Úpravy dopravního značení pro zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech

Publikováno: 9. 11. 2012

Úvod

V rámci výzkumného projektu TA01030374 / ARIANA Výzkum motivace řidičů k porušování pravidel provozu na železničních přejezdech a výzkum dalších možností kamerových systémů pro prevenci a represi, realizovaného za finanční spoluúčasti Technologické agentury ČR, byl proveden soubor bezpečnostních inspekcí železničních přejezdů. Tyto inspekce odhalují velké množství bezpečnostních rizik, která mohou přispívat ke vzniku dopravních nehod. Zajímavou a dosud nedoceněnou možností jejich zmírňování je užívání moderních prvků vodorovného dopravního značení. Stručně si všimněme alespoň tří nejdůležitějších, kterými jsou příčná čára souvislá č. V 5 (tzv. stopčára), psychologická brzda č. V 18 a symbol výstražného kříže na vozovce (vodorovný symbol dopravní značky č. A 32). Tyto prvky mohou velmi pomoci zejména v případech, kdy je přejezd málo výrazný v terénu (hrozí jeho přehlédnutí), existují výrazné podélné linie (které řidiče podvědomě urychlují) či opticky nápadné pozadí, na němž se přejezd ztrácí.

Příčná čára souvislá (tzv. stopčára)

U běžného světelného signalizačního zařízení (např. na křižovatkách) je téměř nemyslitelné, aby chyběla stopčára a měla by být samozřejmostí i u železničních přejezdů (stejně jako v zahraničí). V praxi je však opak pravdou a požadavek na standardní umístění stopčáry často vzbuzuje u odpovědných orgánů údiv („žádný zákon to přece nenařizuje“). Proč je stopčára životně důležitá i u přejezdů? Především proto, že jde o příčný prvek, podvědomě spojený se zastavením, ale i proto, že upozorní na přejezd a jeho přesnou hranici. U přejezdů zabezpečených světelným zabezpečovacím zařízením je navíc žádoucí, aby stopčára byla umístěna 2-4 metry před výstražníkem tak, aby řidič nezastavil příliš blízko návěstidla. Svítivost výstražných světel je nejlepší v ose, kdežto „do strany“ rychle klesá a řidič by nemusel výstražný signál vidět. Univerzálním omylem též je, že stopčára je zbytečná u doplňkových mechanických závor. Opak je pravdou – po většinu času, kdy svítí dvojice červených výstražných světel, jsou závory (ještě) nahoře a požadavek na definování správného místa k zastavení před výstražníkem je stejně zásadní jako u přejezdu bez závor. Ve prospěch stopčáry mluví i Dodatek k TP 133 (Zásady pro vodorovné dopravní značení) z února 2012 a doporučení v normě ČSN 73 6380 (Železniční přejezdy a přechody).

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

Obrázek 2: *Optická psychologická brzda (modifikované provedení) před železničním přejezdem zabezpečeným výstražným křížem*

Symbol výstražného kříže na vozovce

Výstražný kříž je jedinečnou a nezpochybnitelnou značkou, která je podvědomě spojena s železničním přejezdem. Námět na užívání i jeho vodorovné verze je proto velmi zajímavý a lze předpokládat vysokou účinnost na řidiče. Symbol výstražného kříže na vozovce se může dobře uplatnit především tam, kde je kromě stopčáry žádoucí zvýraznění přejezdu i dalším opatřením a užití optické psychologické brzdy není praktické či potřebné. V zahraničí se s křížem na vozovce běžně setkáme v Itálii, Nizozemí, Kanadě a dalších zemích, v České republice se pokusně užívá na několika přejezdech v okrese Znojmo. CDV reaguje na zájem silničářské praxe o tuto dopravní značku zpracováním nového vzorového listu, který je schválen Odborem pozemních komunikací Ministerstva dopravy a je k dispozici tak, aby provedení výstražného kříže na vozovce bylo profesionální a jednotné v celé ČR.