Náměty pro zmírnění vysoké nehodovosti na železničních přejezdech v ČR

Publikováno: 28. 2. 2011

Abstrakt

Nehodovost na přejezdech v ČR je extrémní (v Evropě činí oběti nehod na přejezdech méně než 1 % celkové silniční nehodovosti, v ČR okolo 3 %). Rok 2010 se přitom vymyká všem předpokladům a charakteristiky nehod na přejezdech vykazují drastický výkyv směrem nahoru, který připomíná potřebu akce (nárůst počtu usmrcených v období leden až srpen 2010 o 12 osob, tj. o 92 %!). Vznik nehod na přejezdech přitom zdaleka není jen nekázeň řidičů, ale i **důsledek problematické ergonomie přejezdů v ČR a existence velkého množství tzv. bezpečnostních rizik**. Tento problém byl podrobně dokumentován ve výzkumném projektu Ministerstva dopravy ČR č. 1F82A/088/130 „Analýza a návrh opatření pro snížení nehodovosti na železničních přejezdech“ (AGATHA) [1]. Výstupy projektu byly odevzdány ke 30.lednu 2010 a je k nim veřejný přístup (k dispozici všem zájemcům o hlubší studium). Následně uvádíme jen některé z vybraných důležitých námětů ke zmírnění nehodovosti.

Vybrané náměty

1. Terminologické označování způsobů zabezpečení přejezdu

V České republice existují ve smyslu platných předpisů pouze přejezdy „zabezpečené“ (otázka, jakým způsobem). V zahraničí je ovšem spíše zvykem rozlišovat přejezdy **„technicky zabezpečené“** (PZS, PZS + závory, mechanické závory) a **„technicky nezabezpečené“** (označení výstražným křížem). V současné době se i prostý výstražný kříž považuje za způsob zabezpečení (běžně je užíván termín „přejezd **zabezpečený** výstražným křížem“…). Ve skutečnosti však výstražný kříž sám o sobě věcně nemůže přejezd „zabezpečit“, to je nutné udělat pomocí zajištění rozhledových poměrů, resp. zvukových návěstí hnacího vozidla! Dalším důvodem je to, že mezi přejezdem s PZS a přejezdem jen s výstražnými kříži je technicky i ekonomicky propastný rozdíl (řádově jako mezi jízdním kolem a mercedesem, byť obojí jsou vozidla, viz kontrast **obrázků 1 a 2**).

Obrázek 17 (animace optické psychologické brzdy)

Závěr - doporučení projektu č.1F82A/088/130 (AGATHA) proti nehodám na přejezdech

Koncepčních i detailních připomínek je poměrně velké množství a v tomto článku jich uvádíme jen několik formou příkladů. Velmi zjednodušeně se lze pokusit o stručný výčet těch nejzávažnějších (resp. těch, jejichž akceptování může zmínění nehodovosti na železničních přejezdech v ČR pomoci nejvíce).

„TOP TEN“ doporučení na základě výsledků projektu MD ČR č.: 1F82A/088/130:

- zavést institut společných prohlídek přejezdů pozemní komunikace/dráha (je hotový návrh metodiky – viz aktivita A 407 projektu 1F82A/088/130) – jde o vynikající nástroj pro prevenci nehodovosti, který má evropský formát (viz též aktivity European Level Crossing Forum),
- odstranit extrémní množství závad v dopravním značení (téměř žádný přejezd nemá v pořádku DZ, viz aktivita A 406 projektu 1F82A/088/130),
- zlepšit rozhledové poměry, zejména na přejezdech bez technického zabezpečení (cca 60-70 % těchto přejezdů nemá v pořádku rozhledy dle ČSN 73 6380)
- uplatňovat velmi opatrný přístup k užívání značky P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě“,
- zavést tzv. světelnou závoru určenou pro přejezdy s PZS bez závor,
- sjednotit požadavky na svítivost výstražníků s požadavky na svítivost SSZ,
- výstražníky standardně umísťovat i po levé straně pozemní komunikace,
- standardně užívat stopčáry a tzv. trychtýřové psychologické brzdy,
- zřetelně vymezit nebezpečné pásmo přejezdů vodorovným značením nebo stavební úpravou,
- zvážit historický význam pozitivního signálu ve vztahu k přejezdové technice i pravidlům provozu (v zahraničí je pozitivní signál přežitkem),
- pravidla provozu na pozemních komunikacích koncipovat jednodušeji a srozumitelněji jako jednoznačný návod pro uživatele pozemní komunikace.

Literatura

[1] SKLÁDANÝ, P., Analýza a návrh opatření pro snížení nehodovosti na železničních přejezdech, výstupy projektu VaV č.1F82A/088/130, Brno, 2010