

Tisková zpráva

Brno, 8. 12. 2016

Problém neoprávněných vstupů do prostoru dráhy lze řešit

Neoprávněné vstupy do prostoru dráhy jsou v České republice velmi frekventovaným a do značné míry i společensky přijatelným jednáním, ačkoliv se jedná o chování vysoce rizikové a zároveň nelegální – jde o porušení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 4a o ochraně dráhy. Každoročně se v důsledku tohoto chování odehraje okolo 250 střetů osob s drážními vozidly, které končí až v 80 % případů smrtí.

Nezanedbatelné jsou i následky materiální a to v souvislosti se zpožděním vlaků a škodami na vozidlech nebo infrastruktuře. Střet také znamená značný stres pro strojvedoucího. Škody působí i samotný nelegální pohyb osob po železničním svršku. Tam, kde je intenzivní, může například docházet k nebezpečnému sešlapání štěrkového lože.

Závažnost tohoto fenoménu, nazývaného rovněž trespassing, vedla výzkumné pracovníky Centra dopravního výzkumu, v. v. i., k formulování projektu AMELIA (Výzkum podmínek a návrh opatření pro omezení počtu a zmírnění následků neoprávněných vstupů chodců do prostoru dráhy). Výsledky projektu, řešeného s podporou TAČR ve spolupráci se společností AK signal Brno, a. s., byly nyní prezentovány v rámci semináře Nebezpečné zkratky s podtitulem Neoprávněné vstupy do prostoru dráhy, který se uskutečnil za aktivní účasti odborníků z Drážní inspekce a AK signal Brno, a. s. Během akce účastníci shrnuli a prodiskutovali nejen příčiny a následky trespassingu, ale i **možnosti jeho prevence formou opatření stavebních, technologických a osvětových.**

Ilegální zkratky

Společným jmenovatelem nejvíce frekventovaných ilegálních zkratk je **přerušení přirozených pěších vazeb bariérou dráhy**. Tyto vazby buď již existovaly v době, kdy se železnice stavěla, nebo postupně vznikaly v souvislosti s odlišným využitím území po obou stranách dráhy poté, co železnice usnadnila rozmach daného města. „Typickým příkladem je stav, kdy se na jedné straně dráhy rozvinul průmysl, který lidem poskytl pracovní příležitosti, a na druhé jejich bydlení, přitom však



nebyly přiměřeně řešeny možnosti přecházení. To vedlo ke spontánnímu vytvoření nevhodných zkratk“, vysvětluje Ivo Dostál, výzkumný pracovník Centra dopravního výzkumu.

Kromě těchto takzvaných každodenních zkratk se můžeme s intenzivním trespassingem setkat také na nádražích a zastávkách, kde není dobře vyřešeno přecházení a přístup k vlakům. Pohyb osob v profilu dráhy se často vyskytuje i v rekreačních oblastech v souvislosti s turistickými a volnočasovými aktivitami. Někdy jsou dráha nebo drážní stavby přímo cílem různých zájmových skupin, pro určité sociální skupiny i domovem. Samostatnou kapitolu tvoří železniční přejezdy – k neoprávněným vstupům chodců a cyklistů dochází v době, kdy jsou ve výstraze.

Řešení situace za pomoci odborníků

„Problém neoprávněných vstupů do prostoru dráhy není neřešitelný a v současné době již existuje řada nástrojů, kterými lze problém v konkrétních místech **omezit nebo mu zcela zabránit**“, říká Pavlína Skládáná, výzkumná pracovnice Centra dopravního výzkumu. „V každém případě je žádoucí přizvat odborníky a využít standardizovaného postupu, pomocí kterého určíme nejen typ a příčiny tohoto jevu, ale i přiměřená opatření a jejich finanční náročnost“, doplňuje Pavlína Skládáná.

Ta mohou být:

- vzdělávací a osvětová,
- technologická,
- stavební,
- terénní a zahradnické úpravy,
- jiná, kupříkladu se jako doprovodné opatření osvědčil policejní dozor.

Vždy je optimální použít kombinaci těchto opatření.

Co si pod těmito opatřeními můžeme přestavit konkrétně?

Stavební opatření, jako jsou podchody, nadchody, lávky a podobně, jsou nejnáročnější, ale zároveň **nejúčinnější**. Technologická opatření, která zpravidla mají za cíl omezit přístup na dráhu v místě, které k tomu není určené, jsou méně nákladná. Jejich účinnost je však podmíněna dostupností legální alternativy. Příkladem může být **zařízení pro varování chodců a cyklistů** před vstupem do nebezpečného pásma dráhy, které ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu vyvinula společnost AK signal Brno, a. s. Výsledky testování jeho účinnosti jsou zatím velmi slibné.

Různorodou skupinou jsou opatření vzdělávací a osvětová, která mohou zahrnovat celostátní kampaně i lokální vzdělávací akce. Osvědčilo se zapracování otázek bezpečného pohybu v blízkosti dráhy do školní výuky. Ačkoliv tato opatření mají v prevenci trespassingu nezastupitelnou úlohu, jejich účinnost je krátkodobá a zároveň je při jejich realizaci třeba opatrnosti, aby nebyla kontraproduktivní. „S opatrností je potřeba přistupovat i ke zveřejňování informací o nehodách a zejména sebevraždách v médiích. Kvůli riziku nápodoby sebevražd, ale i s ohledem na etický



přístup, je třeba zprávy formulovat věcně, stručně a bez detailů, bez nádechu senzace nebo romantiky. Naopak je žádoucí připojit informaci, kde v případě problémů hledat pomoc“, uzavírá Pavlína Skládáná. Podrobná doporučení je možno nalézt v dokumentu **Preventing suicide: A Resource for Media Professionals (WHO, 2008)**.

Kontakt po odborné stránce:

Mgr. Pavlína Skládáná (pavlina.skladana@cdv.cz)

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, Brno

Projekt: Výzkum podmínek a návrh opatření pro omezení počtu a zmírnění následků neoprávněných vstupů chodců do prostoru dráhy (AMELIA) - TA04030327

Kontakt po organizační stránce:

Šárka Želinská, vedoucí úseku marketingu, tel. 778 737 336, e-mail: sarka.zelinska@cdv.cz

