

## **BEZPEČNOST NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH**

**Ing. Radovan Kovařík**

**SŽDC, s.o., Ředitelství, Odbor traťového hospodářství, Praha**

### **1. Úvod**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) plní od 1.1.2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb. (Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb. ...) funkci vlastníka dráhy a od 1.7.2008 na základě zákona č. 179/2008 Sb. funkci provozovatele dráhy. S těmito povinnostmi úzce souvisí také správa svěřeného majetku, tj. železniční dopravní cesty, jejíž nedílnou součástí jsou železniční přejezdy a přechody (dále jen ŽPP).

SŽDC v rámci těchto povinností zajišťuje, prostřednictvím svých organizačních jednotek - Stavebních správ, rekonstrukce a modernizace železniční dopravní cesty včetně ŽPP, tj. vykonává i funkci stavebníka.

SŽDC zabezpečuje prostřednictvím třinácti organizačních jednotek - Správ dopravní cesty (dále jen SDC) provozuschopnost a provozování dráhy (podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění) a vykonává údržbu, dohled a kontrolu stavu spravovaného hmotného majetku. Tyto činnosti na ŽPP zajišťuje SDC, Správa tratí (ST) a Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT).

Na Ředitelství SŽDC se přípravou a tvorbou vnitřních předpisů a norem týkajících se ŽPP, posuzováním technických dokumentací a ověřováním nových přejezdových konstrukcí zabývá Odbor traťového hospodářství (dále OTH). Přípravou a tvorbou vnitřních předpisů a norem týkajících se přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ), posuzováním technických dokumentací a ověřování PZZ se zabývá Odbor automatizace a elektrotechniky. Oba tyto odbory metodicky vedou a nepřímo řídí organizační jednotky SDC v oblasti zajišťování technického stavu a bezpečnosti na ŽPP.

### **2. Přehled právních předpisů a technických norem, upravující povinnosti vlastníka a uživatele železničního přejezdu**

Problematiku přejezdů upravuje několik právních předpisů (zákonů, vyhlášek), jakož i technické normy a předpisy provozovatele dráhy. Právní úprava je v této oblasti značně roztržštěná a nejbližším úkolem odpovědných orgánů by mělo být sjednocení vzájemně souvisejících ustanovení.

Povinnosti vlastníka a uživatele ŽPP jsou uvedeny v následujícím seznamu českých právních předpisů a norem:

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích;
- Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách;

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu);
- Vyhláška MD č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích;
- Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah;
- Vyhláška MD č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích;
- Vyhláška MD č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah;
- Vyhláška MD č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení - Přejezdová zabezpečovací zařízení;
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

V souvislosti s problematikou styku nebo křížení pozemní komunikace s dráhami existuje nesoulad tohoto zákona č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích se zákonem č. 266/1994 Sb. o dráhách v platném znění např. v tom, že zákon o pozemních komunikacích vůbec nezmiňuje křížení účelové komunikace s dráhou a není uveden orgán, který je oprávněn rozhodnout o zřízení, případně zrušení úrovněového křížení účelové komunikace s dráhou.

### **3. Financování údržby, oprav a rekonstrukcí přejezdů**

#### **3.1 Investiční prostředky**

Od roku 2004 je Státním fondem dopravní infrastruktury garantováno a každoročně SŽDC investováno přibližně 150 milionů korun do modernizací a výstavby přejezdových zabezpečovacích a rekonstrukcí stavební části ŽPP (kapitola „Zvyšování bezpečnosti na ŽPP“ investičního plánu).

Některé další rekonstrukce zabezpečovacích zařízení na ŽPP a v nejlepším případě výstavba mimoúrovňových křížení se realizují v rámci staveb modernizací a optimalizací koridorů, na tzv. racionalizačních stavbách a při dalších velkých investičních akcích.

Na základě kolektivního doporučení tzv. krajských komisí jsou k rekonstrukcím vybírány další ŽPP. Krajské přejezdové komise vznikly v roce 2003 na úrovni krajů a jejich členy jsou zástupci krajských úřadů, SŽDC, Policie ČR, ŘSD, SUS a případně další pozvaní. V loňském roce iniciativu převzala SŽDC a většinu komisí svolávají její organizační jednotky - SDC. Kromě shody na konkrétních ŽPP, které jsou doporučeny k rekonstrukci (většinou k rekonstrukci PZZ), se na komisích účastníci domlouvají na termínech uzavírek silnic, výlukách tratí a vzájemné spolupráci při opravách nebo rekonstrukcích ŽPP. Tuto iniciativu považujeme za významnou a účelnou.

Další zdroj, odkud se vybírají železniční přejezdy k rekonstrukcím nebo modernizacím, je seznam rizikových přejezdů z pohledu SŽDC, který je sestaven na

základě kombinace údajů o nedostatečných rozhledových poměrech, o počtu nehod, které se na přejezdu udály v posledních několika letech a třídy komunikace. Je zde snaha se ve větší míře zaměřit na přejezdy I., II. a III. třídy, kde je zpravidla nejvyšší dopravní moment.

### 3.2 Prostředky na zajištění provozuschopnosti

Z finančních prostředků určených na zajištění provozuschopnosti ŽDC se hradí opravné a udržovací práce následujícího charakteru:

- údržba a zlepšování rozhledových poměrů - tuto oblast považujeme za jednu z nejvýznamnějších při zajišťování bezpečnosti na ŽPP. Současný stav odpovídá chování se k okolí přejezdů v dobách minulých, kdy byly stavěny objekty a oplocení v tzv. rozhledových trojúhelnících, dokonce zde byly zakládány sady, případně vysazovány stromy a keře. Největší problém zde cítíme v tom, že rozhledové trojúhelníky přecházejí přes soukromé pozemky a jejich vlastníci absolutně nerespektují oprávněné požadavky správců (SDC) na jejich udržování ve stavu, který umožní nutný rozhled řidiče na požadovaný úsek trati. Dnes platná legislativa není jednoznačná (např. vstup na cizí pozemek) a vymahatelnost práva je v těchto případech velmi složitá;
- údržba a opravy vlastních přejezdových konstrukcí (výměna jednotlivých dílů vozovky a kolejového roštu, vyčištění lokálních blátivých míst v přejezdech, oprava povrchu přejezdů, atd.);
- údržba a opravy přejezdového zabezpečovacího zařízení (mechanické závory, relé, elektronika, nátěry výstražných křížů, atd.).

### 4. Zvyšování bezpečnosti na ŽPP je jednou z priorit SŽDC

V hustotě ŽPP na km tratě je česká železnice v evropském měřítku na pátém místě za železnicemi Rakouska, Švýcarska, Nizozemí a Švédska. Přehled o ŽPP na drahách, se kterými má právo hospodařit SŽDC, s.o., k 31.12.2009 je uveden v tabulce:

Číslo řád.	Vykazované údaje		Jednotka	Počet
1	Počet přejezdů celkem		kus	<b>8274</b>
2	Z řádku 1	Přejezdy zabezpečené pouze výstražným křížem	kus	<b>4574</b>
3		Přejezdy zabezpečené PZZ	kus	<b>3700</b>
4	Přejezdy zabezpečené světelným PZZ celkem		kus	<b>3224</b>
4.1	Z řádku 4	PZS se závorami	kus	<b>1041</b>
4.2		PZS bez závor	kus	<b>2183</b>

Číslo řád.	Vykazované údaje		Jednotka	Počet
5	Přejezdy zabezpečené mechanickým PZZ		kus	<b>436</b>
5.1	Z řádku 5	PZM obsluhované na dálku	kus	<b>175</b>
5.2		PZM obsluhované místně	kus	<b>261</b>
5.3		PZM obsluhované kombinovaně	kus	<b>0</b>
6	Z řádku 5.2	PZM 2 (přejezdy trvale opatřeny uzamyk. zábranou, odstraňovanou na požádání)	kus	<b>94</b>
7	PZZ ostatní (jednodrátové, otočné, posuvné závory)		kus	<b>40</b>
8.1	Z řádku 1	Přejezdy na silnicích I. třídy	kus	<b>176</b>
8.2		Přejezdy na silnicích II. třídy	kus	<b>597</b>
8.3		Přejezdy na silnicích III. třídy	kus	<b>1497</b>
8.4		Přejezdy na místních komunikacích	kus	<b>1987</b>
8.5		Přejezdy na účelových komunikacích	kus	<b>4017</b>
9	Zrušené přejezdy ve sledovaném roce		kus	<b>64</b>
10	Nově zřízené přejezdy ve sledovaném roce		kus	<b>10</b>
11	Přejezdy s trvalým omezením největší traťové rychlosti z důvodů rozhledových poměrů		počet	<b>923</b>

Od 1.7.2008 (počátek plnění funkce provozovatele dráhy) se SŽDC velmi intenzivně věnuje zajišťování bezpečnosti na železničních přejezdech. Často jedná o této problematice s Ministerstvem dopravy ČR (dále MD ČR), Drážním úřadem a Drážní inspekcí.

V tomto období se podařilo vytvořit systém jednotné identifikace ŽPP a přidělit jedinečná čísla všem ŽPP ve správě SŽDC. Každý přejezd má přiděleno číslo, které jednoznačně určuje (pomocí souřadného systému a dalšího popisu) jeho polohu. Za půl roku fungování systému pomohla v několika případech tato identifikace odvrátit střet na přejezdu tím, že po telefonickém nahlášení překážky na přejezdu na Integrovaný záchranný systém (dále IZS) ČR (telefonní číslo 112) byl na konkrétní trati zastaven železniční provoz. Aktualizace seznamu přejezdů provádí SŽDC každý týden. U ŽPP, které jsou ve správě SŽDC probíhá aktualizace automaticky z pasportu přejezdů. U ŽPP vlečkových, případně ve správě jiných provozovatelů drah či vlastníků, se stav aktualizuje ručním opravením na základě podaných informací.

MD ČR zadalo před několika lety projekty, které si kladou za cíl rovněž zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Například v projektu „**Železniční přejezd v dopravním systému ČR**“ byl proveden právní rozbor zákonů a souvisejících právních předpisů týkajících se přejezdů v oblasti uživatelské, legislativní, technické a technologické a bylo vytvořeno schéma postupu při správním řízení při zřizování, zabezpečení a rušení přejezdů. Rovněž zde bylo podrobně popsáno, kdo je správním orgánem příslušným k rozhodování v dané záležitosti, kdo má postavení dotčeného orgánu v daném řízení a kdo je účastníkem daného správního řízení.

Výsledky projektu byly využity k tomu, že SŽDC společně s MD ČR a zpracovatelem projektu organizovaly školení vybraných pracovníků - zástupců správce ŽDC, DU, asociace krajů a svazu obcí od kterého si slibujeme zvýšení informovanosti o možnostech rušení železničních přejezdů, které nám dává současně platná legislativa a z toho plynoucí větší počet zrušených přejezdů.

Od poloviny roku 2009 zavedl OTH pravidelné porady pracovníků SDC (cca 2 x ročně), kteří mají agendu přejezdů v pracovní náplni. Na jednotlivých poradách se řeší problematika evidence ŽPP, získávání informací z pasportů ŽPP a konkrétní problémy, se kterými se tito pracovníci potýkají na organizačních jednotkách. Naší snahou je, aby měli možnost konzultací se zástupci OTH, aby si i navzájem předávali zkušenosti (např. v jednání s obcemi nebo majiteli pozemků) a samozřejmě vyžadujeme, aby úkoly, které na těchto poradách zazníjí, byly řádně a včas plněny.

Díky novelizaci norem, zavedení číslování a vazbám na informační systém provozuschopnosti dráhy doznal pasport železničních přejezdů rozsáhlých změn.

V roce 2009 se podařilo zpracovat návrh novelizace předpisu SŽDC S 4/3 „Železniční přejezdy a přechody“. Nyní musí proběhnout připomínkové řízení v souladu s prozatímním předpisem SŽDC N1.

V závěru roku 2009 byl vypracován seznam rizikových železničních přejezdů, který byl předán v rámci ředitelství SŽDC k dalšímu řešení. Tento seznam byl konzultován s odpovědnými pracovníky SDC a byla již o něm zmínka v předcházejícím textu.

V nejbližším období bychom se chtěli v oblasti bezpečnosti na železničních přejezdech a přechodech zaměřit:

- na snižování počtu přejezdů, tzn. snahu o rušení zvláště těch, kde jsou nedostatečné rozhledové poměry a časté nehody;
- na spolupráci s nadřízenými orgány při zjednodušení a sjednocení platné legislativy v oblasti železničních přejezdů (naplnění závěrů projektu MD ČR „Železniční přejezd v dopravním systému ČR“);
- na prohlubování spolupráce se všemi účastníky v rámci tzv. krajských komisí;
- na spolupráci s Odborem automatizace a energetiky, případně firmami na rozšíření nabídky možností zabezpečení přejezdů v oblasti cenové i technické. Dnes může být ŽPP zabezpečen výstražným křížem ve finanční hodnotě několik tisíc Kč nebo přejezdovým zabezpečovacím zařízením v hodnotě 5-7 mil. Kč, někdy i více. Potřebovali bychom další možnosti v cenových relacích mezi těmito částkami, včetně stanovení technicko-provozních podmínek použití;
- na získávání dalších zahraničních zkušeností a poznatků a zapojení se do dalších evropských projektů např. **„STOP NEHODÁM! Evropa pro bezpečnější přejezdy“**. Tento projekt upozorňuje na nezodpovědné a nebezpečné chování řidičů na přejezdech. SŽDC spolupracuje od června 2009;
- na možnosti osvěty a prezentování problematiky bezpečnosti na ŽPP v médiích a v autoškolách. SŽDC předalo Profesionálnímu společenství autoškol ČR výukový film ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech **„Na přejezdech chybují řidiči“**. Do projektu se kromě SŽDC zapojili také zástupci Ministerstva dopravy, Policejního prezidia a dalších dopravních institucí.

Jedná se o film určený prioritně pro výuku budoucích řidičů v autoškolách, oslovit ale může i širokou veřejnost. Film je bezplatně ke stažení na webových stránkách [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz).

## 5. Závěr

Sebedokonalejší technika však zatím nenahrazuje ani v blízké budoucnosti nenahradí lidský činitel v rozhodovacím procesu, jehož výsledkem je zastavení nebo bezpečné projetí železničním přejezdem. Rozhodující je správná reakce řidiče, která je adekvátní situaci v daném okamžiku. Na rozhodnutí řidiče, sešlápne-li brzdový nebo plynový pedál, záleží, dojede-li bezpečně do cíle své plánované cesty.

Přesto bude Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, trvale klást důraz na zajišťování požadované bezpečnosti na železničních přejezdech a přechodech tak, aby byla nabízena i nadále bezpečná, kvalitní a kapacitní železniční dopravní cesta pro všechny dopravce na železnici v ČR. Potřebuje k tomu však také odpovědné a ukázněné řidiče silničních vozidel...

Lektoroval: Ing. Jiří Šídlo, SZDC, Praha