



# Nehody na železničních přejezdech

## Accidents at Level Crossings

Radek Pavelka\*

Správa železnic ČR

### Abstrakt

Nehody na železničních přejezdech patří k nejzávažnějším kolizím v dopravě vůbec a to především s ohledem na fatální následky těchto střetnutí, jak materiální, tak bohužel i smrtelné. Statistiky bohužel neúprosně ukazují, že se situace v této oblasti nijak nezlepšuje. Pro závažnosti a následky těchto nehod je zcela namístě, aby tyto nehody byly kvalitně a objektivně vyšetřeny. Ze statistik jednoznačně vyplývá, že viníci těchto závažných nehod jsou řidiči motorových vozidel nebo obecně účastníci silničního provozu. Z pohledu soudního inženýrství však nemusí být tato skutečnost tak jednoznačná, jak by se mohlo na první pohled zdát. Je proto zcela nezbytné, aby zvláště při těchto nehodách byly v rámci šetření a dokazování skutečností vedoucích ke vzniku nehody rozklíčovány nejčastější příčiny vzniku nehod na přejezdech. Výsledky těchto šetření mohou být jinak užitečným podkladem pro soudní znalce a jednak důležitým ukazatelem k aktivaci nápravných opatření.

**Klíčová slova:** železniční přejezd, nehody, následky, šetření, řidiči, znalecký posudek.

### Abstract

Accidents at level crossings are among the most serious collisions in transport in general, especially with regard to the fatal consequences of these encounters, both material and, unfortunately, fatal. Unfortunately, statistics relentlessly show that the situation in this area is not improving. Due to the severity and consequences of these accidents, it is entirely appropriate that these accidents be investigated in a quality and objective manner. The statistics clearly show that the perpetrators of these serious accidents are motor vehicle drivers or road users in general. However, from the point of view of forensic engineering, this fact may not be as clear-cut as it might seem at first glance. It is therefore essential that, especially in the case of these accidents, the most common causes of accidents at level crossings are identified as part of the investigation and proof of the facts leading to the accident. The results of these investigations can otherwise be a useful basis for forensic experts and an important indicator for activating corrective action.

**Keywords:** railway crossing, accidents, consequences, investigations, drivers, expert opinion.

## 1. NEHODY NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

Nehody na železničních přejezdech se bohužel staly častou skutečností na našich komunikacích. Neboť se jedná se o rozsáhlou problematiku, kterou je třeba posuzovat hned z několika úhlů pohledu, není možné všechny tyto aspekty a faktory popsat v jednom článku. Pro podrobné seznámení s touto problematikou jsme tedy téma rozdělili do několika článků a postupně se pokusíme tuto problematiku alespoň trochu poodkrýt. V tom dnešním se pokusíme o obecnější uvedení do problematiky.

Úrovňové křížení silniční komunikace s provozovanou železniční dopravní cestou patří zcela jistě k nejrizikovějším místům jak pro řidiče motorových vozidel (účastníků silničního provozu), tak pro hnací kolejová vozidla. Vzhledem k této skutečnosti patří toto křížení k místům častých dopravních nehod. Místem křížení silniční

a železniční dopravní cesty jsou železniční přejezdy, na kterých dochází k výše jmenovaným dopravním nehodám. V České republice je evidováno necelých osm tisíc přejezdů. Příčiny a faktory, které ovlivňují vznik dopravních nehod na železničních přejezdech je celá řada. Analytické zpracování příčin, faktorů a jejich rozbor může být podkladem pro zpracování kvalitních znaleckých posudků v rámci šetření nehod na přejezdech pro potřeby soudu, jiných orgánů a institucí. Tyto skutečnosti vyzývají zabývat se efektivním zpracováním všech dostupných podkladů dopravních nehod na přejezdech, jejichž výsledkem bude kvalitní znalecký posudek.

Závažnost tohoto tématu potvrzuje i statistika dopravních nehod dle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020, která v loňském roce evidovala 398 případů havárie v místech, kde se protíná silniční a železniční infrastruktura. Ne vždy se však jedná

Dodáno do redakce: 30. 11. 2020

Recenzní řízení: od 1. 12. 2020 do 20. 12. 2020

DOI: <http://dx.doi.org/10.13164/SI.2020.4.15>

\*Korespondenční adresa: [pavelkarad@seznam.cz](mailto:pavelkarad@seznam.cz)

o přímou srážku s vlakem. Pokud k ní však dojde (v roce 2019 v 38 % z celkového počtu nehod na železničních přejezdech), její následky jsou často tragické, protože téměř 9 z 10 účastníků takové nehody střet s vlakem nepřezijí. Varujícím je rovněž fakt, že ve více než 98 % případů je vina na straně účastníků silničního provozu. [4]

Nehod na železničních přejezdech přibývá nebo v lepším případě stagnují, což potvrzují i výsledky statistik Drážní inspekce. Přibývají zejména nehody se smrtelnými následky účastníků nehod na přejezdech a vzhledem ke zvyšující se rychlosti kolejových vozidel na železniční dopravní cestě jsou i následky střetů na železničních přejezdech stále fatálnější. Ze společenského hlediska je třeba rozpoznat nejčastější příčiny vzniku nehod na přejezdech a jejich rozбором přispět k jejich eliminaci. To však samo o sobě nestačí a nedílnou součástí tohoto procesu je dodržování vyhlášky silničního provozu a vztažných silničních předpisů. Zde jsou jistě velké rezervy, které je třeba eliminovat a metodicky změnit chování řidičů již v procesu přípravy k získání řidičského oprávnění.

Přes všechny tyto aspekty nehod na přejezdech statisticky přibývá nebo počty stagnují a šetření dopravních nehod na přejezdech vyžaduje velmi podrobné zpracování všech dostupných podkladů. Sporné případy jsou řešeny mnohdy soudní cestou. Pro řešení těchto případů soudy naprosto nezbytně potřebují co nejkvalitnější znalecké posudky, které vycházejí ze zpracování všech dostupných podkladů. Základním úkolem je tedy zajistit co nejkvalitnější a co neobjektivnější objasnování těchto nehod a to nejen na železničních přejezdech. [5]

## 2. STATISTIKY NEHOD NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

### 2.1 Statistika střetnutí na přejezdech k 31.10.2020

Ze statistiky Drážní inspekce (viz. tab.1) vyplývají některé zásadní skutečnosti. Dle statistik za rok 2019 a 2020 počet mimořádných

událostí na železničních přejezdech sice ke stejnému datu poklesl (vždy k 31.10.), ale počet usmrcených osob o jeden případ narostl. Je tedy evidentní, že situace se v nehodovosti na železničních přejezdech nelepší, ale v lepším případě stagnuje. Tato skutečnost není nijak uspokojivá. A jak nám ukáží statistiky za rok 2019 v porovnání s předešlými lety a nakonec i v porovnání s rokem 2020 situace opravdu není dobrá.

### 2.2 Statistika střetnutí na přejezdech za rok 2019

Z grafu na obr. 1 je vidět, že počet mimořádných událostí s následkem střetnutí na železničním přejezdu se nesnižuje, ale právě naopak. Z grafu je patrné, že nejstrmější nárůst byl zaznamenán právě za rok 2019, kdy počet těchto nehod vzrostl meziročně o 11 případů.

Již nyní lze předpokládat a to i na základě dostupných statistik, že vývoj v této oblasti nebude vykazovat přílišné změny ani za rok 2020, ačkoliv mírné zlepšení se pravděpodobně rýsuje. Dle tab. 1 bylo v roce 2019 k 31.10. evidováno 160 mimořádných událostí s následkem střetnutí na železničním přejezdu. Za stejné období je v roce 2020 evidováno těchto událostí 122, což je výrazné zlepšení. Na statistické údaje za celý rok 2020 si ještě budeme muset počkat, ale pravděpodobnost, že by se za dva měsíce událo 38 střetnutí na přejezdech je velmi malá. Pokud by se tento předpoklad naplnil, pak by rok 2020 byl po dlouhé době prvním, ve kterém došlo v této oblasti k poklesu. Příčiny tohoto předpokladu, pokud se naplní, je možno vidět zřejmě i v celoročním společenském vývoji, který byl, nebo stále je, v roce 2020 významně ovlivněn pandemickou situací a s tím spojených opatření.

### 2.3 Statistika střetnutí na přejezdech za rok 2018 dle zabezpečení přejezdů

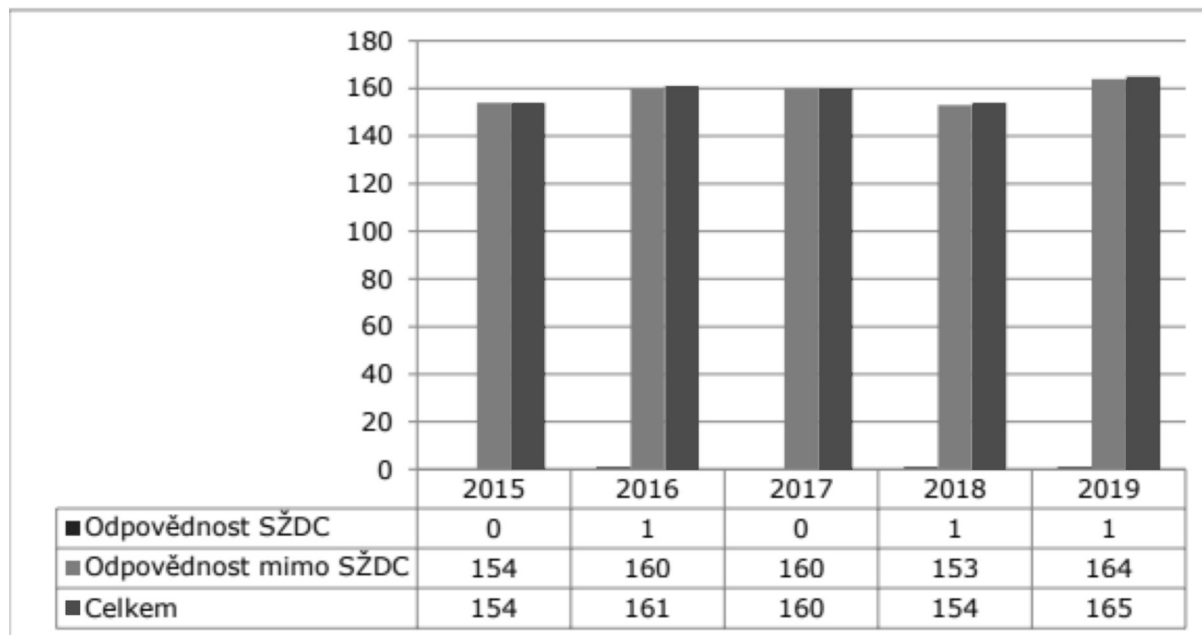
Dle tab. 2 je patrné, že počet nehod na železničních přejezdech je nejvyšší na přejezdech, které jsou sice zabezpečeny, ale nejsou vybaveny závorami. Tento počet je více než poloviční z celkového počtu všech nehod na žel. přejezdech za sledované období. Je

Tab. 1 Střetnutí na železničních přejezdech, stav k 31. 10. 2020 [3].

Tab. 1 Encounters at railway crossings, status as of 31. 10. 2020 [3].

	2020			2019		
	počet MU	usmrceno	zraněno	počet MU	usmrceno	zraněno
leden	11	1	6	22	2	3
únor	8	1	18	11	0	3
březen	7	2	4	11	2	6
duben	9	6	4	18	4	8
květen	11	4	5	18	4	3
červen	13	4	20	13	1	6
červenec	26	7	8	24	10	27
srpen	12	4	3	16	3	15
září	15	4	14	10	3	9
říjen	10	4	2	17	7	8
listopad	0	0	0	15	5	2
prosinec	0	0	0	6	2	3
<b>Počet MU 1.1. – 31.10.</b>	<b>122</b>	<b>37</b>	<b>84</b>	<b>160</b>	<b>36</b>	<b>88</b>
<b>Počet MU 1.1. – 31.12.</b>				<b>181</b>	<b>43</b>	<b>93</b>

**Graf střetnutí na železničních přejezdech v letech 2015 až 2019**



Obr. 1 Graf střetnutí na železničních přejezdech v letech 2015 až 2019 [1].  
Fig. 1 Graph of encounters at railway crossings in the years 2015 to 2019 [1].

Tab. 2 Tabulka střetnutí na železničních přejezdech v roce 2019 dle jejich zabezpečení [1].  
Tab. 2 Table of encounters at railway crossings in 2019 according to their security [1].

2019	Počet MU	Výstražné kříže	PZS bez závor	PZS se závorami	PZM
MU	165	49	96	19	1
usmrceno	43	3	27	12	1
zraněno	90	30	53	7	0

Z celkového počtu 43 usmrcených osob jich 21 jednalo v sebevražedném úmyslu.

tedy zřejmé, že absence závor na zabezpečených přejezdech má zásadní význam pro sled událostí při přejezdění železničního přejezdu silničním vozidlem. I na základě těchto statistik se při rekonstrukcích přejezdů ve správě Správy železnic nově neaktivují tyto typy přejezdů, tedy bez závor. Při všech rekonstrukcích jsou nyní všechny přejezdy vybaveny břevny závor a to bez ohledu na třídu komunikace, tedy i na lesních i polních cestách, které kříží železniční trať.

Z výzkumů chování řidičů na železničních přejezdech, kterými se zabývá např. CDV (Centrum dopravního výzkumu) [2] jsou břevna závor zásadním prvkem zabezpečeného železničního přejezdu.. Přejezdy takto vybavené jednoznačně vykazují zcela jiné počty nehod jako u ostatních přejezdů, dokonce ty zcela nejnižší ze všech sledovaných, vyjma přejezdů zabezpečených pouze mechanicky, tedy pouze břevny závor.

### 3. SITUACE NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH

Přejezdy jako takové existovaly na železnici od jejího vzniku, avšak ve zcela jiném režimu. Přejezdů bylo podstatně méně a násobně převyšoval počet přejezdů, které byly zabezpečeny výstražnými kříži, dříve označovány jako „Nechráněné“. Jediné zabezpečení

bylo u některých přejezdů tvořeno závorami, které obsluhoval závorář přímo u přejezdu. Nutno podotknout, že v době rozvoje železnice (19. století) byl nepoměrně menší počet jak vlaků, tak hlavně automobilů.

S narůstajícím počtem vlaků, ale hlavně automobilů, došlo i k nárůstu dopravních nehod, těch na železničních přejezdech nevyjímaje. S tímto nárůstem nehod se objevily i otázky, proč vlastně k takovým nehodám dochází a co vede řidiče motorového vozidla k tomu, že přehlédne výstražnou signalizaci na přejezdu nebo se obecně nechová tak, jak mu ukládá Zákon č. 361/2000 Sb. § 29 a Vyhláška o provozu na silničních komunikacích.

Současná hektická doba sebou přináší změny v chování společnosti jako celku. Tyto změny se pochopitelně odráží i v jiném vnímání okolí. Současná doba a její výdobytky mohou v některých jedincích vyvolávat pocity neohrožení a zvládnutí každé situace. Tato skutečnost se pak může odrazit i v chování řidičů na železničních přejezdech. Z tohoto pohledu je nezbytné přispět k zmírnění pocitu neohroženosti u některých řidičů a přispět alespoň trochu ke změně vnímání nebezpečných prostorů, jakým železniční přejezd bezesporu je. Pokud se to podaří, byť u malé skupiny řidičů, pak budeme o malý kousek blíže potencionálnímu zlepšení.

Co je tedy vlastně nejčastějšími příčinami střetu motorových vozidel s vlakem? S určitostí lze konstatovat, že příčin je jistě celá

řada. I přes poměrně velkou medializaci tohoto problému se nedaří najít řešení, jak těmto fatálním nehodám předcházet.

Důležitým úkolem pro nás všechny je dostat do povědomí veřejnosti, že železniční přejezd je velmi nebezpečné místo a podle toho se na něm účastník silničního provozu musí chovat. V poměru k rozloze ČR máme nejhustší železniční síť v Evropě. Tato skutečnost sama o sobě generuje poměrně vysoký počet přejezdů v ČR. I zde je třeba hledat cesty, jak problém vyřešit a možná i nasbírat inspiraci u sousedů. Například ÖBB (Rakouské spolkové dráhy) od roku 1960 snížili počet železničních přejezdů z 10 700 na 3 300, stav k roku 2016. Správa železnic každým rokem vkládá nemalé prostředky do zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, preventivně působí na účastníky provozu novými informačními kampaněmi, varuje před nebezpečím hrozícím při nerespektování pravidel různými akcemi. Při rekonstrukcích a obnovách jsou mnohé přejezdy bez náhrady rušeny nebo nahrazeny podjezdy či nadjezdy. Jedná se však o enormní finanční prostředky a jak již bylo řečeno, s ohledem na velmi hustou železniční síť v ČR, ne každý železniční přejezd lze zrušit bez náhrady nebo nahradit podjezdem či nadjezdem.

Další příčinou nehod na železničních přejezdech je agresivní a neodpovědné chování řidičů, zejména mladých. K tomu lze směle přičíst nekontrolovatelný a všude přítomný sklon ke spěchu bez reálného důvodu. Toto lze však obecně konstatovat v souvislosti se všemi dopravními nehodami, tedy nejen těmi na železničních přejezdech. Nermalou měrou k současnému vývoji přispívá i současná hektická doba, která se přenáší i do silničního provozu.

Nutno podotknout, že ve srovnání s jinými státy Evropy mají české zákony poměrně nízké tresty za porušení zákona. V souvislosti s nehodou na železničním přejezdu je porušení silničního zákona opravdu mimořádným prohřeškem. Zde je opravdu velký prostor k hledání řešení a to zejména ve zpřísnění sankcí za porušení zákona.

Nehody na železničních přejezdech jsou v mnoha ohledech specifické. Jedním opravdu výrazným specifikem je, že do nehodového děje vstupují dva odlišné druhy dopravy. Pro silniční dopravu je v tomto případě velkou nevýhodou, že z podstaty obou druhů dopravy je železnice ta dominantní. I následky těchto nehod mluví jednoznačně ve prospěch železnice.

Dalším specifikem je, že šetření těchto nehod probíhá hned po několika liniích. Samozřejmostí je šetření v gesci PČR, navíc

tyto nehody šetří správce železnic (SŽ) ve vlastní režii a součástí vyšetřování je i Drážní inspekce. Mohlo by se zdát, že přítomnost hned několika subjektů oprávněných šetřit tyto nehody, zaručuje mimořádně kvalitní výsledky šetření. Praxe ukazuje, že tomu tak nemusí být vždy.

#### 4. ZÁVĚR

Nehody na železničních přejezdech jsou vážným celospolečenským problémem, který si zasluhuje vysokou pozornost a tedy i vysokou prioritu vyřešení tohoto problému. Jak již bylo řečeno, následky těchto nehod jsou v porovnání s jinými nehodami o poznání vážnější. S ohledem na tuto skutečnost a z pohledu soudního inženýrství je třeba, aby byly tyto nehody co nejefektivněji vyšetřeny a objasněny. Specifikace šetření těchto nehod je zcela evidentní a je tedy na místě vyvinout snahu o jakousi syngii a sjednocení šetření všech zúčastněných složek při šetření.

Výše jmenovanému problému byla a je věnována vysoká pozornost jak v České republice, tak v zahraničí. Úhel pohledu různých autorů článků, publikací či celých výzkumů se v mnohých ohledech liší, ale o tom zase třeba někdy příště.

#### 5. LITERATURA

- [1] Správa železnic [online]. Praha: Správa železnic, státní organizace, @2020 [cit. 2021-01-07]. Dostupné z: [www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)
- [2] Centrum dopravního výzkumu [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu, @2021 [cit. 2021-01-07]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/>
- [3] Drážní inspekce [online]. Drážní inspekce, @2008 [cit. 2021-01-07]. Dostupné z: <http://www.dicr.cz/>
- [4] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. BESIP [online]. Praha: BESIP, @2021 [cit. 2021-01-07]. Dostupné z: [https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2018-\(1\)/18-08-NSBSP-\(1\).pdf](https://www.ibesip.cz/getattachment/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-v-roce-2018-(1)/18-08-NSBSP-(1).pdf)
- [5] BESIP [online]. Praha: BESIP, @2021 [cit. 2021-01-07]. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/>

---

#### Správná citace:

PAVELKA, R. Nehody na železničních přejezdech. *Soudní inženýrství*, 2020, 31(4), 15–18. DOI: <http://dx.doi.org/10.13164/SI.2020.4.15>. ISSN 1211-443X.