsou chápána moderní PZM2 i existující starší uzamykatelné vodorovné zábrany v jakékoliv podobě, otevírané na požádání.

Pro potřeby bodování je informace čerpána z IS Přejezdy.

výstražný kříž + STOP	10
výstražný kříž	8

PZZ světelné bez závor	4
PZM	2
PZZ se závorami	0

Zabezpečení výstražným křížem při rychlosti nad 60 km/h: je zde zohledněna existence stávajících přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem na tratích, kde je nejvyšší traťová rychlost větší než 60 km/h, přičemž toto řešení je v souladu s § 88 vyhlášky 177/1995 Sb., ve vztahu ponechání stávajícího stavu do následující rekonstrukce.

Pro potřeby bodování je informace čerpána z IS Přejezdy.

ano	4
ne	0

Existence chodníku na přejezdu nebo zvýšený pohyb chodců: chodníky, které jsou součástí silniční komunikace nebo samostatnou pozemní komunikací, zvyšují počet jejich uživatelů, kteří disponují řádově nižšími parametry k překonání trati. Tím se zvyšuje riziko střetnutí na přejezdu. Tato problematika se také týká přejezdů sloužících jako přístup na bezprostředně navazující nástupiště zastávky v případě, kdy chodník zřízen není. Za existenci chodníku na přejezdu je považována i situace kdy v prostoru přejezdu konstrukce chodníku není a chodník je ukončen na jedné či obou stranách přejezdu. Taktéž lze posuzovat za existenci chodníku i situaci, kdy chodník není v prostoru před přejezdem, ale vzhledem ke zvýšenému pohybu chodců podél komunikace či po komunikaci (např. do průmyslové zóny) se defacto o chodník jedná. Za existenci chodníku na přejezdu se považuje, i když je chodník veden mimo prostor přejezdu do vzdálenosti 5 m od okraje přejezdové konstrukce a je i samostatně zabezpečen.

Tuto informaci je možné zjistit z fotodokumentace, mapových aplikací na internetu apod.

jednostranný	1
oboustranný	2
ne	0

Typ pozemní komunikace: je uvažován obecný předpoklad, že „vyšší“ typ komunikace = vyšší frekvence dopravy = vyšší riziko střetnutí (včetně zohlednění i „vyššího“ druhu místní komunikace). Samozřejmě existují případy, kdy jsou „nižší“ typy komunikací využívány intenzivněji než ty „vyšší“, např. přístupy k obchodním střediskům, skladovým nebo průmyslovým areálům apod. Celkově je však z hlediska rizikovosti parametr „typ pozemní komunikace“ vypovídající.

Informace pro potřeby bodování je čerpána z IS Přejezdy, z metodického pokynu SŽDC MP 53749/2019-SŽDC-GR-O14 „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“ anebo z veřejně přístupných informací správce komunikace.

komunikace I. třídy	5
komunikace II. třídy	4
komunikace III. třídy	3
místní komunikace funkční skupiny A + B	4
místní komunikace funkční skupiny C	3
místní komunikace funkční skupiny D	1
úcelová komunikace	0

Intenzita provozu na pozemní komunikaci: s růstem intenzity silničního provozu (vozidel) na pozemní komunikaci roste i vznik kongescí při uzavření přejezdu, což vede k větší tendenci řidičů porušovat zákaz vjezdu na přejezd v době výstrahy. Částečně je již intenzita silničního provozu zohledněna v typu pozemní komunikace (9). Pro silnice I., II. a III. třídy je intenzita provozu vyčíslena výpočtem v IS Přejezdů, odhadem i pro některé ostatní komunikace. V případě, že není intenzita provozu v IS Přejezdy uvedena, předpokládá se, že je nižší než 100 voz/24 hod, nejsou-li posuzovateli dostupné jiné relevantní informace. Pak by byla intenzita provozu stanovena z nich.

Pro potřeby bodování je informace čerpána z IS Pasport přejezdů, údaj je uveden v počtu vozidel za 24 hod.

5000 <	5
100 až 5000	3
> 100	0

Intenzita železničního provozu: na prodloužení doby znemožnění překonání trati uživatelem pozemní komunikace má výrazný vliv intenzita železničního provozu. Prodloužení doby „uzavření“ přejezdu vede k tendenci řidičů i pěších porušovat zákaz vjezdu (vstupu) na přejezd v době výstrahy zařízení. Při vyšší intenzitě železniční dopravy, bez ohledu na typ dopravní činnosti (běžná jízda, posun), je riziko vzniku mimořádných událostí vyšší.

Pro potřeby bodování je informace čerpána z IS Přejezdy, údaj je uveden v průměrném počtu vlaků za 24 hod.

< 10	0
11 - 25	1
26 - 50	2
51 - 75	3
76 - 100	4
>100	5

Úhel křížení přejezdu s pozemní komunikací: se snižující se hodnotou úhlu křížení pozemní komunikace s železniční tratí (ostrý úhel) se zvyšují prostorové nároky na zajištění rozhledu při posouzení možnosti bezpečného překonání křížení. Parametr úhlu křížení má zásadní význam předně ve spojení se zabezpečením přejezdu pouze výstražným křížem.

Pro potřeby bodování je informace čerpána z IS Přejezdy.

90° ≥ 75°	0
75 > 60°	3
60° ≥	5

Vzdálenost od křižovatky pozemních komunikací a (parametr 14, článek 5 této přílohy) Vzdařenost od sjezdu z pozemní komunikace:

Obě kategorie jsou velmi významnými rizikovými faktory ve vztahu ke vzniku střetnutí na přejezdu. Mimo případy, kdy řidiči v nebezpečném pásmu přejezdu nemohou tento prostor opustit z důvodu nutnosti dávat přednost vozidlům jedoucí po hlavní komunikaci mimo přejezd, má vliv blízkého kolizního místa a nezbytné vyhodnocování situace z pohledu účastníka silničního provozu účinek na ztrátu pozornosti řidiče ve vztahu k situaci na přejezdu. Častým případem vzniku mimořádných událostí je střet silničního vozidla vjíždějící na přejezd z hlavní silnice vedoucí mimo přejezd nebo naopak vjíždějícího na silnici z místa ležícího mimo silnici. Podstatnou skutečností jsou i parametry silničního vozidla tj. jeho délka.

Vzdálenost 30 m lze považovat za dostačující pro zaměření pozornosti řidiče z řešení dopravní situace k situaci na přejezdu.

Obě kategorie se posuzují společně.

Je-li křižovatka nebo sjezd pouze na jedné straně přejezdu (vlevo nebo vpravo trati) posoudí se vždy konkrétní případ.

Je-li na jedné straně přejezdu křižovatka i sjezd, posoudí se vždy jen ta méně příznivá varianta tj. ta s vyšším bodovým hodnocením.

Je-li na obou stranách přejezdu křižovatka, posoudí se vždy jen ta méně příznivá varianta tj. ta s vyšším bodovým hodnocením.

Jsou-li na obou stranách přejezdu sjezdy z pozemní komunikace, posoudí se vždy jen ta méně příznivá varianta tj. ta s vyšším bodovým hodnocením.

Je-li na jedné straně přejezdu křižovatka a na druhé straně sjezd, posoudí se každá kategorie zvlášť.

Vzdálenost křižovatky nebo sjezdu se měří od osy krajní koleje, v místě střetu s pomyslnou osou křižující komunikace, k průsečíku pomyslných os křižujících se komunikací (v případě křižovatky) nebo průsečíku osy sjezdu s osou průběžné komunikace. Hodnotu je postačující určovat v celých metrech.

Pro potřeby bodování je vhodné použít nástroj měření z mapových aplikací dostupných na internetu.

Vzdálenost od křižovatky pozemních komunikací	
> 30 m	0
10 – 30 m	3
5 – 10 m	5
do 5 m	7

Vzdálenost od sjezdu z pozemní komunikace	
> 30 m	0
10 – 30 m	1
5 – 10 m	2
do 5 m	3

Směrové poměry tratě: trasování železniční trati ovlivňuje rozhledové poměry a obecnou přehlednost v místě křížení. V kombinaci se situováním trati v terénu, hlavně v zárezu či odřezu, je riziko přehlédnutí blížícího se vlaku na přejezdu zabezpečeného pouze výstražnými kříži velmi vysoké. A to bez ohledu, že ve většině těchto případů jsou výstražné kříže doplněny dopravní značkou STOP a na trati je zavedeno dopravní omezení (TOR) doplněné povinností zvukové výstrahy vlaku při přiblížení k přejezdu („pískáček“). V případě více nesouběžných kolejí či souběhu více tratí se použije kritérium pro méně příznivý stav.

Tento údaj lze čerpat z IS Přejezdy.

přímá	0
oblouk o $R < 300$ m	3
oblouk o $R = 300$ m ≥ 500 m	2
oblouk o $R > 500$ m	1

Směrové poměry pozemní komunikace: jsou rozhodující ve vztahu k postřehnutelnosti přejezdu pro účastníky provozu na pozemní komunikaci. Např. zatáčka před přejezdem může vést k obtížnější viditelnosti vlastního přejezdu řidičem silničního vozidla i přes upozornění prostřednictvím svíslého dopravního značení. Trasování pozemní komunikace taktéž ovlivňuje obecnou přehlednost v místě přejezdu. Řidič silničního vozidla věnuje část své pozornosti zvýšeným nárokům řízení vozidla v zatáčce a v jeho měnícím se zorném úhlu může dojít k přehlédnutí výstrah, blížícího se vlaku či vůbec k existenci přejezdu. Pro posouzení směrových poměrů křižující pozemní komunikace je určující průběh pozemní komunikace ve vzdálenosti 240 m před přejezdem (podle dopravního značení A31a). Pro zařazení do kategorie „oblouk“ je postačující existence zatáčky z jedné strany ve směru k přejezdu. Při výskytu zatáčky na obou stranách přejezdu se body nenásobí. V případě existence křižovatky v blízkosti přejezdu se posuzují pouze směrové poměry té pozemní komunikace, na které je stanovena přednost v jízdě.

Pro potřeby bodování je vhodné použít vizuální posouzení situace v mapových aplikacích dostupných na internetu.

přímá	0
oblouk	2

Situování přejezdu: existence přejezdu v intravilánu nebo extravilánu má vliv na pozornost uživatele pozemní komunikace. Riziko nerespektování výstražného zařízení

přejezdu nebo vůbec vnímání jeho existence v intravilánech, kde se zpravidla vyskytuje mnoho prvků odvádějících pozornost účastníka silničního provozu (dopravní značky, reklamy, osvětlení, zástavba, provoz, chodci apod.) je zde výrazně vyšší. Vzhledem k charakteru této vlastnosti je vždy nezbytné individuální posouzení míry tohoto vlivu. Extravilán a intravilán se zpravidla rozlišuje podle hranice obce označené na pozemní komunikaci svislou dopravní značkou (IZ4a, resp. IZ4b). Za intravilán lze i posuzovat např. průmyslovou nebo skladovou oblast situovanou mimo označené hranice obce.

Pro potřeby bodování je vhodné použít mapové aplikace dostupné na internetu.

intravilán	2
extravilán	0

Článek 5 Hodnoticí tabulka

Parametry hodnocení	Bodové hodnocení	Pxxxx
1 Kategorie trati		
Hlavní síť TEN-T	3	
Globální síť TEN-T	2	
Celostátní	1	
Regionální	0	
2 Počet kolejí		
1	0	
2	1	
3	2	
4	3	
5	4	
6 a více	5	
3 Počet MÚ od r. 2009		
bez MU	0	
1 – 2	2	
3 – 5	5	
> 5	8	
4 Trvalé omezení rychlosti (TOR)		
<i>Snížení rychlosti dle předpisu SŽDC (ČD) S4/3</i>		
od 10 % do 29 %	1	
od 30 % do 49 %	2	
od 50 % do 69 %	3	
70 % <	4	
<i>Snížení rychlosti dle ČSN 73 6380</i>		
od 10 % do 29 %	2	
od 30 % do 49 %	4	
od 50 % do 69 %	6	
70 % <	8	
5 Nejvyšší traťová rychlost		
101 – 120 km/h	5	
61 – 100 km/h	3	

do 60 km/h	0	
6 Zabezpečení přejezdu		
Výstražný kříž + STOP	10	
Výstražný kříž	8	
PZZ světelné bez závor	4	
PZM	2	
PZZ se závorami	0	
7 Výstražný kříž nad 60 Km/h		
Ano	4	
Ne	0	
8 Existence chodníku na přejezdu		
Jednostranný	1	
Oboustranný	2	
Ne	0	
9 Typ pozemní komunikace		
I. třídy	5	
II. třídy	4	
III. třídy	3	
Místní komunikace funkční skupiny A, B	4	
Místní komunikace funkční skupiny C	3	
Místní komunikace funkční skupiny D	1	
Účelová komunikace	0	
10 Intenzita silniční dopravy		
5000 <	5	
100 až 5 000	3	
100 >	0	
11 Intenzita železniční dopravy		
< 10	0	
11 – 25	1	
26 – 50	2	
51 – 75	3	
76 – 100	4	
> 100	5	
12 Úhel křížení přejezdu s pozemní komunikací		

90° - 75°	0	
74° - 61°	3	
60° ≥	5	
13 Vzdálenost od křižovatky pozemních komunikací		
> 30 m	0	
11 - 30 m	3	
5 - 10 m	5	
5 m >	7	
14 Vzdálenost od sjezdu z pozemní komunikace		
> 30 m	0	
11 - 30 m	1	
5 - 10 m	2	
5 m >	3	
15 Směrové poměry tratě		
Přímá	0	
Oblouk R < 300 m	3	
Oblouk R = 300 m - 500 m	2	
Oblouk R > 500 m	1	
16 Směrové poměry pozemní komunikace		
Přímá	0	
Oblouk	2	
17 Situování přejezdu		
Intravilán	2	
Extravilán	0	
Počet bodů		0

Ověřovací doložka konverze dokumentu

Ověřuji pod pořadovým číslem **2151307**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **41** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Ověřující osoba: **Hana BOUBERLOVÁ**

Vystavil: **Správa železnic, státní organizace**

Datum: **09.12.2021 10:13:33**



a1d3f0f6-2ee9-4d05-ab79-f4a63d6d3ec0