

Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 5306 s osobním automobilem na železničním přejezdu
P5270 v km 16,388 mezi železničními stanicemi Rozsochatec
a Chotěboř

Pondělí, 24. března 2014

Investigation Report of Railway Accident

Collision of regional passenger train No. 5306 with a car at the level crossing No.
P5270 between Rozsochatec and Chotěboř stations

Monday, 24th March 2014

č. j.: 6-843/2014/DI



Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

1 SOUHRN



Zdroj: Drážní inspekce

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 24. 3. 2014, 8:31 h.

Popis události: střetnutí vlaku Os 5306 se silničním motorovým vozidlem – osobním automobilem.

Dráha, místo: dráha celostátní, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, traťová kolej mezi železničními stanicemi Rozsochatec a Chotěboř, železniční přejezd P5270 v km 16,388.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 5306).

Následky: 1 usmrcený a 1 zraněný;
celková škoda 450 000 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- nedovolený vjezd osobního automobilu na železniční přejezd P5270 v době, kdy na něj vjel vlak Os 5306.

Příspívající faktory:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Zásadní příčiny:

- nerespektování výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P5270, davané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukem zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení;
- vjetí osobního automobilu na ŽP v době, kdy již byl vidět příjíždějící vlak.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhrošími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břeven, v souladu se zněním předchozích doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 937/2012/DI, ze dne 2. 1. 2013, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 940/2012/DI, ze dne 3. 1. 2013 a Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 134/2014/DI, ze dne 18. 2. 2014 dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského

železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění a čl. 25 odst. 2 SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění (dále také Směrnice 2004/49/ES), Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.

SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 24th March 2014, 8:31 (7:31 GMT).
- Occurrence type: level crossing accident.
- Description: collision of regional passenger train No. 5306 with an obstacle – a car at the active level crossing.
- Type of train: regional passenger train No. 5306.
- Location: railway track Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, open line between Rozsochatec and Chotěboř stations, active level crossing P5270, km 16,388.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 5306);
driver of the car (level crossing user).
- Consequences: 1 fatality, 1 injury;
total damage CZK 450 000,-
- Direct cause: third party – level crossing user (car driver violation).
- Contributory factor: none.
- Underlying cause:
- failure to respect rules for operation on the road by the driver of the car;
 - entering of the car on active level crossing when the arriving train has been visible.
- Root cause: none.
- Recommendations:
- 1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:
 - it is recommended to increase safety at the level crossings which are equipped with warning lights in accordance with previous safety recommendations No. 877/2012/DI of 14. November 2012, No. 937/2012/DI of 2. January 2013, No. 940/2012/DI of 3. January 2013 and No. 134/2014/DI, of 18. February 2014, in such a way that at reconstruction and modernization of railway tracks and the level crossings (not only at railway tracks included to European railway system) were designed and installed only level crossing safety equipment with warning lights and barriers.
 - 2) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):
 - it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for other infrastructure manager (IM) in the Czech Republic.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	6
2 Údaje týkající se mimořádné události	12
2.1 Mimořádná událost	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	12
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	13
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	14
2.2 Okolnosti mimořádné události	14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	15
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	16
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	16
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	16
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	16
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	17
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	17
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	17
2.4 Vnější okolnosti	17
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	17
3 Záznam o podaných vysvětleních	17
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	17
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17

3.1.2 Jiné osoby	18
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	18
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	18
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	18
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	19
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	19
3.3 Právní a jiná úprava	19
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	19
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	20
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	20
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	20
3.4.2 Součásti dráhy	23
3.4.3 Komunikační prostředky	23
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	23
3.5 Dokumentace o provozním systému	24
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	24
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	24
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	24
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	24
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	24
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	24
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	25
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	25
4 Analýzy a závěry	28
4.1 Konečný popis mimořádné události	28
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	28
4.2 Rozbor	28
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb	28
4.3 Závěry	35
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	35
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	35
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	35
4.4 Doplnující zjištění	35
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	35
5 Přijatá opatření	36
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	36
6 Bezpečnostní doporučení	36
7 Přílohy	38

Seznam použitých zkratk a symbolů

ARR	automatická regulace rychlosti
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
OA	osobní automobil
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
P ČR	Policie České republiky
PZS	přejezd zabezpečený světelnou signalizací
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
UTZ	určené technické zařízení
ÚI	územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
ZZ	Závěrečná zpráva
ZZS	záchranná zdravotnická služba
ŽP	železniční přejezd
žst.	Železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídicích drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
ČD T 126	předpis SŽDC (ČD) T126 Údržba přejezdových zařízení
SŽDC Dp 17 (prozatímní)	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 24. 3. 2014.

Čas: 8:31 h.

Dráha: železniční, celostátní.

Místo: trať 507A Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, mezi žst. Rozsochatec a Chotěboř, traťová kolej, km 16,388, přejezd P5270.

GPS: 49°42'29.64315"N, 15°40'23.77771"E.

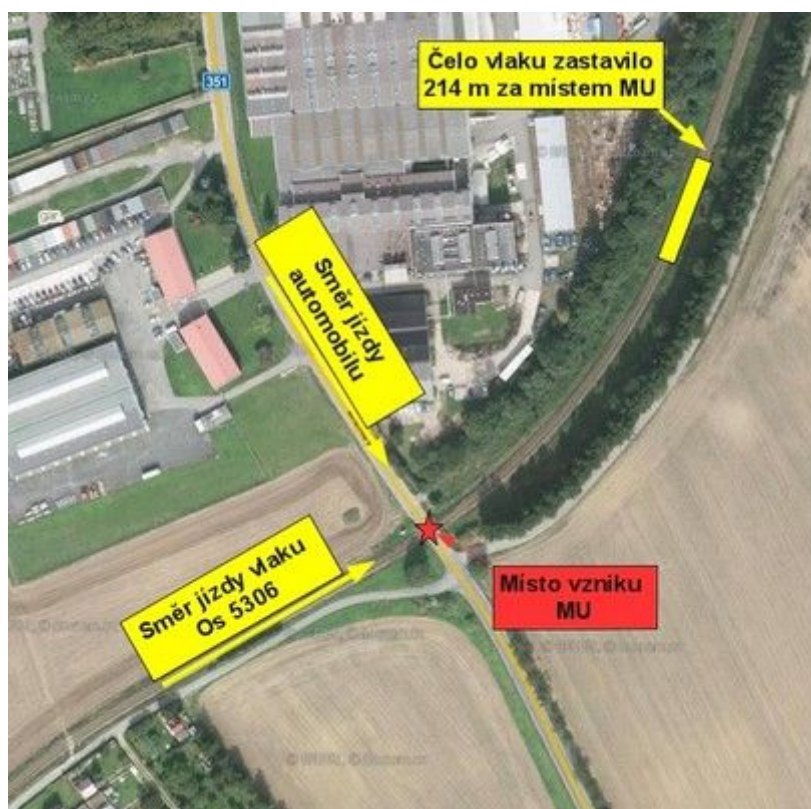


Obr. č. 1: Pohled na místo MU

Zdroj: Dražní inspekce

2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby

Dne 24. 3. 2014 v 8:31 h se vlak Os 5306, jedoucí od žst. Rozsochatec směrem na žst. Chotěboř, střetl s osobním automobilem v prostoru jednokolejného železničního přejezdu P5270 v km 16,388, zabezpečeném světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor.



Obr. č. 2: Schéma místa MU

Zdroj: Drážní inspekce

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

ŽP je jednokolejný, v km 16,388, evidenční číslo P5270, označen výstražnými kříži a zabezpečen PZS bez závorových břevien, typu VÚD, kategorie PZS 3 SBI. Výstražné kříže byly umístěny vpravo pozemní komunikace z každé strany ŽP. Pod výstražnými kříži byly umístěny výstražníky PZZ, které se v případě jízdy vlaku od žst. Rozsochatec směrem na žst. Chotěboř uvádí do výstrahy automaticky jízdou vlaku. Přejezd je vybaven záznamovým zařízením typu BB 2000 (čas záznamu předcházel skutečný čas o 00:04:40 h).

Vlak Os 5306 – motorová jednotka 814.075-8 + 914.075-7, jel ve směru od žst. Rozsochatec. Čelo vlaku zastavilo v km 16,602, tj. 214 m od místa vzniku MU. Při MU byla poškozena levá strana motorového vozu. HDV bylo vybaveno elektronickým rychloměrem UniControls – Tramex, čas záznamu předcházel skutečný čas o 00:00:05 h.

Řidič OA ŠKODA FABIA jel ze směru od obce Chotěboř do obce Dobkov, vjel na ŽP z levé strany ve směru jízdy vlaku a narazil čelem do prostoru přední nápravy motorového vozu v čele vlaku. Následkem střetnutí byl OA sunut podél vlaku a převrátil se do odvodňovacího příkopu vlevo vedle koleje, cca 11 m od místa střetnutí.

Při MU byl aktivován IZS.

2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku

MU ohlášena na COP DI dne: 24. 3. 2014, 8:51 h (tj. 0:20 h po vzniku MU).
Způsob ohlášení: telefonicky.
Ohlášeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy: 24. 3. 2014, 10:50 h (tj. 2:19 h po vzniku MU).

Ohlášení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 25. 4. 2014 a to na základě výpovědí svědků, kteří i po provedení ověřovacího pokusu, kterým bylo prokázáno, že PZZ bylo v době vzniku MU v činnosti, trvali na tom, že PZZ bylo uvedeno do výstrahy až v době, kdy stál vlak za ŽP.
Složení VI DI na místě MU: 1x VI ÚI Brno.
Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce: nebyla využita.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Brno. Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, vlastní fotodokumentace a z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy a dopravcem.

Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.2 Okolnosti mimořádné události

2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 5306, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Česká Třebová.

Třetí strana:

- řidič OA Škoda Fabia.

Ostatní osoby, svědci:

- zraněná nezletilá osoba v OA;
- řidič a jeho spolujezdec v OA, kteří v době vzniku MU přijížděli k ŽP z opačného směru po komunikaci, vedoucí souběžně s kolejí.

2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel

Vlak:	Os 5306	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	28	HDV: 814.075-8	ČD, a. s.
Počet náprav:	4	TDV (za HDV): 914.075-7	ČD, a. s.
Hmotnost (t):	47		
Potřebná brzdicí %:	68		
Skutečná brzdicí %:	102		
Chybějící brzdicí %:	0		
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	70		
Způsob brzdění:	P		
Brzdy v poloze:	R		

Pozn. k vlaku Os 5306:

V době vzniku MU vlakem cestovalo 24 cestujících. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)

Trat' v místě MU ve směru jízdy vlaku je vedena v levostranném oblouku v úrovni okolního terénu, sklon na přejezdu je 0 ‰. Pozemní komunikace (silnice II. třídy) je před železničním přejezdem, ve směru jízdy OA, vedena v přímém směru, před i za ŽP v mírném spádu. Maximální rychlost přes přejezd je 50 km.h⁻¹.

Železniční přejezd v km 16,388 je jednokolejný, má šířku 5,00 m, délku 5,00 m a úhel křížení pozemní komunikace s tratí je 90°. Přejezdová konstrukce je živičná, druh vozovky je s živičným krytem (asfalt).

PZZ kategorie PZS 3 SBI s pozitivní signalizací, typu VÚD, bylo uvedeno do provozu v roce 1996. Při ohledání místa MU vykazovalo PZZ správnou činnost. Světelná výstraha dávána dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ a zvuková

výstraha PZZ byly v činnosti.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 5306 v místě vzniku MU nebyla překročena.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 8:35 h výpravčí žst. Chotěboř přijal ohlášení od člena obsluhy vlaku Os 5306.

Komunikace mezi strojvedoucím vlaku Os 5306 a výpravčím žst. Chotěboř nebyla zaznamenána.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy, ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce.

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí

- 8:35 h ohlášení vzniku MU výpravčímu žst. Chotěboř;
- 8:40 h MU ohlášena výpravčím dle ohlašovacího rozvrhu na IZS a OSB;
- 8:51 h MU ohlášena pověřenou osobou OSB na COP DI;
- 10:00 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI, P ČR a OSB;
- 10:50 h přítomným VI DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 12:10 h obnovení provozu.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce. Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí

MU ohlásil: člen obsluhy vlaku Os 5306 výpravčímu žst. Chotěboř.

Plán IZS byl aktivován v 8:40 h výpravčím žst. Chotěboř.

Na místo MU se dostavily složky IZS:

- HZS SŽDC, JPO Havlíčkův Brod;
- ZZS kraje Vysočina, Havlíčkův Brod;
- P ČR, Dopravní inspektorát Havlíčkův Brod.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

Při MU došlo k:

- usmrcení řidiče OA;
- újmě na zdraví spolujezdce v OA.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Při MU došlo ke škodě na:

- osobním automobilu zn. Škoda Fabia 100 000 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 100 000 Kč.**

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- HDV (vlak Os 5306) 350 000 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 350 000 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: oblačno se sněžením, + 1 °C, viditelnost nebyla snížena pod 100 m.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

- Strojvedoucí vlaku Os 5306 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - před vjezdem na přejezd si všiml, že z pravé strany stála před přejezdem dvě auta;

- při průjezdu tímto přejezdem vjel do boku DV v čele vlaku z levé strany ve směru jízdy osobní automobil;
- po zastavení vlaku událost oznámil strojmistři a obsluha vlaku výpravčímu žst. Chotěboř. Mezitím cestující přivolali ZZS.

3.1.2 Jiné osoby

- Svědék, řidič osobního automobilu – ze Zázpisu se svědkem mimo jiné vyplývá:
 - místo zná velmi dobře, jezdí tam často a ví, že zvonek PZZ je velmi dobře slyšet a v době nehody žádný zvonek neslyšel a je přesvědčen o tom, že nešla ani světelná signalizace;
 - těsně před nehodou se díval i na světla signalizačního zařízení a ta nebyla v činnosti, myslí si, že blikalo dokonce jenom bílé světlo;
 - výstražný stav na ŽP se spustil až poté, když byl u OA Škoda Fabia a páčil přední dveře, tento stav, t.j. zvuk zvonku a světla na PZZ šla po celou dobu, co byl u OA Škoda Fabia.
- Svědék, spolujezdec z osobního automobilu – ze Zázpisu se svědkem mimo jiné vyplývá:
 - když už skoro stáli u křižovatky, tak najednou viděl, jak zezadu po kolejích přijel vlak a pak slyšel velkou ránu;
 - je si jistý, že nesvítlo žádné světlo na PZZ a ani nebylo slyšet zvonek PZZ.

3.2 Systém zajištění bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajištění bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V přijatém systému zajištění bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

V přijatém systému zajištění bezpečnosti dopravce ČD, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

V době vzniku předmětné MU byl strojvedoucí dopravce ČD, zúčastněný na MU, provádějící činnosti při provozování drážní dopravy, odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, je Česká republika. Funkci vlastníka plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002.

Dopravcem vlaku Os 5306 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.: L/2003/9000.

Dopravce byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 2. 3. 2011, č. j.: DUCR-2366/10/Pd, ev. č.: OSD/2008/028, s platností do 25. 3. 2013.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 001/09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 30. 6. 2009, s účinností od 1. 7. 2009, v platném znění.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.:
„Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích“;
- § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.:

„Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“;

- § 29 odst. 1 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb.:
„Řidič nesmí vjíždět na přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“;
- § 29 odst. 1 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb.:
„Řidič nesmí vjíždět na přejezd, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení“;
- § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.:
„Řidič nesmí vjíždět na přejezd, je-li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“;
- § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
„Provozovatel dráhy a dopravce přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce odpovídající vlastní opatření k předcházení mimořádným událostem a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění“.

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 4 vnitřního předpisu SŽDC Dp 17:
„Provozovatel dráhy a drážní dopravy musí zajistit bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. ... Provozovatel dráhy a drážní dopravy přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení DI, odpovídající vlastní opatření k předcházení MU a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění. ...“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

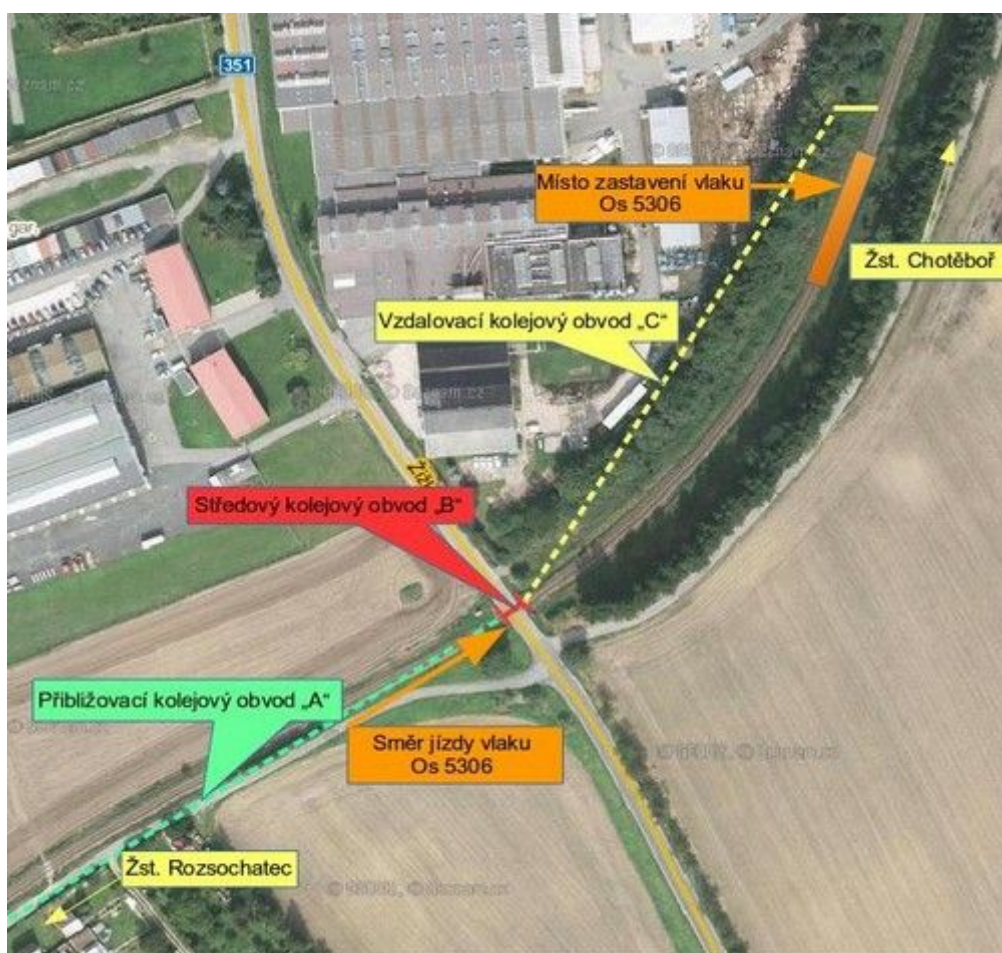
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

ŽP P5270 v km 16,388 je zabezpečen PZS typu VÚD, kategorie PZS 3 SBI, které má platný Průkaz způsobilosti UTZ, ev. č. PZ 6305/96-E.45, vydaný DÚ dne 3. 7. 1996, s platností na dobu neurčitou. PZZ je vybaveno záznamovým zařízením typu BB 2000, které je instalováno v reléovém domku u ŽP.

Rozborem staženého archivu dat ze záznamového zařízením typu BB 2000 bylo zjištěno:

- 8:30:32 h, byla jízdou vlaku Os 5306, ze směru od žst. Rozsochatec, po obsazení přibližovacího kolejového obvodu „A“ (viz Obr. 3), spuštěna na PZZ výstraha dávaná na výstražnicích dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukovým signálem;
- 8:31:09 h, po uvolnění středového kolejového obvodu „B“ a obsazení vzdalovacího kolejového obvodu „C“ byla výstraha na PZZ ukončena a přejezd byl uveden do tzv. „stavu anulace“, kdy zhasnou červená výstražná světla a zvukový signál, ale ještě nezačne blikat bílé světlo (tzv. pozitivní signál);
- 8:36:07 h, po překročení mezní doby anulace a z důvodu trvale obsazeného vzdalovacího kolejového obvodu „C“ stojícím vlakem Os 5306 byla na PZZ opětovně spuštěna výstraha dávaná na výstražnicích dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukovým signálem.

PZZ vykazovalo před vznikem MU a v době vzniku MU normální činnost.



Obr. č. 3: Schéma kolejových obvodů PZZ

Zdroj: Dražní inspekce

Vzhledem k výpovědím svědků (viz bod 3.1.2 ZZ), kteří trvali na svém tvrzení, že PZZ na ŽP bylo uvedeno do výstrahy až v době, kdy se nacházeli u převráceného osobního automobilu, tedy až po projetí vlaku přes ŽP, byl za účelem ověření správné činnosti PZZ v době vzniku MU vykonán z iniciativy DI dne 23. 4. 2014 na místě MU ověřovací pokus, jehož cílem bylo prokázat, že pokud po průjezdu přes ŽP (středový

kolejový obvod „B“) zůstane vlak stát ve vzdalovacím kolejovém obvodu „C“ (v prostoru za ŽP), dojde na ŽP k ukončení výstrahy PZZ (čas, kdy dle výpovědí svědků přejezd nevaroval účastníky silničního provozu) a k opětovnému automatickému uvedení PZZ do výstrahy, a to po překročení mezní doby anulace.

Při ověřovacím pokusu byl použit služební vlak 76380, sestavený z HDV typu MVTV2.1-029 (Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č. : PZ 1206/08-V.38, vydaný DÚ dne 2. 10. 2008, poslední pravidelná technická kontrola byla provedena dne 4. 12. 2013) a TDV (jeřáb MPŽ 20). Vlak měl 6 náprav, celková délka vlaku byla 27,84 m, hmotnost 60 tun, vlak měl 90 požadovaných a 90 skutečných brzdících procent. Počasí v době ověřovacího pokusu bylo odlišné, stejně jako složení DV, ale na zjištění činnosti PZZ neměly tyto skutečnosti zásadní vliv, pouze se liší mezní doby anulace, která je z důvodu odpadu tepelných relé vlivem vyšší okolní teploty kratší. Během ověřovacího pokusu bylo zjištěno:

- 10:50:53 h, byla jízdou vlaku Služ. 76830, ze směru od žst. Rozsochatec, po obsazení přibližovacího kolejového obvodu „A“ spuštěna výstraha, dávaná na výstražnících dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukovým signálem;
- 10:51:29 h, po uvolnění středového kolejového obvodu „B“ a obsazení vzdalovacího kolejového obvodu „C“, byla výstraha na ŽP ukončena a přejezd byl uveden do stavu anulace;
- 10:55:10 h, byla po překročení mezní doby anulace, z důvodu trvale obsazeného vzdalovacího kolejového obvodu „C“, spuštěna výstraha dávaná na výstražnících dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukovým signálem.

HDV MVTV2.1-029 bylo v době ověřovacího pokusu vybaveno rychloměrem METRA, číslo rychloměru 86538.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 10:44 h, odjezd vlaku Služ. 76830 ze žst. Rozsochatec. Na dráze 3750 m dosáhl rychlost $65 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, v následujícím úseku se rychlost pohybuje v rozmezí 62 – 67 $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 10:51 h, v rychlosti $67 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ zavedeno po průjezdu přes ŽP rychločinné brzdění;
- 10:51:40 h, vlak zastavil v km 16,606.

Systém PZZ je nastaven tak, že poté, co vlak opustí prostor přejezdu vymezený šířkou přejezdové vozovky (středový kolejový obvod „B“), dojde k ukončení světelné i zvukové výstrahy. Pozitivní signalizace, dávaná přerušovaným svícením bílého světla, se však nerozsvítí. PZZ v tuto dobu kontroluje čas, za jaký se vlak vzdálí od přejezdu za hranice úseku (opustí vzdalovací kolejový obvod „C“), sloužícího pro spuštění výstrahy v opačném směru jízdy. Tento čas je stanoven vždy pro nejpomalejší železniční vozidlo tak, aby i ono stačilo bezpečně vzdalovací kolejový obvod „C“ opustit. Pokud z nějakého důvodu (např. vlak zůstane po střetnutí na přejezdu stát za přejezdem) je tato nastavená mezní doba pro opuštění vzdalovacího kolejového obvodu „C“ překročena, PZZ v souladu s ustanovením odstavce 4) kapitoly 4.3.18.12 normy ČSN 34 2650 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení, opětovně spustí světelnou a zvukovou výstrahu. Toto chování PZZ tak může zmást případné svědky MU, kteří tuto

skutečnost neznají a na místo MU se dostaví ve výše popsané době po jejím vzniku, a vést tak k nesprávnému závěru, že PZZ nevarovalo dostatečně včas účastníky silničního provozu před jízdou vlaku.

Při ověřovacím pokusu byla stažena a vyhodnocena data ze záznamového zařízení BB 2000, která byla dále detailně porovnána s daty, zaznamenanými při MU a staženými po vzniku MU. Porovnáním výsledných dat lze jednoznačně prokázat, že PZZ bylo v době vzniku MU v činnosti a uživatel pozemní komunikace byl včas varován, že se k ŽP blíží vlak. Dále viz bod 4.2.1 ZZ.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU nemělo souvislost s jejím vznikem.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 814.075-8 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 8586/09-V.22, vydaný DÚ dne 29. 7. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 28. 11. 2013. HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 814.075-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu UniControls – Tramex, číslo rychloměru 9039.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 8:25:26 h, odjezd vlaku Os 5306 ze žst. Rozsochatec, jízda v režimu ARR, prvním stanovištěm vpřed. Po rozjezdu rychlost plynule stoupá na 69 km.h^{-1} na dráze 1100 m. Po ujetí dráhy 4825 m touto rychlostí, 58 m před ŽP, rychlost stoupne na 70 km.h^{-1} . Po ujetí dráhy 58 m rychlost klesne na 69 km.h^{-1} ;
- 8:31:03 h, jízda přes přejezd rychlostí 69 km.h^{-1} ;
- 8:31:09 h, zavedeno rychločinné brzdění;
- 8:31:25 h, vlak zastavil v km 16,606;
- vlakový zabezpečovač byl v činnosti a po celou předcházející část registrované směny byl strojvedoucím obsluhován.

Nedostatek nebyl zjištěn.

3.5 Dokumentace o provozním systému

3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy

V souvislosti s MU nebyla před jejím vznikem uskutečněna žádná opatření zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce související s jejím vznikem.

3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na její vznik.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravce zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události

- strojvedoucí vlaku Os 5306, ve směně od 23. 3. 2014, 21:41 h (dělená směna, s rozdělením směny od 0:42 do 5:53 h), odpočinek před směnou 11:11 h.

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu

Zúčastněný zaměstnanec dopravce (strojvedoucí) byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav strojvedoucího.

Zaměstnanec dopravce se podroboval pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání

Uspořádání a vybavení pracoviště strojvedoucího nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, za období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU celkem 540 podobných MU, kdy na ŽP zabezpečených PZS bez závorových břeven došlo ke střetnutí DV se silničním motorovým vozidlem. Bezprostřední příčinou vzniku všech těchto MU byl nedovolený vjezd silničního motorového vozidla na ŽP v době, kdy se k ŽP blížilo DV. Při těchto MU bylo usmrceno 80 osob, újmu na zdraví utrpělo 401 osob, vzniklá materiální škoda činí 262 077 885 Kč.

Na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku několika předchozích MU podobného charakteru vydala DI tato bezpečnostní doporučení:

- MU ze dne 5. 3. 2012, v 7:41 h, na dráze železniční, regionální, Zaječí – Hodonín, kde došlo ke střetnutí vlaku Os 14506 s NA na ŽP P7140, v km 4,740, vydala DI, pod č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, bezpečnostní doporučení, kterým provozovateli dráhy SŽDC, s. o., doporučila na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální: „... zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí a přejezdů už bylo projektováno a instalováno pouze světelné přejezdové zabezpečovací zařízení doplněné závorami.“ DI tímto bezpečnostním doporučením doporučila současně DÚ: „... přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.“;
- MU ze dne 20. 1. 2012, mezi žst. Zadní Poříčí a Březnice, bezpečnostní doporučení ze dne 2. 1. 2013, č. j. 937/2012/DI, ve kterém vyzvala **provozovatele dráhy SŽDC, s. o.**, „zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou výstrahou (závorami) a to v co nejvyšší míře. Při projektování nových železničních přejezdů pak nepovolovat jejich zabezpečení bez této mechanické výstrahy“ a **Drážnímu úřadu** k „přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, regionálních a v úvahu přicházejících vlečkách v České republice“;
- MU ze dne 29. 2. 2012, v žst. Kaštice, bezpečnostní doporučení ze dne 3. 1. 2013, č. j. 940/2012/DI, ve kterém vyzvala **provozovatele dráhy SŽDC, s. o.**, „zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou výstrahou (závorami), a to v co nejvyšší míře. Při projektování nových železničních přejezdů požadovat jejich zabezpečení rozšířené o tuto mechanickou výstrahu“ a **Drážnímu úřadu** k „přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, regionálních a v úvahu přicházejících vlečkách v České republice“;

- MU ze dne 13. 7. 2013, v 5:56 h, na dráze železniční, celostátní, Ostrava Svinov – Krnov, kde došlo ke střetnutí vlaku Os 3561 s NA na ŽP P7770 v km 110,525, vydala DI pod č. j.: 134/2014/DI, ze dne 18. 2. 2014, bezpečnostní doporučení, ve kterém doporučila **provozovateli dráhy SŽDC, s. o.**, v souladu se zněním předchozích bezpečnostních doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 937/2012/DI, ze dne 2. 1. 2013, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 940/2012/DI, ze dne 3. 1. 2013 a Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 134/2014/DI, ze dne 18. 2. 2014, *dále zvyšovat úroveň zabezpečení ŽP tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné, doplněné závorovými břevny.* DI tímto bezpečnostním doporučením doporučila současně **Drážnímu úřadu**: „... přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice“ a **Ministerstvu dopravy**: „...neprodleně přijmout nezbytná opatření k tomu, aby předchozí bezpečnostní doporučení, obsažené v dokumentech „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012 a „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 134/2014/DI, byla Drážním úřadem řádně vzata v úvahu a realizována, tj. aby Drážní úřad v řízení o změně rozsahu a způsobu zabezpečení železničních přejezdů, při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, účinně prosazoval doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného závorovými břevny a byla tak vyloučena možná dvojí interpretace čl. 25 odst. 2 Směrnice 2004/49/ES ve vnitrostátních právních předpisech.“

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., reagoval na bezpečnostní doporučení následovně:

„Při rekonstrukcích a modernizacích železničních přejezdů bude projektováno a instalováno přejezdové zabezpečovací zařízení v souladu s ustanovením zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád, příslušných ČSN a rozhodnutí drážního správního úřadu“.

Drážní úřad, který plní funkci národního bezpečnostního úřadu a speciálního stavebního úřadu, ve stanovené lhůtě nepodal proti bezpečnostním doporučením žádné připomínky, z čehož DI vyvodila, že z jeho strany nevznikly žádné pochybnosti o správnosti, příp. účelnosti vydaných bezpečnostních doporučení. Následně DÚ ve svých vyjádřeních zastává názor, že jak stávající legislativa, tak spolupůsobnost dotčených orgánů, neumožňují DÚ na těchto ŽP účinně prosazovat doplňování PZS závorovými břevny v řízeních o změně rozsahu a způsobu zabezpečení předmětných ŽP. DÚ proto v dané věci žádné vlastní opatření nepřijal.

Ministerstvo dopravy, jako reakci na zaslání bezpečnostní doporučení ve své odpovědi mimo jiné uvádí:

„... ustanovení zákona o dráhách stanoví Drážní inspekci povinnost zasílat Ministerstvu dopravy coby „příslušnému orgánu členského státu Evropské unie“ zprávu o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádných událostí. Pokud její součástí tvoří bezpečnostní doporučení, vztahuje se povinnost přijmout v něm obsažená opatření na vlastníka dráhy, provozovatele dráhy nebo dopravce, nikoliv na Ministerstvo dopravy nebo Drážní úřad, jak doporučení č. j. 134/2014/DI ve svém závěru kontradiktorně § 53b odst. 5

zákona o dráhách, a tedy i v rozporu s § 2 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, činí.“

Závěrem dále uvádí:

„... stran výrazně majoritního podílu odpovědnosti účastníků silničního provozu na mimořádných událostech ...“. To představuje důvod, proč hledat řešení celého problému především na straně účastníků silničního provozu, jak oba naposled zmiňované dopisy drážních správních úřadů ostatně konstatují.“

Ministerstvo dopravy dále odmítá instalaci závor s tím, že *„...Dále obecně platí, že s ohledem na kinetickou energii vlaku představuje střet s ním na železničním přejezdu riziko především pro inkriminované účastníky silničního provozu. Převedeno do soukromoprávní roviny, **provozovatel dráhy by instalací břeven především odvracel újmu hrozící v první řadě účastníkům silničního provozu, kteří ji v drtivé většině případů zavinili, v menší míře by provozovatel dráhy odvracel újmu hrozící dopravcům a ve zdaleka nejmenší míře újmu hrozící jemu samému. Ustanovení § 2908 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, přitom provozovateli dráhy přiznává náhradu nákladů proti původci újmy, tedy proti účastníkům silničního provozu, a pak také proti tomu, v jehož zájmu jednal, tedy vůči železničním dopravcům, a to bez ohledu na skutečnost, zda škůdcům předmětný přejezd patří či nikoliv, byť se tak Drážní inspekce domnívá. Postup požadovaný Drážní inspekcí by tuto zákonnou konstrukci odpovědnosti zcela negoval.... Kauzální nexus tu sahá k deliktnímu chování účastníků silničního provozu, oni představují škůdce tím, jak se v tomto provozu chovají, nikoliv vlastník dráhy tím, že vlastní dráhu, včetně přejezdů....Dojde-li v důsledku střetu se silničním vozidlem k poškození drážních vozidel, pak škodu uplatňuje jejich vlastník, nikoliv vlastník dráhy, argumentace Drážní inspekce vyššími náklady na její vymáhání než náklady na instalaci břemen přejezdů vlastníkem dráhy tak postrádá relevance....“***

Ministerstvo dopravy také odmítá argumenty s tím, že mu není známá žádná analýza nehodovosti, aniž by si napřed dotazem zjistilo, zda skutečně není. Ve svém stanovisku dále uvádí, že: *„...Jak již výše zmíněno, poměr kinetické energie vlaku ku kinetické energii silničního vozidla je zpravidla mnohem vyšší, takže mnohem vyšší škody vznikají zejména účastníkům silničního provozu. **Proto nutno dopad požadovaného opatření posuzovat zejména ve vztahu k nim.** Pak však především není zřejmé, zda taková instalace břeven účinně řečeného cíle dosáhne. Ministerstvo dopravy, žel, neví o tom, že by Drážní inspekce poskytla dopadovou studii takového opatření...“* Jinými slovy, Ministerstvo zastává názor, že není potřeba řešit nehodovost na železničních přejezdech vůbec, neboť ji způsobují účastníci silničního provozu, což vytváří dojem, že Ministerstvo dopravy nehodovost na silnicích vůbec nezajímá.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3

Řidič OA Škoda Fabia přijížděl k ŽP P5270 po Žižkově ulici, ze směru od obce Chotěboř směrem do obce Dobkov. ŽP P5270 byl označen výstražnými kříži a zabezpečen PZS bez závorových břevien, typu VÚD, kategorie PZS 3SBI, které bylo v činnosti. Výstražné kříže byly umístěny vpravo pozemní komunikace z každé strany ŽP. Pod výstražnými kříži byly umístěny výstražníky PZZ, které v době vzniku MU, světelnou výstrahou dávanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ a zvukovou výstrahou PZZ, varovaly uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP blíží vlak. ŽP byl do výstrahy uveden automaticky, a to jízdou vlaku Os 5306, jedoucího ve směru od žst. Rozsochatec. Řidič OA tuto signalizaci nerespektoval, vjel na ŽP v době, kdy přes něj již projížděl vlak a narazil čelem OA do prostoru levé přední nápravy motorového vozu v čele vlaku, tedy do levého boku projíždějícího vlaku ve směru jeho jízdy. Následkem střetnutí byl OA sunut podél vlaku a převrátil se do odvodňovacího příkopu vlevo vedle koleje. Při MU byl usmrcen řidič, který zřejmě nebyl připoután a z OA vylétl při nárazu ven, a zraněn spolujezdec.

4.2 Rozbor

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

ŽP P5270 byl z obou stran v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. označen výstražnými kříži umístěnými vpravo pozemní komunikace a souladu s ustanovením § 4 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. zabezpečen PZS typu VÚD, kategorie PZS 3 SBI s pozitivní signalizací, ovládaným automaticky jízdou drážních vozidel. Výstražníky byly umístěny na společném sloupku s výstražnými kříži a opatřeny tabulkou „POZOR VLAK“. Zjištěná délka rozhledu na výstražník činila $D_z > 100$ m. Zjištěná délka rozhledu na výstražník D_z byla v návaznosti na čl. 7.3.1 a 7.3.2.1 ČSN 73 6380 v souladu s ustanovením § 4 odst. 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterým je předepsaná minimální délka rozhledu na výstražník $D_z = 40$ m.

Z dat zaznamenaných záznamovým zařízením BB 2000 instalovaným na ŽP P5270 bylo zjištěno, že PZS varovalo uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP blíží vlak Os 5306 v době od 08:30:32 h do 08:31:09 h, tj. v trvání 37 s (od začátku výstrahy po vjezd HDV vlaku Os 5306 na ŽP). Tento zaznamenaný čas dokládá, že uživatelé pozemní komunikace byli ve smyslu § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. varováni s dostatečným časovým předstihem, že se k ŽP blíží vlak Os 5306. Řidič OA Škoda Fabia, při jízdě po pozemní komunikaci, nerespektoval výstrahu PZZ dávanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu a přerušovaným zvukem zvonku PZS, a v rozporu s ustanovením § 29 odst. 1 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb. nedovoleně vjel na ŽP v době, kdy se k němu blížil vlak Os 5306. Řidič osobního automobilu měl na přijíždějící vlak nerušený výhled, a navíc na ŽP vjel v době, kdy už přes něj vlak Os 5306 projížděl,

a narazil do boční části HDV. Navíc vzhledem k tomu, že každý ŽP je vždy zabezpečen VK, musí se řidič před každým přejezdem, tedy i před přejezdem vybaveným PZZ, chovat ve smyslu § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. („*Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.*“), v čemž mu v tomto případě, vzhledem k nerušenému výhledu na příjezdící vlak, nic nebránilo.

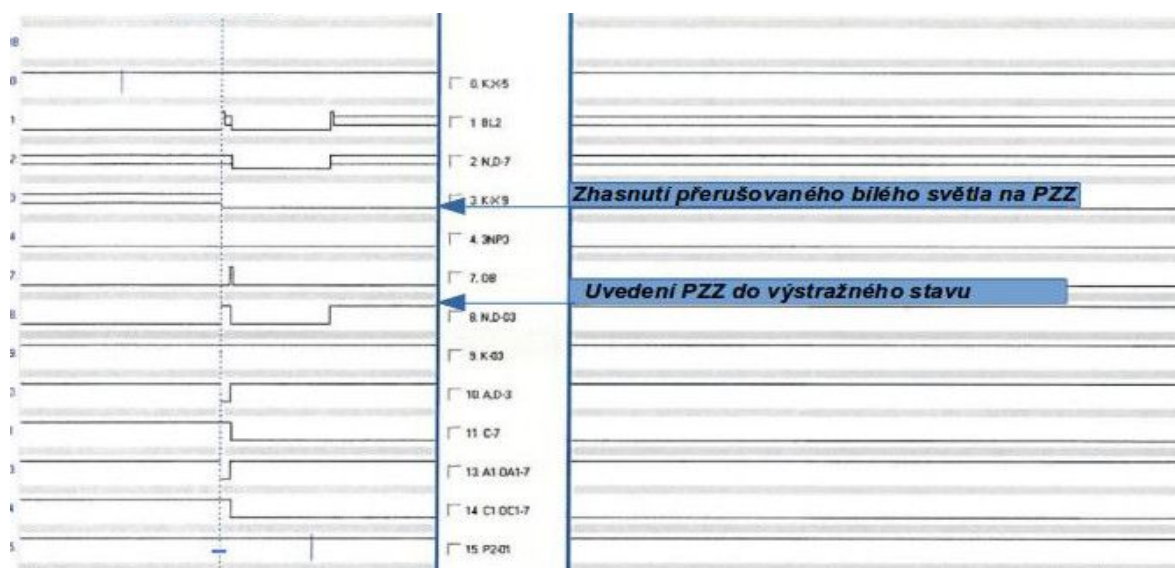
Dopravce ČD, a. s., při jízdě vlaku Os 5306, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., zajistil, aby HDV 814.075-8 bylo používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti. Dopravce při jízdě vlaku Os 5306, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., zajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku v souladu s § 35 odst. 1 písm. e), f) a i) vyhlášky č. 173/1995 Sb. řídil HDV z předního stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy vlaku, pozoroval trať a jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy vlaku nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost 70 km.h⁻¹.

Svědkové MU ve svých výpovědích uvádějí, že jsou přesvědčeni o tom, že těsně před nehodou (v tuto dobu přijížděli k ŽP po souběžné komunikaci vpravo vedle koleje) se na světla PZZ dívali, ta v činnosti nebyla a myslí si, že na výstražníku blikalo jenom bílé světlo. Jestli bylo PZZ v činnosti, mohli svědkové zjistit až v době, kdy přijížděli na křižovatku pozemních komunikací před ŽP, a to v podstatě v době, kdy došlo ke střetnutí vlaku s OA. Lze tedy předpokládat, že v tento okamžik nevěnovali pozornost ani tak tomu, zda je PZZ v činnosti, ale spíše nárazu vlaku do OA. V průběhu dalších minut potom zaregistrovali pouze to, že PZZ bylo (**opětovně**) uvedeno do výstražného stavu až po prvotním šoku z prožití situace. Pokud si tedy vůbec všimli, jestli před vznikem MU vykazovalo PZZ správnou činnost (protože pro jejich vlastní jízdu přes ŽP nebylo sledování stavu ŽP prioritní záležitostí z důvodu svědecké účasti na nehodě), tento zážitek mohl jejich úsudek, resp. další svědectví ovlivnit.

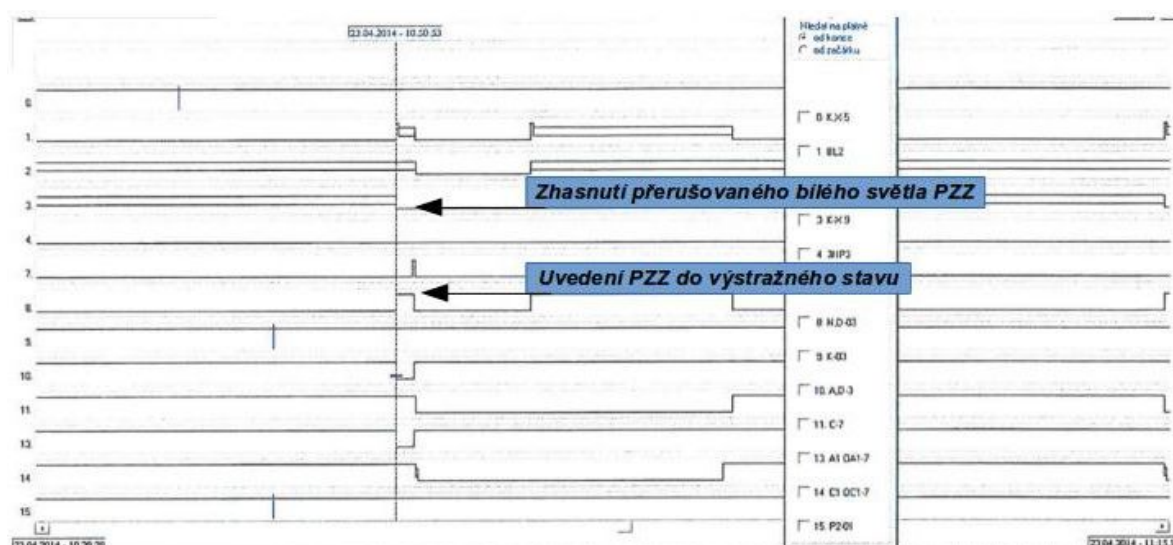
Z dlouhodobých statistik DI jednoznačně vyplývá, že nejvíc střetnutí na železničních přejezdech se odehrává právě na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor (viz bod 3.7 ZZ). Na přejezdech se závorami je počet MU několikanásobně nižší, rovněž tak i počet obětí a zraněných. Rozdíl spočívá nepochybně právě v doplňkovém způsobu zabezpečení, tedy v závorách, které tvoří výraznou optickou zábranu pro řidiče silničního vozidla. Přejezdy zabezpečené PZZ se závorami se z dlouhodobého hlediska jeví jak pro silniční, tak i drážní dopravu jako nejméně rizikové řešení úrovnového křížení dráhy železniční a pozemní komunikace. Jedná se patrně o nejúčinnější opatření proti opakování vzniku MU ze stejných, opakujících se příčin, tj. nerespektování nebo přehlédnutí výstrahy PZZ světelného bez závor účastníky silničního provozu. Proto je žádoucí, právě z důvodu zajištění maximální bezpečnosti na železničních přejezdech, dále zvyšovat úroveň zabezpečení při rekonstrukcích a modernizacích tratí a přejezdů instalací světelného zabezpečovacího zařízení se závorami. Toto řešení by v budoucnu zabránilo naprosté většině střetnutí na přejezdech. Nelze také opomenout skutečnost, že na železniční dráze je stále více moderních (zmodernizovaných) vlakových souprav lehké stavby, které jsou však právě při střetnutích více zranitelné, a při nehodách tak dochází k vykolejením a značným škodám. Předmětná MU je jasným příkladem výše uvedených faktů, nemůže být pochyb o tom, že kdyby měl řidič OA v cestě optickou zábranu v podobě sklopené závory, s největší pravděpodobností by před železničním přejezdem zastavil a k MU by tak nedošlo.

Dále následuje ukázka porovnání dat ze záznamového zařízení BB 2000, která byla na PZZ zaznamenána v době vzniku MU (obr. 4, 6, 8, 10) a při ověřovacím pokusu (obr. 5, 7, 9, 11). Jelikož není možné, aby se data záznamového zařízení ŽP BB 2000 lišila od skutečné činnosti PZZ v zaznamenávaném čase (proto jsou taky na ŽP tato zařízení instalována), lze porovnáním těchto dat jasně vyvodit, že PZZ vykazovalo v obou případech stejnou činnost:

Porovnání výstupů ze záznamového zařízení BB 2000 v době vzniku MU a při ověřovacím pokusu

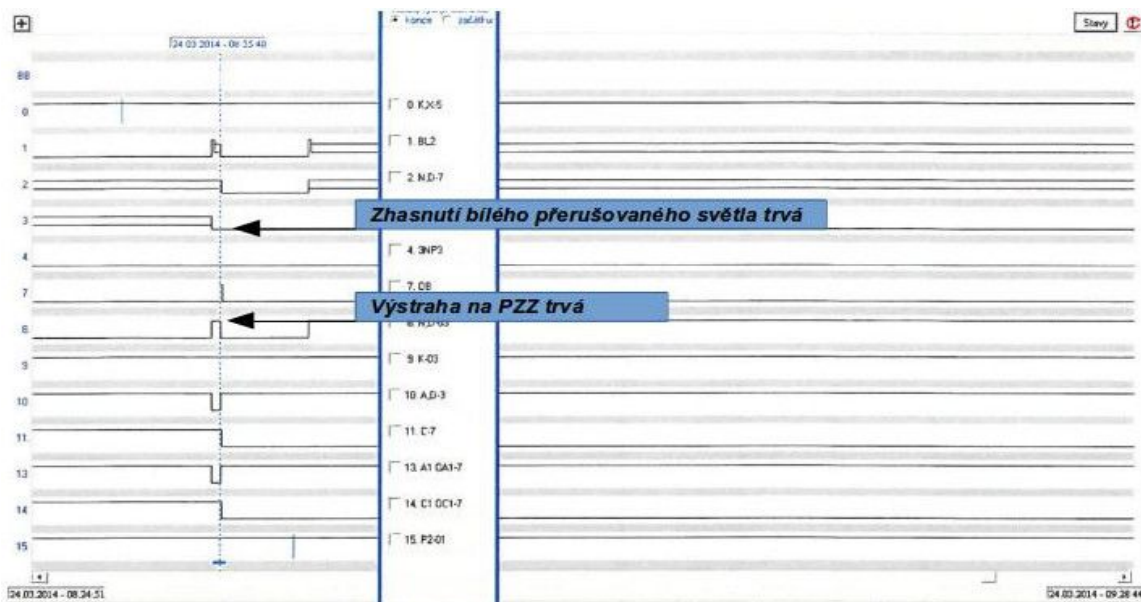


Obr. č. 4: 8:30:32 h vlak vjel do přibližovacího kolejového obvodu „A“, PZZ bylo uvedeno do výstrahy (situace 24. 3. 2014 v době vzniku MU) Zdroj: Drážní inspekce

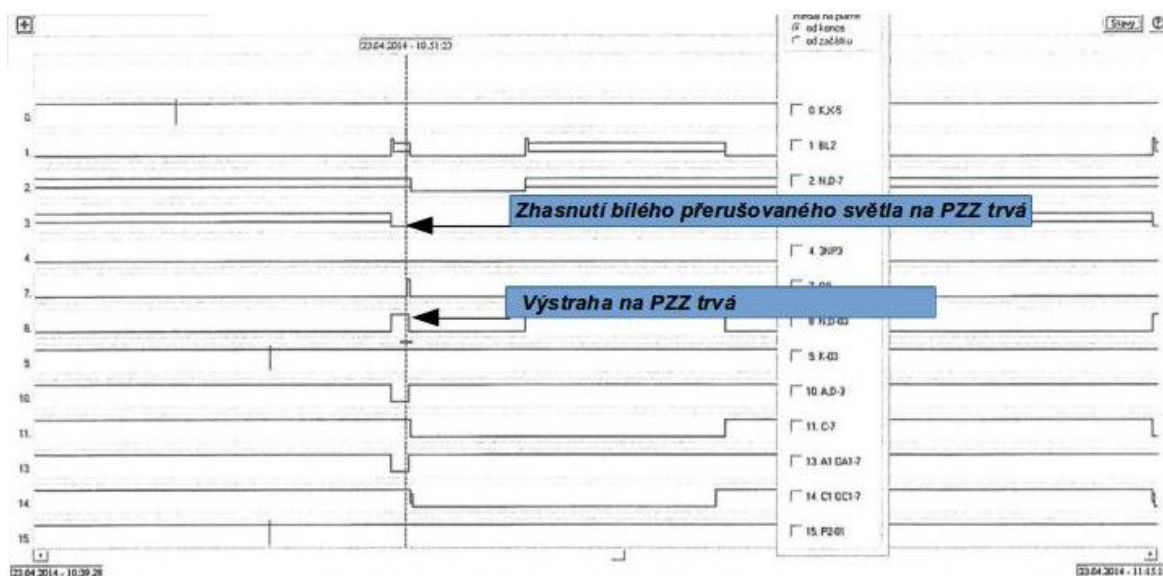


Obr. č. 5: 10:50:53 h vlak vjel do přibližovacího kolejového obvodu „A“, PZZ bylo uvedeno do výstrahy (situace 23. 4. 2014 při ověřovacím pokusu) Zdroj: Drážní inspekce

Z porovnání obou výstupů (Obrázek 4 a 5) ze záznamového zařízení BB 2000 je zřejmé, že v době přibližování vlaků k ŽP před vznikem MU a při ověřovacím pokusu fungovalo PZZ stejně a bylo tedy v činnosti – zhaslo bílé světlo a spustilo výstrahu.

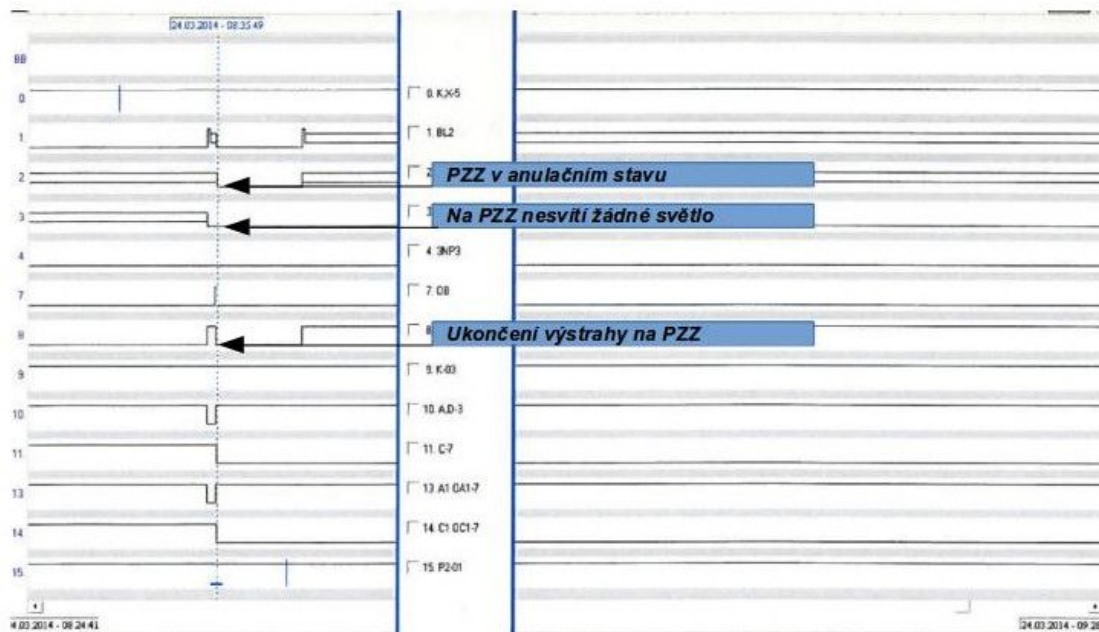


Obr. č. 6: **8:31:00 h** čelo vlaku se nachází v prostoru přejezdu, je obsazen středový kolejový obvod „B“ (situace 24. 3. 2014 v době vzniku MU) Zdroj: Drážní inspekce

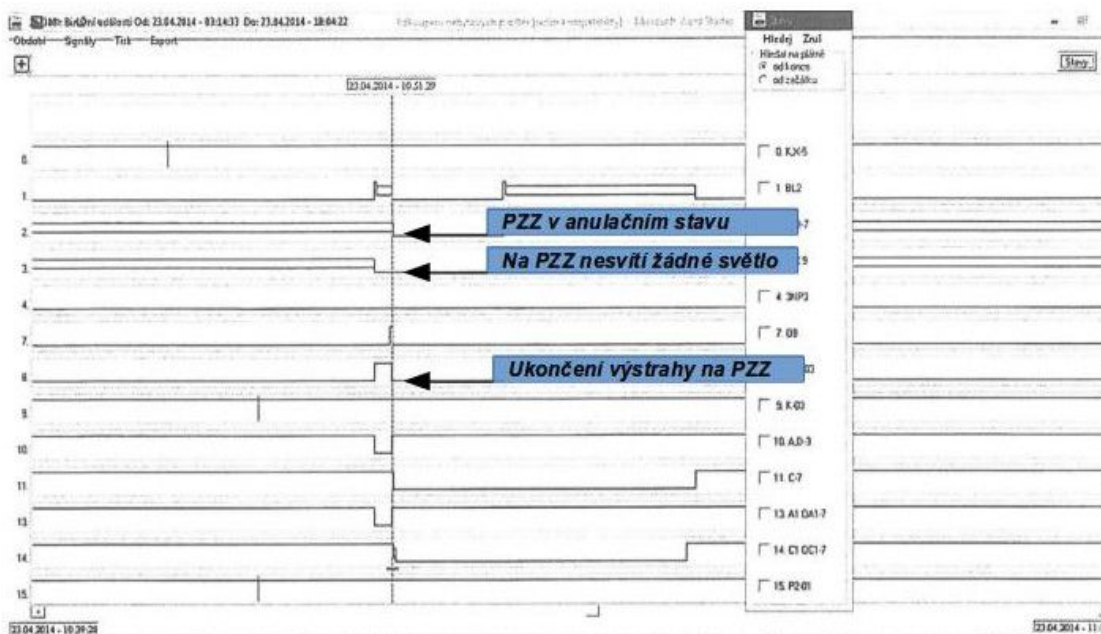


Obr. č. 7: **10:51:23 h** čelo vlaku se nachází v prostoru přejezdu, je obsazen středový kolejový obvod „B“ (situace 23. 4. 2014 při ověřovacím pokusu) Zdroj: Drážní inspekce

Z porovnání obou výstupů (Obrázek 6 a 7) ze záznamového zařízení BB 2000 je zřejmé, že v době přibližování vlaků k ŽP před vznikem MU a při ověřovacím pokusu fungovalo PZZ stejně a bylo tedy v činnosti po celou dobu jízdy vlaků k prostoru ŽP.



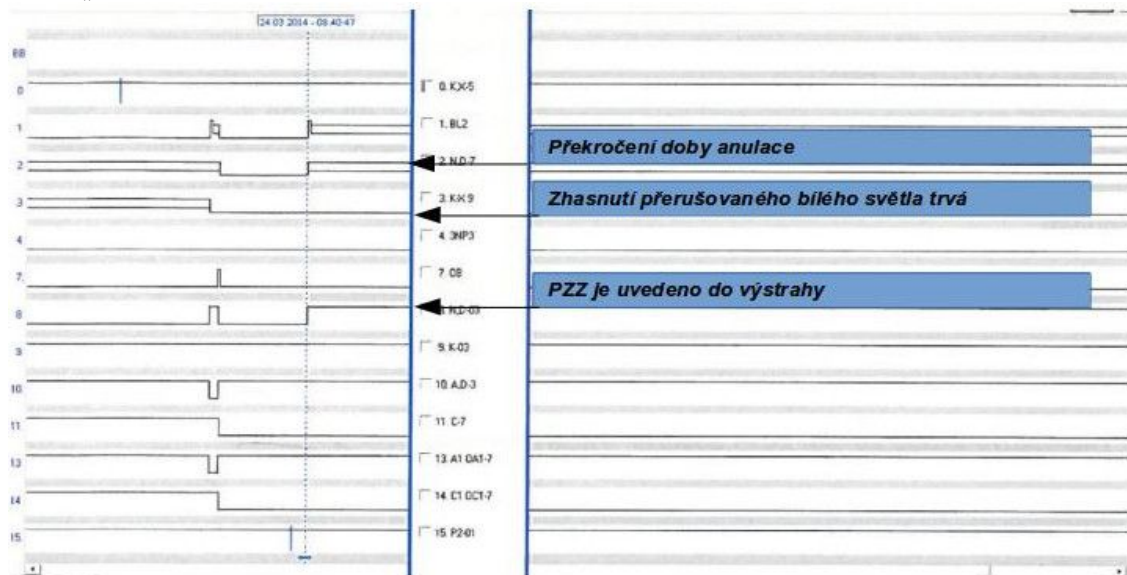
Obr. č. 8: 8:31:09 h vlak obsadil vzdalovací kolejový obvod „C“ po předchozím uvolnění středového kolejového obvodu „B“ (situace 24. 3. 2014 v době vzniku MU) Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 9: 10:51:29 h vlak obsadil vzdalovací kolejový obvod „C“ po předchozím uvolnění středového kolejového obvodu „B“ (situace 23. 4. 2014 při ověřovacím pokusu)

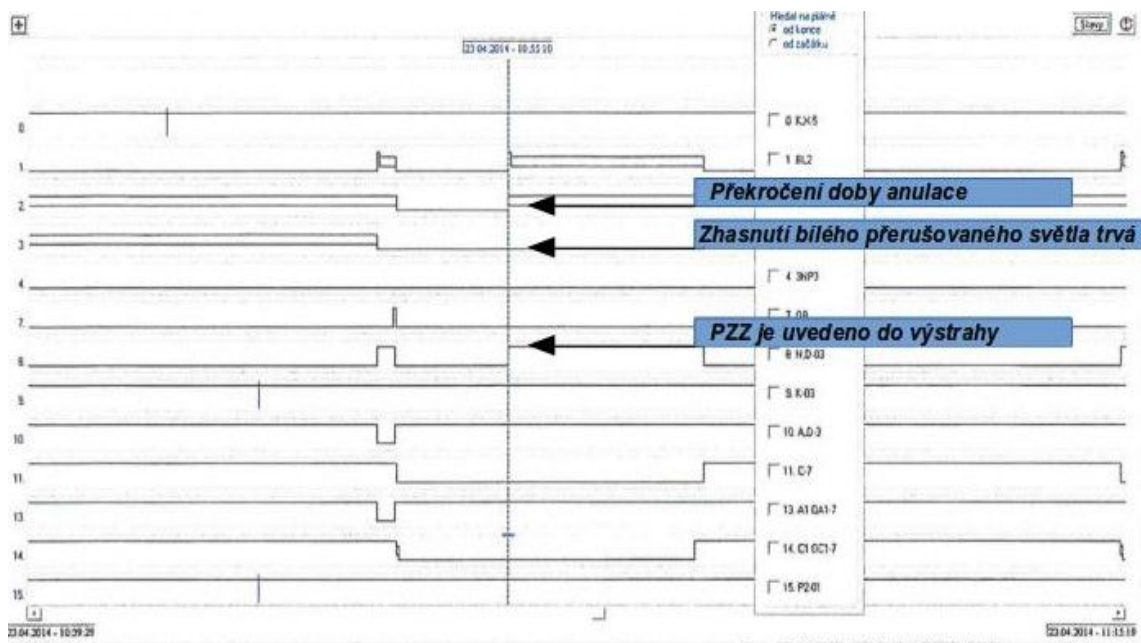
Zdroj: Dražní inspekce

Z porovnání obou výstupů (Obrázek 8 a 9) ze záznamového zařízení BB 2000 je zřejmé, že v době projetí vlaků přes prostor ŽP v době vzniku MU a při ověřovacím pokusu fungovalo PZZ stejně, ukončilo výstrahu a bílé světlo se nerozsvítilo. V obou případech nastal tzv. „anulační stav.“



Obr. č. 10: 8:36:07 h z důvodu trvale obsazeného vzdalovacího kolejového obvodu „C“ a překročení mezní doby anulace, je PZZ opětovně uvedeno do výstražného stavu (situace 24. 3. 2014 v době vzniku MU)

Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 11: 10:55:10 h z důvodu trvale obsazeného vzdalovacího kolejového obvodu „C“ a překročení mezní doby anulace, je PZZ opětovně uvedeno do výstražného stavu (situace 23. 4. 2014 při ověřovacím pokusu)

Zdroj: Drážní inspekce

Z porovnání obou výstupů (Obrázek 10 a 11) ze záznamového zařízení BB 2000 je zřejmé, že poté, co vlaky projely přes prostor ŽP a zůstaly stát ve vzdalovacím kolejovém obvodu fungovalo PZZ stejně, bílé světlo se nerozsvítilo a po překročení anulační doby PZZ v obou případech znovu spustilo výstrahu.

Z doložených dokumentů a záznamů je evidentní, že PZZ na ŽP P5270 v době před vznikem, v době vzniku a po vzniku MU dne 24. 3. 2014 vykazovalo standardní činnost bez závad, bylo plně funkční a nebylo příčinou ani nesouviselo se vznikem předmětné MU. Veškerá data stažená z PZZ po MU a data stažená z PZZ po ověřovacím pokusu, který se uskutečnil za účasti DI, SŽDC, PČR a svědka předmětné MU, jsou podobná. Pokud by PZZ v době vzniku nevykazovalo správnou činnost, bylo by to ze stažených dat nesporně prokázáno.

Jak vyplývá z bodu 3.7 této Závěrečné zprávy, vydala Drážní inspekce již v předchozích letech několik BD, které měly za cíl zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech a předcházení stále se opakujícím mimořádným událostem - k MU ze dne 5. 3. 2012, mezi žst. Velké Pavlovice a Velké Pavlovice zastávka, bezpečnostní doporučení ze dne 14. 11. 2012, č. j. 877/2012/DI, k MU ze dne 20. 1. 2012, mezi žst. Zadní Poříčí a Březnice, bezpečnostní doporučení ze dne 2. 1. 2013, č. j. 937/2012/DI, k MU ze dne 29. 2. 2012, v žst. Kaštice, bezpečnostní doporučení ze dne 3. 1. 2013, č. j. 940/2012/DI a k MU ze dne 13. 7. 2013, mezi žst. Opava západ a Vávrovice, bezpečnostní doporučení ze dne 18. 2. 2014, č. j. 134/2014/DI. V těchto bezpečnostních doporučeních vyzývala DI „*dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny*“.

Z bodu 3.7 dále vyplývá, jak jednotlivé strany, resp. subjekty, kterým byla bezpečnostní doporučení adresována, přistoupily k plnění těchto BD. Na rozdíl od Drážního úřadu však DI zastává jiný názor, a to, že prosazovat doplňování PZS závorovými břevny v řízeních o změně rozsahu a způsobu zabezpečení předmětných ŽP. Žádný právní předpis výslovně neříká, že by musel nařídít provozovateli drah takové zabezpečení, ale rovněž mu žádný předpis takové nařízení nezakazuje, resp. umožňuje mu uložit podmínku stavebního povolení, tzn. v případě, že by DÚ nařídil stavebníkovi (provozovateli dráhy) zabezpečit ŽP též závorovými břevny (byť by to sám provozovatel dráhy – stavebník v projektové dokumentaci zpracované neměl), nedopustí se překročení svých pravomocí a nevybočí ani z ústavního rámce (čl. 2 odst. 3 Ústavy, resp. čl. 2 odst. 2 Listiny). Stavební úřad sice má prioritně dbát na to, aby daná stavba odpovídala svými parametry právním předpisům, neměl by však opomíjet veřejný zájem na bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a provozu na pozemních komunikacích, zvláště když mu zákonná úprava umožňuje takové opatření přijmout.

Obdobně jiný názor zastává DI i k postoji Ministerstva dopravy (který se, nikoliv jen obsahově, shoduje s vyjádřením DÚ), neboť nehody na železničních přejezdech se týkají jak drážní, tak i silniční dopravy, včetně té veřejné, mající vliv na činnost integrovaného záchranného systému a na státní veřejné prostředky. DI se zároveň nedomnívá (na rozdíl od MD), že by bezpečnostní doporučení na doplňování přejezdového zabezpečovacího zařízení závorovými břevny bylo zbytečné, že za nehody mohou řidiči silničních motorových vozidel a případné škody uhradí pojišťovny. Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech doplněním závorových břeven má totiž primárně za cíl ochránit

cestující, vlakový personál a samozřejmě zabránit škodám na drážních vozidlech a drážní infrastruktuře, hrazených zpravidla z veřejných prostředků.

Dražní inspekce tak musí i nadále konstatovat, že vydaná bezpečnostní doporučení DI (viz bod 3.7 ZZ) nejsou ze strany uvedených subjektů v současnosti naplňována a jimi přijatá opatření nejsou odpovídající.

4.3 Závěry

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou mimořádné události byl:

- nedovolený vjezd osobního automobilu na ŽP P5270 v době, kdy na něj vjel vlak Os 5306.

Prispívající faktor MU nebyl zjištěn.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny mimořádné události byly:

- nerespektování výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P5270, davané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukem zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení;
- vjetí osobního automobilu na ŽP v době, kdy již byl vidět přijíždějící vlak.

4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti

- příčiny MU způsobené předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti nebyly DI zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách

U provozovatele dráhy SŽDC, s. o.:

- v návaznosti na čl. 4 vnitřního předpisu SŽDC Dp 17 a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. je nedodržením ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení MU na

základě přihlednutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných MU a na základě vydaných bezpečnostních doporučení č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, č. j.: 937/2012/DI, ze dne 2. 1. 2013, č. j.: 940/2012/DI, ze dne 3. 1. 2013 a č. j.: 134/2014/DI, ze dne 18. 2. 2014.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata

Provozovatel dráhy ani dopravce nepřijal a nevydal žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- vzhledem ke skutečnosti, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech a s nejhorsími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břevien, v souladu se zněním předchozích doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 937/2012/DI, ze dne 2. 1. 2013, „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 940/2012/DI, ze dne 3. 1. 2013 a Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 134/2014/DI, ze dne 18. 2. 2014 dále zvyšovat, z důvodu zajištění maximální bezpečnosti provozování drážní dopravy a účastníků provozu na pozemních komunikacích, úroveň jejich zabezpečení tak, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, nejen těch zařazených do evropského železničního systému, už bylo projektováno a instalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění a čl. 25 odst. 2 SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění (dále také Směrnice 2004/49/ES), Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.

Smyslem tohoto bezpečnostního doporučení je dále zvyšovat úroveň zabezpečení ŽP při rekonstrukcích a modernizacích tratí, a to instalací světelného zabezpečovacího zařízení se závorami, které se z dlouhodobého hlediska jeví jak pro silniční, tak i drážní

dopravu, vyjma mimoúrovňového křížení, jako nejméně rizikové řešení úrovňového křížení dráhy železniční a pozemní komunikace. Jedná se o nejúčinnější opatření proti opakování vzniku MU ze stejných, opakujících se příčin, tj. nerespektování výstrahy PZZ světelného bez závor účastníky silničního provozu. Proto je žádoucí, právě z důvodu zajištění maximální bezpečnosti na železničních přejezdech, dále zvyšovat úroveň zabezpečení při rekonstrukcích a modernizacích tratí a přejezdů instalací světelného zabezpečovacího zařízení se závorami. Toto řešení by v budoucnosti zabránilo naprosté většině střetnutí na přejezdech a tím by zajistilo i ochranu zdraví a životů cestujících a vlakového personálu v důsledku chybného jednání účastníků silničního provozu. Nelze také opomenout skutečnost, že na železniční dráze je stále více moderních (zmodernizovaných) vlakových souprav lehké stavby, které jsou však právě při střetnutích více zranitelné, a při nehodách tak dochází k vykolejením a značným škodám.

V Brně dne 18. 11. 2014

Jaroslav Kalus v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno

7 PŘÍLOHY

Bez příloh.