

Číslo jednací: 516/2016/DI
Datum: 10. 8. 2016
Odpověď na zprávu ze dne: 4. 8. 2016

Vyřizuje: Mgr. Ixxxx Wxxxxxxx
Telefon: 736 521 XXX
Email: xxxxxxxxxxxx@dicr.cz

Vážený pan
Mxxxxxxx Mxxxxxxx
Datum narození: XX. XX. 1980
XXXXXX XXX
XXX XX Vsetín

email: xxxxxxxxxxx@seznam.cz

Žádost o poskytnutí informace o prevenci

Vážený pane Mxxxxxxx,

dne 4. 8. 2016 od Vás Drážní inspekce obdržela e-mail s žádostí o poskytnutí informací na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 106/1999 Sb.). Žádost o informace je rozdělena na samostatné otázky takto (*poznámka správního orgánu: text je ponechán v původním znění včetně nedefinovaných zkratk a či nesprávné interpunkce*):

Odůvodnění, proč (zejména po mnoha vážných nehodách na křiženích silniční dopravy s tou drážní, a to včetně ložské mediálně „proprané“ kamionu s Pendolínem ve Studénce) **Váš úřad, v rámci své preventivní činnosti, viditelně účelně (s výsledky) neřeší, že se v ČR často porušuje** – resp. většinou asi ani odpovědné „orgány“ neznají pravidla vztahující se k drážní dopravě (a jak pak tyto tedy mají požadovat po „obyčejných“ lidech dodržení potřebného respektu k drahám):

1.) v mnoha místech s drážním tramvajovým provozem (mimo zákona 266/1994 Sb. - o drahách. §6. odst.1) zákon 361/2000Sb. o silničním provozu, §74.

2.) závazek ČR dodržovat tzv. Vídeňskou úmluvu z roku 1968 (mimo jiné) o vztazích silničních a všech drážních kolejových vozidel (včetně tramvají) – zejména Kapitulu I, ČL.1, odrážku i „výraz "železniční přejezd" znamená každé úroňové křížení silnice a železniční nebo tramvajové tratě se samostatným spodkem“; Kapitulu II, ČL.18-Křižovatky a povinnost dát přednost, odstavec 7 „Řidiči nekolejových vozidel musí dát přednost kolejovým vozidlům.“, které (mnohými svými ustanoveními) odporuje (či minimálně některé situace neřeší) zákon 361/2000Sb. o silničním provozu - např.:

a) (ne)přednost tramvají na výjezdech ze samostatných drážních těles = míst mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci, díky uplatňování jeho §23, odst.1 „Při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci“), čímž následně neojediněle (mimo jiné)

dochází k nesmyslným/protiprávním obviňováním, a dokonce i odsuzováním řidičů tramvají ze/za zavinění nehody se silničními vozidly jedoucími po pozemní komunikaci, na níž s tramvají vyjížděli (zejména v Praze za tramvajovou zastávkou Nový Hloubětín DC), byť ta vozidla mnohdy prokazatelně před střetem jela násobně vyšší (než v místě povolenou) rychlostí, čímž byla pro řidiče vyjíždějící na pozemní komunikaci nepozorovatelná nebo velmi vzdálená = dle judikatury Nejvyššího soudu ČR (podle usnesení ze dne 25. 9. 2008, sp. zn. 11 Tdo 639/2008, www.nsoud.cz) uvedené na webu BESIPu v zákoně 361/2000Sb. o silničním provozu, pod §2, odřádkem q) („Jak vyplývá z logického výkladu pravidel silničního provozu, řidič, který dává při jízdě křižovatkou přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím po hlavní komunikaci, nemá povinnost dát přednost absolutně všem vozidlům, která v libovolné vzdálenosti od křižovatky vidí, ale pouze těm, která jsou již natolik blízko, že vjetí jím řízeného vozidla do křižovatky by u řidičů jedoucích po hlavní komunikaci vyvolalo nebezpečí nutnosti náhlé změny směru nebo rychlosti jízdy.“) měla „vzdálenější“ silniční vozidla umožnit vyjetí tramvaje ze samostatného tělesa (místní úpravou označeného jako vedlejší pozemní komunikace) na pozemní komunikaci (také s označením „křižovatky“)!)

b) špatným/nedostatečným zněním jeho §28 a §29, které řeší chování pouze kolem „železničních přejezdů“, a to ještě řidičů – místo, aby nařizovali jednání „kolem křížení pozemních komunikací (jimiž jsou i samostatné chodníky) s kolejovými drahami“, a to i chodcům (za něž zákon považuje i např. bruslaře), kterým sice povinnosti §29 odst.1, odr. a) až e) nařizuje dodržet §55, odst.2, ale i chodci se může stát, že:

- za „křížením kolejové dráhy“ je dopravní situace bránící mu dokončit přecházení TT (např. pro plný ostrůvek mezi TT a vozovkou) – měl by mít povinnost jej ani nezapočít = dodržet i §29 odst.1, odr. f)

- na „křížení kolejové dráhy“ způsobí (např. vlastním zraněním) neodstranitelnou (i jen okamžitě) překážku v jízdě kolejových vozidel – má mít ještě povinnost dodržet (upravený) příkaz §28, odst.4!

- řidiči nekolejových vozidel v současnosti mohou beztrestně tzv. „zastavit vozidlo“ (zejména při levém odbočování) na tramvajovém páse kvůli dávání přednosti (protijedoucím nekolejovým vozidlům nebo na tramvajovém páse při pravém okraji komunikace kvůli dávání přednosti chodcům na přechodu přes komunikaci, na níž odbočují), protože přejíždění aut přes TT zákony ČR nepovažují za železniční přejezdy ani za křižovatky (na/do kterých zakazují vjíždět, pokud by na/v nich se muselo zastavit - kvůli situaci za nimi) a na TT zakazují jen „stání“ a „zastavení“ (způsobené vůlí řidiče – nevyhnutelné dopravní situací nebo značením) + §21, odst. 5 a 6 příkazují při odbočování přes TT jen dát přednost tramvaji, čímž ruší obecné pravidlo §13, odst. 2 tramvaj neomezit v jízdě!

- v neposlední řadě je chybou, že zákon o silničním provozu nikde nevysvětluje význam drážní návěsti „pozor“ dávané zvonkem tramvaje, o což by se měl doplnit §29, odst.1, odr. b).

c) neurčením v §15, odst.1, jestli řidiči tramvají při stanicování v zastávkách s nástupní plochou ve vozovce mají používat směrová světla, protože toto se dá považovat jako „zastavení vozidla“ - dle §2, odr. p), které je nezávislé na vůli řidiče

(protože ten zastavuje na příkaz dopravní značky „J 4a – označnick zastávky“), a při tom (na rozdíl od autobusů) nemění směr jízdy nebo nezajíždí k okraji vozovky (při němž nařizuje použití směrovek §25, odst.5).

d) nejednoznačným zněním §15, odst.1 - jakých zastávek „s nástupní plochou ve vozovce se týká“ nařízené jednání – „Za vozidlem hromadné dopravy osob, které zastavilo v obci v zastávce bez nástupního ostrůvku nebo bez nástupiště na zvýšeném tramvajovém pásu, musí řidič jiného vozidla zastavit vozidlo....“ - zastávky s nástupní plochou ve vozovce jsou totiž v ČR u TT v úrovni vozovky (a nikoliv u zvýšených tramvajových pásů).

e) znění zákazu v §54, odst.4 „Chodec nesmí překonávat zábradlí nebo jiné zábrany na vozovce.“ naprosto vylučuje postih za překonávání zábradlí a jiných zábran umístěných většinou podél vozovky (na chodnicích, v travnatých pásích, na ochranných/nástupních ostrůvcích) – ustanovení by mělo znít „Chodec nesmí vstupovat do vozovky nebo tramvajového pásu v místech, kde by před/při/po tom musel překonávat (včetně obcházení - mimo chodník nebo místo mimo pozemní komunikaci) jakékoliv zábrany (např. zábradlí).“ – tramvajový pás totiž nemusí být součástí vozovky, ale zaslouží si (jako součást pozemní komunikace) alespoň stejnou ochranu před chodci jako vozovka, protože na dráhu součástí pozemní komunikace se nevztahuje zákaz vstupu stanovený zákonem 266/1994Sb.- o dráhách, §4a, odst.2 + obcházení je také způsobem překonávání zábrany, ale nesmí se dít v prostoru určeném pro jízdu vozidel!

f) nestanovením (např. v §12, odst.5), že spojují-li se dva jízdní pruhy nebo jeden jízdní pruh a tramvajový pás do jednoho jízdního „proudu“, tak řidiči vozidel nesmí toto spojení započít dříve než vozidla jedoucí před nimi, což by mělo zajistit plynulost provozu ve zúženích proti dosavadnímu předčasnému přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého a protiprávnost blokování tramvají předčasným přesahováním do tramvajového pásu ze stále souběžného pruhu!

3.) oficiálním komentářem zákona ohledně provozu drážních vozidel - tramvají např. u 361/2000Sb. o silničním provozu, §13, odst. 2 -uvedením v něm příslušného nařízení pouze při najíždění na tramvajový pás v úrovni vozovky („Pokud je nucen řidič vozidla vjet na tramvajový pás v úrovni vozovky, nesmí řidič vozidla tramvaji nijak překážet a musí dbát na to, aby tramvaji nevzniklo žádné nebezpečí, což znamená, že svým vjetím na tramvajové koleje nesmí řidiče tramvaje donutit ani ke snížení rychlosti jízdy.“)- znění příslušného ustanovení zákona, které pojednává o všech typech tramvajových pásů („Na tramvajový pás v úrovni vozovky se smí v podélném směru vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti, například není-li mezi tramvajovým pásem a okrajem vozovky dostatek místa; tramvajový pás zvýšený nad nebo snížený pod úroveň vozovky nebo od vozovky jinak oddělený například obrubníkem se smí přejíždět jen příčně, a to na místě k tomu přizpůsobeném. Při vjíždění na tramvajový pás nesmí řidič ohrozit ani omezit v jízdě tramvaj“).

4.) v některých místech s drážním tramvajovým provozem zákon 361/2000Sb. o silničním provozu, §27, odst.1 – Řidič nesmí zastavit a stát, odr. p) „na tramvajovém pásu“ a zákon 266/1994 Sb. - o dráhách, §22, odst.3 – „Provozovatel dráhy je oprávněn, odr. b) dávat osobám nacházejícím se v obvodu dráhy pokyny k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti jiných osob a pokyny k ochraně majetku a

veřejného pořádku a k zabránění možného rušení nebo ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy na dráze.“, neuvedením této a podobných pravomocí zaměstnanců jakékoliv – tedy i tramvajové dráhy do zákona o silničním provozu, díky čemuž by bylo (mimo jiné) také možné rychle nechat odstranit stojící vozidla bránící průjezdu tramvají (k čemuž sice zákon 361/2000Sb., §45, odst.4 dává pravomoc příslušníkům MP a PČR – ovšem ti vozidla překážející tramvajím odmítají nechat odtáhnout nebo jim to minimálně trvá velmi dlouho – asi z jejich omezené znalosti drážního provozu), a nebylo by možné (proti údajné současné praxi – v Praze a Olomouci) přiřknout řidiči tramvaje vinu za poškození (průjezdem jím řízené tramvaje) nekolejových vozidel, která stála/zastavila na hranici průjezdního profilu tramvají – jako „neodhadnutí průjezdního profilu“ (termín není v žádném zákonném předpise).

5.) bezpečnost a plynulost drážní dopravy (nejen tramvajové a v příslušném místě se) špatnou/nedostatečnou místní (příp. přechodnou) úpravou - dle zákona 361/2000Sb., §61

a) neřízením přecházení chodců přes TT v místě řízeného průjezdu tramvají, které je součástí řízené křižovatky pozemních komunikací (např. Plzeň) nebo řízeného v(ý)jezdu tramvají na/z místo/a mimo pozemní komunikaci z/na pozemní komunikaci/i (např. Praha, Olomouc) – nebo-li TT přetnutý chodník podél vozovky, na níž vede TT na/ze samostatné(ho) drážní(ho)/tramvajové(ho) těleso/a, je součástí pozemní komunikace, takže TT z/na pozemní komunikaci/i sjíždí/vjíždí až/již křížením s chodníkem, a ne pouze s vozovkou!

b) umístěním SSZ pro IAD za jejím křížením s TT, tak blízko, že (minimálně při chybě seřízení se SSZ před tím křížením s TT) hrozí zablokování TT delšími silničními vozidly (zejména autobusy), které zastaví na její signál „stůj!“.- např. v Praze na Nábř. Kpt. Jaroše

c) nevhodným použitím tříbarevné „silniční“ signalizace S1, a to na místech řízeného křížení IAD jen s TT na samostatném tělese – příp. zvýšeném/sníženém (jinak od vozovky odděleném) páse (např. Praha - navíc s protiprávní značkou pro IAD „hlavní komunikace“ atd.) nebo i při tzv. preferenčním zajištění volné TT - před podélným najetím kolony IAD na ní (např. Praha – dokonce se zarostlou „odůvodňující“ značkou umístěnou až za SSZ), kde by lepší byl „Signál dvou vedle sebe umístěných střídavě přerušovaných červených světél“ - S13, který „...znamená pro řidiče povinnost zastavit vozidlo před světelným signalizačním zařízením“, a je navíc velmi blízký přejezdovému zabezpečovacímu zařízení (signálu S14a) – čímž by se (proti současnosti) zdůraznilo, že „koleje nejsou žádná sranda“ = kolejové vozidlo má přednost!

d) neojedinělým nastavením SSZ s pozdějším začátkem signálu „volno (přímo)“ pro tramvaje než pro IAD, která ke křižovatce přijela souběžně s tramvají, a odbočuje přes TT nebo jede dál přímo, ale za křižovatkou najíždí podélně na TT v úrovni vozovky (protože tam podél ní již není souběžný jízdní pruh IAD), což ruší přednost tramvají –nařízenou zák. 361/2000Sb., §21, odst. 5 a 6!

e) protizákonným označováním přejezdů samostatných drážních těles TT jako součást (přílehlých) křižovatek pozemních komunikací např. Praha – Barrandov (podle zadních stran značek je patrné, že si tramvaje i auta mají nesmyslně vzájemně dávat přednost) / Braník (při výpadku SSZ by byl sice nezvyklý, ale

naprosto správný a jasný případ řízení drážního přejezdu vedeného úhlopříčně přes čtyřramennou křižovatku pozemních komunikací – 1. pojedou tramvaje po samostatném drážním tělese, a pak teprve silniční vozidla - dle vyznačených předností) / Ďáblice (hlavní silnice přes TT se navíc vzápětí po pár metrech mění na vedlejší komunikaci = pokud přes TT pojedou delší vozidlo/souprava, tak ji zablokuje)

f) porušováním vyhlášky 177/1995 Sb. - kterou se vydává stavební a technický řád drah, §52 - Uspořádání dráhy, odst.3 („Na pozemní komunikaci s obousměrným provozem se zřizuje dráha uprostřed pozemní komunikace.“) tím, že je povolen obousměrný provoz veškeré (neomezené – ne pouze vybraných vozidel, jako např. „BUS“) silniční dopravy i v místech, kde není TT vedena osou komunikace – např. v Praze v ul. Za Ženskými domovy k ul Radlické, kde díky tomu neojediněle se kolona IAD řadí ve dvou řadách = levá z nich na protisměrné tramvajové koleji nebo také jedinci po této protisměrné koleji předjíždějí „spořádanou“ jednořadou kolonu. Díky tomu se v místě již minimálně 1x stala (21.7.2016) dokonce čelní srážka tramvaje s IAD jedoucí proti ní v protisměru, byť existuje minimálně 1 možnost/prostor/ulice pro odklonění IAD mimo výše uvedený protiprávní a kritický úsek!

g) často chybnou záměnou užití dopravních značek A25 „(pozor) Tramvaj“ a P5 „Dej přednost v jízdě tramvaj“, protože A25 jen „upozorňuje na místo, kde tramvaj křižuje směr jízdy ostatních vozidel“, ale tím zachovává platnost obecného pravidla „nesmět omezit tramvaj“ (dle 361/2000Sb. o silničním provozu, §13, odst. 2) a P5 má význam/užití „Značka se používá v místě, kde má řidič povinnost dát přednost v jízdě tramvaj, a to zejména mimo křižovatku.“, čímž ruší povinnost tramvaj neomezit a nařizuje jen pouze ji nedonutit náhle změnit rychlost jízdy, protože ta směr jízdy změnit nemůže (viz bod 2 výše – judikatura k zákonu 361/2000Sb. o silničním provozu, §2, odrážce q) – z uvedeného vyplývá, že P5 se má používat před nuceným (rušením samostatného jízdního pruhu podél TT) podélným najížděním nekolejových vozidel na TT (kde tedy řidiči tramvaj toto mají/musí předpokládat a umožňovat plynulý provoz i nekolejových vozidel), ale nemá se používat před přejezdy IAD (individuální automobilové dopravy) přes samostatná tramvajová tělesa (např. Praha) nebo přes zvýšené/snížené/jinak oddělené tramvajové pásy (např. Olomouc – 1., 2., 3. atd.)

h) výrazným nerozšiřováním fyzických zábran (středních dělicích ostrůvků) předcházejících protizákonné jízdě vozidel (včetně PČR „bez majáků“) vlevo podél stanicujících tramvaj (navíc po protisměrné koleji TT) – byť takový dělicí ostrůvek (z tzv. balisetů) nemusí být prostorově náročný.

ch) neřešením opakujících se situací blokování TT ve vozovce IAD čekající na tzv. plný/nesměrový signál „volno“ pro IAD, byť v místě svítí tzv. doplňková zelená šipka vpravo – tedy do jediného v místě příkazaného směru jízdy všech vozidel mimo MHD/TRAM, protože řidiči IAD nezaznamenali předcházející příslušnou značku „příkazaný směr jízdy vpravo“ (např. 1., 2.)

i) protiprávním zneužíváním dopravního značení „B28-zákaz zastavení“ či „B29-zákaz stání“ (které, dle popisu jejich významu, mohou mít omezení jen časové) pro vymezení rezervovaných stání, k němuž mají sloužit značka „IP12 – Vyhrazené parkoviště“ a zejména vodorovné značení „V 10e - Vyhrazené parkoviště“ přesně vymežující plochu stání, kterou parkující vozidla nesmí přesahovat svým

obrysem ani nákladem směrem do vozovky, což by mělo předcházet přesahování auta do přilehlé TT – opakovanému v Praze v místech bez těchto VDZ!

j) nesmyslným (byť i jen časově omezeným) povoláním zastavení (nebo dokonce stání) v jediném volném souběžném pruhu s pruhem vyhrazeným (zejména na tramvajovém páse v úrovni vozovky) – čímž nutí veškerá jedoucí silniční vozidla projíždět vyhrazeným jízdním pruhem!

Drážní inspekce jako povinný subjekt podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb. poskytuje následující informace:

1. Drážní inspekce je státní instituce, která odborně zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na dráhách. Drážní inspekce ročně vykoná na 400 preventivních kontrol zaměřených na všechny dráhy v České republice. Nicméně posouzení problematiky, kterou uvádíte ve svém dotazu, nespadá do působnosti Drážní inspekce vymezené zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon).
2. Drážní inspekce je státní instituce, která odborně zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na dráhách. S ohledem na výše uvedené není podle zákona Drážní inspekce oprávněná posuzovat bez dalšího soulad právních předpisů s Úmluvou o silničním provozu ze dne 8. 11. 1968. Zajištění souladu vnitrostátních právních předpisů v oblasti dopravy s mezinárodními smlouvami podle čl. 10a Ústavy je v gesci Ministerstva dopravy České republiky (dále jen Ministerstvo dopravy).
3. Drážní inspekce je státní instituce, která odborně zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na dráhách. Drážní inspekce není podle zákona oprávněna vydávat závazná stanoviska k právním předpisům, tato pravomoc přísluší pouze obecným soudům.
4. Drážní inspekce je státní instituce, která odborně zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na dráhách. Problematika, kterou uvádíte ve svém dotazu, není zákonem svěřena do kompetence Drážní inspekce.
5. Drážní inspekce je státní instituce, která odborně zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na dráhách. V rámci zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí, při nichž zjistí nedostatky v právních předpisech, může Drážní inspekce v bezpečnostním doporučení doporučit např. Ministerstvu dopravy úpravu právních předpisů tak, aby se předešlo dalšímu vzniku obdobných mimořádných událostí. Drážní inspekce tak učinila například v rámci šetření mimořádné události střetnutí na železničním přejezdu ve Studénce ze dne 22. 7. 2015.

Obecně k Vaším dotazům sdělujeme, že Drážní inspekce nemá zákonem danou pravomoc vyžadovat po uživatelích pozemní komunikace dodržování zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění. Závěrem je třeba připomenout, že činnost Drážní inspekce je vymezena zákonem a Drážní

inspekce při ní (jako správní orgán) musí dodržovat základní zásadu činnosti správních orgánů, a to zásadu legality vyjádřenou mimo jiné v § 2 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.

S pozdravem

Mgr. Martin Drápal v. r.
ředitel Kanceláře Drážní inspekce