Společné prohlídky železničních přejezdů

Publikováno: 28. 2. 2011

Všeobecně

Společné prohlídky přejezdů za účasti zástupců obou křižujících komunikací (jak pozemní komunikace, tak i dráha v jednom termínu na jednom místě) jsou nástrojem úspěšně používaným v zahraničí. Např. v SRN jsou prováděny od roku 2003 (viz obrázky 1 a 2 –společná prohlídka v Bavorsku na okrese Norimberk, 27.října 2009, které se autor tohoto článku zúčastnil jako host) a považuje je za klíčový nástroj pro zmírňování nehodovosti. Nehody na přejezdech v SRN trvale klesají a **v současnosti je v SRN méně obětí na přejezdech než v České republice, přestože počet přejezdů je tam trojnásobný**! Společné prohlídky plánuje od roku 2010 i Rakousko (podle novelizované zákonné vyhlášky EKVO) a tyto prohlídky jsou diskutovány i v rámci zájmového sdružení European Level Crossing Forum (ELCF) pro užití i v dalších evropských státech. Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. proto na základě výsledku výzkumného projektu VaV AGATHA (Ministerstvo dopravy, 2008-2009) doporučuje, aby se ke společným prohlídkám připojila i Česká republika.

Obrázek 1

Obrázek 2

Princip společných prohlídek

Společná prohlídka přejezdu je vlastně specifická forma bezpečnostní inspekce (viz též evropskou

směrnici 2008/96/ES), která je prováděna zpravidla následujícím inspekčním týmem:

vlastník dráhy a vlastník křižující pozemní komunikace, příp. další správci či vlastníci (např. obec, majitel polní či lesní cesty resp. účelové komunikace, apod.),

- příslušný silniční správní úřad,
- drážní inspekce,
- drážní úřad,
- zástupce dopravní policie,
- případně provozovatel drážní dopravy
- případně akreditovaný inspektor (auditor) bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

Prohlídka se uskutečňuje buď v pravidelném cyklu (např. 2 roky) nebo operativně na podnět některého z účastníků prohlídky. Metodickým základem prohlídky je příručka, která (stejně jako klasická metodika bezpečnostní inspekce) v příloze obsahuje soubor kontrolních otázek, resp. bodů, které mají být na přejezdu zkontrolovány. Kontrolní otázky usnadňují hledání tzv. bezpečnostních rizik, tj. faktorů, které mohou v kritické situaci přispět ke vzniku dopravní nehody (jakkoli odpovědným resp. viníkem je téměř vždy řidič). Kontrola zahrnuje nejen vlastní přejezd, ale i úsek 240 m před ním a 240 m za ním na všech komunikacích, po kterých lze k přejezdu přijet.

Výhody společných prohlídek železničních přejezdů

Výhody společných prohlídek pozemní komunikace/dráha jsou mj. následující:

- Z hlediska uživatele přejezdu (řidič, chodec) nelze striktně oddělit „drážní“ a „silniční“ zařízení – mj. dopravní značení musí být v harmonickém souladu bez ohledu na to, kdo je majetkovým správcem té které značky (např. kříž – dráha, návěstní desky – pozemní komunikace). Tento soulad se dosáhne pouze vzájemnou konzultací a dohodou na místě.
- Totéž platí i o rozhledových poměrech – část rozhledového pole je v kompetenci dráhy, část v kompetenci PK (část je pochopitelně i vydána „na pospas“ soukromým vlastníkům). V zájmu dosažení dobrých rozhledových poměrů je žádoucí i zde postupovat společně.
- Totéž platí o vozovce na přejezdu a vozovce v přilehlých úsecích PK (v praxi velmi často tyto části nenavazují, resp. jsou v nesouladu, např. jiné šířky – přejezdová vozovka je užší než vozovka v přilehlých úsecích, auto může vjet do koleje).
- Operativní komunikace, projednání a dohoda o potřebných opatření přímo na místě bez pomalé, složité a málo účinné korespondence (úřední lhůty na vyřízení jsou jinak 30 dnů x několik vzájemně zaslaných dopisů = řešení problému může trvat i léta)

Společné prohlídky železničních přejezdů v České republice

Přes vyzvednutí kladných zahraničních příkladů v úvodu je vhodné připomenout, že ani v České republice nejde o institut zcela nový. Podobné, tzv. pětileté prohlídky v ČR probíhaly až do začátku 90.let na základě prováděcí vyhlášky k někdejšímu zákonu o dráhách z roku 1964. Konkrétně se jednalo o vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů **č.52/1964 Sb.**, která v **§ 13 odst. 5** stanovila (zkrácená citace):

„Okresní národní výbor za účasti drážního podniku, správce pozemní komunikace a orgánu veřejné bezpečnosti provede jednou za 5 let obhlídku přejezdu, zjistí případné závady….., doporučí v dohodě s drážním správním orgánem opatření k odstranění závad.“

Tj. v ČR by nešlo o zavedení něčeho zcela nového, ale spíše obnovu již dříve prováděných prohlídek v modernizované podobě na základě současného špičkového know-how (příručka pro provádění prohlídek + kontrolní list).

Způsob legislativního zakotvení společných prohlídek je otevřenou otázkou, závisející též na rozhodnutí, kdo bude společnou prohlídku svolávat. V Německu ji svolává silniční správní úřad a v ČR ji ve své době svolával (viz výše uvedená citace § 13, vyhl. č.52/1964 Sb.) okresní národní výbor, což by (s ohledem na tehdejší politický režim) bylo analogické. Možnou variantou ovšem je, aby ji

svolávala i SŽDC, resp. SDC (železnice je organizována více „vojensky“ a je tak vyšší pravděpodobnost, že prohlídky se budou v praxi opravdu dělat). Rovněž dle konzultace s ÖBB - Rakouskými spolkovými drahami (prosinec 2009) je i v Rakousku zvažována varianta, že prohlídku bude svolávat vlastník dráhy.

Pokud bychom navázali na někdejší „tradici“ prohlídek dle vyhlášky č.52/1964 Sb., potom by se tento institut zřejmě nejlépe hodil do rámce zákona č.266/1994 Sb., resp. jeho prováděcí vyhlášky č.177/1995 Sb. Pokud by byly svěřeny do péče silničního správního úřadu, potom je vhodné je začlenit do zákona o pozemních komunikacích, tj. zákona č.13/1997 Sb., resp. jeho prováděcí vyhlášky č.104/1997 Sb. Tato vyhláška obsahuje mj. následující paragrafy týkající se institutu prohlídek:

§ 6 – Prohlídky komunikací
§ 7 - Hlavní a mimořádná prohlídka komunikace

Nabízí se proto možnost vložení nového **§ 8 – Společná prohlídka železničního přejezdu**. Zakotvení společných prohlídek ve vyhlášce č.104/1997 Sb. by bylo asi nejbližší správcům a vlastníkům všech komunikací, tj. i soukromým vlastníkům a obcím, které povinnost provádět společné prohlídky musí zasáhnout (obrovské množství přejezdů s účelovými komunikacemi je právě v režii obcí).

Otevřenou otázkou též zůstává **frekvence prohlídek** – v Německu se v praxi uplatňuje perioda 2 roky (vyplývající ze zkušenosti s ohledem na pravděpodobnost, že na přejezdu se mohlo něco podstatného změnit), což se pro podmínky ČR může jevit jako příliš pracné. Původní prohlídky ve smyslu vyhlášky č.52/1964 Sb. se konaly v cyklu 5 let, vznikající krajské přejezdové komise zvažují též 5 let (což naopak působí jako doba na horní hranici únosnosti). Za zmínku ovšem stojí, že Rakousko v návrhu společných prohlídek uvažuje rovněž s periodou 5 let.

Závěr

Společné prohlídky železničních přejezdů je možné na základě dobrých zahraničních zkušeností a aktivit European Level Crossing Forum považovat za perspektivní i pro Českou republiku. Jde o nástroj, který usnadní hledání tzv. bezpečnostních rizik na železničních přejezdech a administrativně urychlí proces jejich odstranění. Jsme přesvědčeni, že společné prohlídky mohou velmi pomoci zlepšit bezpečnostní standard přejezdů u nás a navázat na existující tradici prohlídek, prováděných podle původního zákona o dráhách do roku 1994 (pamětníci těchto prohlídek se o nich vyjadřují velmi pozitivně). Snaha o obnovu společných prohlídek též velmi dobře zapadá do kontextu současného rozvoje tzv. nástrojů bezpečné infrastruktury, definovaných a požadovaných evropskou směrnicí č. 2008/96/ES.