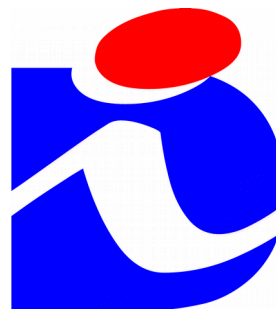


Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 3561 s nákladním automobilem na železničním
přejezdu (P 7770) v km 110,525 mezi železničními stanicemi
Opava západ a Skrochovice

Sobota, 13. července 2013

Investigation Report of Railway Accident

Collision of regional passenger train No. 3561 with a lorry at the level crossing
No. P 7770, km 110,525 between Opava západ and Skrochovice stations

Saturday, 13th July 2013

č. j.: 6-2141/2013/DI



Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré dokumenty a skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

1 SOUHRN



Zdroj: Drážní inspekce

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 13. 7. 2013, 5.56.35 h.

Popis události: střetnutí vlaku Os 3561 se silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem, tvořeným tahačem návěsů SCANIA R420 LA4x2 a cisternovým návěsem FELDBINDER 63.3 KIP, s následným vykolejením hnacího drážního vozidla všemi nápravami.

Dráha, místo: dráha celostátní, Ostrava Svinov – Krnov, traťová kolej mezi železničními stanicemi Opava západ a Skrochovice, železniční přejezd P 7770 v km 110,525.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 3561);
řidič silničního motorového vozidla.

Následky: 6 zraněných;
celková škoda 3 623 683 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- nedovolený vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd P 7770 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3561.

Příspějící faktory:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Zásadní příčiny:

- nerespektování výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení železničního přejezdu P 7770 davané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu a přerušovaným zvukem zvonku světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení.

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 nejhoršími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břevny, v souladu se zněním předchozího doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, 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.

V souladu s ustanovením čl. 25 odst. 2 Směrnice 2004/49/ES Drážní inspekce doporučuje **Ministerstvu dopravy**:

- v návaznosti na ustanovení čl. 19 odst. 1 Směrnice 2004/49/ES neprodleně přijmout nezbytná opatření k tomu, aby předchozí bezpečnostní doporučení obsažené v dokumentu „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012 a výše uvedené bezpečnostní doporučení, 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.

SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 13th July 2013 05:56 (03:56 GMT).
- Occurrence type: level crossing accident.
- Description: collision of regional passenger train No. 3561 with an obstacle – a lorry at the active level crossing.
- Type of train: regional passenger train No. 3561.
- Location: railway track Ostrava Svinov – Krnov, open line between Opava západ and Skrochovice stations, active level crossing No. P 7770, km 110,525.
- Parties: SŽDC, s. o (IM);
ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 3561).
- Consequences: 0 fatality, 6 injury;
total damage CZK 3 623 683,-
- Direct cause: third party – level crossing user (lorry driver's violation).
- Contributory factor: none.
- Underlying cause: failure to respect rules for operation on the road by the driver of the lorry.
- 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, so that at reconstruction and modernization of railway tracks and the level crossings (not only at railway tracks which are included to European railway system) there was 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.
 - 3) Addressed to Czech Ministry of Transport:
 - In connection with the provision of Article 19, paragraph 1 of Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 The Rail Safety Inspection Office (CZ NIB) recommends to Czech Ministry of Transport to take immediately necessary measures to ensure that previous safety recommendations No. 877/2012/DI, of 14 November

2012 and the above safety recommendations were by Czech National Safety Authority properly taken into account and implemented, i. e. that the Czech National Safety Authority in management of change in the scope and level of security of level crossings at reconstruction and modernization of railway tracks and level crossings effectively promoted the level safety crossing equipment with warning lights and barriers and was excluded dual interpretation of Article 25, paragraph 2 of Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council in national legislation.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
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	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	15
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 zab. zařízení)	16
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	17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	17
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	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	18
2.4 Vnější okolnosti	18
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	18
3 Záznam o podaných vysvětleních	19
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	19
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	19

3.1.2 Jiné osoby	19
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	20
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	20
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	20
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	21
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	21
3.3 Právní a jiná úprava	21
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	21
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	22
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	22
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	22
3.4.2 Součásti dráhy	23
3.4.3 Komunikační prostředky	23
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	24
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	25
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	25
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	25
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	25
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	26
4 Analýzy a závěry	27
4.1 Konečný popis mimořádné události	27
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	27
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	30
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	30
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	30
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	30
4.4 Doplnující zjištění	31
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	31
5 Přijatá opatření	31
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	31
6 Bezpečnostní doporučení	31
7 Přílohy	33

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
ČSN	Česká státní norma
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
MU	mimořádná událost
NA	nákladní automobil
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RCVD	Regionální centrum vlakového doprovodu
RZZS	rychlá záchranná zdravotnická služba
SRD	síť radiodispečerská
SVČ	středisko vlakových čet
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TRS	traťové rádiové spojení
ÚI	Územní inspektorát
UTZ	určené technické zařízení
VI	vrchní inspektor
VRDS	vozidlová rádiová stanice
VŠ	vlastní šetření
ZRDS	základnová rádiová stanice
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice
ZZ	Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

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., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, 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. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících 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
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
zákon č. 361/2000 Sb.	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění
Směrnice 2004/49/ES	SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění
ČSN 34 2650	ČSN 34 2650 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“, v platném znění
ČSN 73 6380	ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, v platném znění
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 13. 7. 2013.

Čas: 5.56.35 h.

Dráha: celostátní, Ostrava Svinov – Krnov.

Místo: trať 310A Opava východ – Krnov – Olomouc hl. n., traťová kolej mezi žst. Skrochovice – Opava západ, jednokolejný ŽP P 7770 v km 110,525, katastrální území města Opava.

GPS: 49°57'2.8008"N, 17°52'25.1401"E.

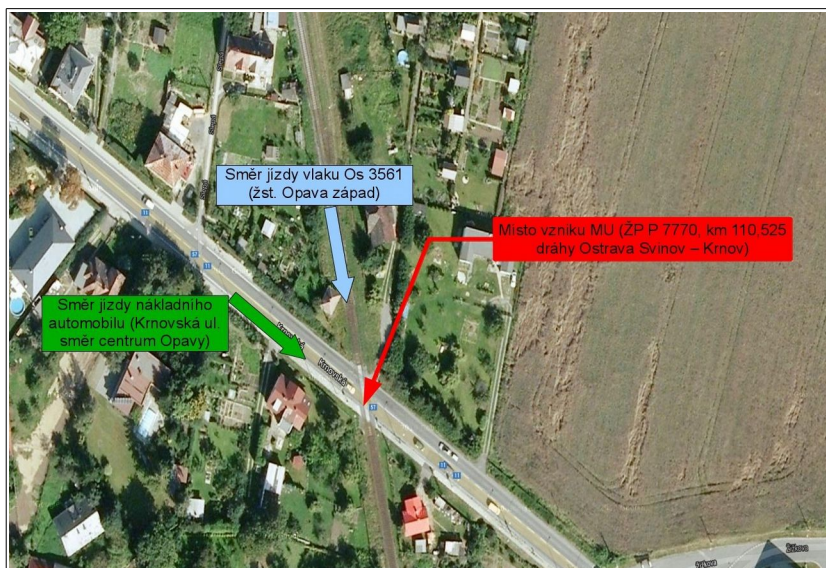


Obr. č. 1: Pohled na místo MU

Zdroj: DI

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

Dne 13. 7. 2013 v 5.56 h se vlak Os 3561 jedoucí ve směru od žst. Skrochovice do žst. Opava západ, v prostoru jednokolejného ŽP P 7770 v km 110,525, který je zabezpečen PZS (bez závor), střetl se silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem, tvořeným tahačem návěsů SCANIA R420 LA4x2 a cisternovým návěsem FELDBINDER 63.3 KIP. HDV vlaku Os 3561 následkem střetnutí s NA vykolejilo všemi nápravami.



Obr. č. 2: Schéma místa MU. Zdroj:DI (z mapových podkladů google.cz)

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Jízdni souprava – NA, tvořený tahačem návěsů SCANIA R420 LA4x2 a cisternovým návěsem FELDBINDER 63.3 KIP, přijížděl k ŽP ze směru od kruhového objezdu v místní části Jaktař (dále jen na Jaktaři), směrem do centra Opavy, po ulici Krnovské. Ve směru jízdy NA jsou před ŽP umístěny vpravo pozemní komunikace svislé dopravní značky A 30 „Železniční přejezd bez závor“, A 31a „Návěstní deska (240 m)“, a vpravo i vlevo pozemní komunikace svislé dopravní značky A 31b „Návěstní deska (160 m)“ a A 31c „Návěstní deska (80 m)“. ŽP je ve směru jízdy NA označen dvěma výstražnými kříži umístěnými vpravo a vlevo pozemní komunikace, pod kterými jsou na společném sloupku umístěny výstražníky PZZ bez závor. Výstražné kříže jsou zhotoveny z odrazového materiálu, bez retroreflexního žlutozeleného fluorescenčního podkladu. Nehodovým dějem byl poškozen levý výstražník PZZ ve směru od centra města Opavy (výstražník C). PZZ ŽP bylo v době ohledání místa MU v činnosti, ve stavu „výstraha“, tj. uživatele pozemní komunikace upozorňovalo na jízdu DV dáváním výstrahy dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ. Začátek ovládacího obvodu PZZ se ve směru jízdy vlaku Os 3561 nachází v km 109,643, což je 882 m před ŽP.

Pozemní komunikace, ulice Krnovská, je v místě ŽP tvořena dvěma jednosměrnými jízdni pruhy. Ve směru jízdy NA, tj. ve směru do centra města, se vpravo pozemní komunikace nachází vydlážděný chodník pro chodce. Nad oběma jízdni pruhy je vedeno trolejové vedení dráhy trolejbusové, které je v místě vzniku MU zavěšeno na samostatných trakčních stožárech.

Vlak Os 3561 byl tvořen samostatně jedoucím HDV 94 54 5 810 199-0 (dále jen 810.199-0), které následkem střetnutí vykolejilo oběma nápravami vlevo ve směru jízdy vlaku. Vlakem cestovalo cca 8 cestujících. V konečném postavení po MU stálo HDV, ve směru jízdy NA, za ŽP, pravými železničními koly na zpevněné krajnici ul. Opavská, levými železničními koly na pravém chodníku pro chodce, jehož dlažba i s obrubníky byla tímto poškozena. HDV bylo částí pravého předního čela a pravé bočnice zaklíněno do podvozku NA, který po střetnutí ležel převrácený na pravém boku. Poškozeno bylo přední i zadní čelo HDV, včetně pravé bočnice. Následkem destrukce stanoviště strojvedoucího I, předního ve směru jízdy vlaku, byl znehodnocen záznam o provedené zkoušce brzdy platný pro vlak Os 3561. Proto byl dopravcem při ohledání místa MU vyhotoven náhradní záznam „Mezinárodní zpráva o brzdění a vlaku“. V době ohledání místa MU nebylo čelo ani konec vlaku označen stanovenými návěstmi. Důvodem byla nutnost odpojit elektrické obvody HDV od akumulátorových baterií po vzniku MU z důvodu zamezení vzniku požáru.

NA se v konečném postavení po MU nacházel převrácený, ve směru jízdy, na pravý bok, vpravo vně chodníku pro chodce, zadní částí návěsu zasahoval do traťové koleji za ŽP. Návěs NA, určený k přepravě mletého uhlí, nebyl ložený.

Následkem MU utrpělo újmu na zdraví celkem 6 osob, které byly odvezeny RZZS k ošetření do Slezské nemocnice v Opavě.

Při MU byl dále vyvrácen sloup veřejného osvětlení a stožár trakčního vedení, což mělo za následek poškození trolejového vedení trolejbusové dráhy. Převráceným NA bylo také poškozeno oplocení soukromého pozemku nacházejícího se vpravo ul. Opavské za ŽP.

Při MU k úniku ekologicky závadných látek nedošlo. 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: 13. 7. 2013, 6.26 h (tj. 0.30 h po vzniku MU).

Způsob ohlášení: telefonicky.

Ohlášeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.) a dopravce (ČD, a. s.).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 13. 7. 2013, 9.00 h (tj. 3.04 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: 16. 7. 2013, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU

Složení VI DI na místě MU: 1x VI ÚI Ostrava.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Ostrava.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, vlastní fotodokumentace, z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, dopravcem, PČR a ze znaleckých posudků.

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:

Doprovce (ČD, a. s.):

- osoba řídící HDV (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 3561, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PP Krnov;
- vlakvedoucí vlaku Os 3561, zaměstnanec ČD, a. s., RCVD Ostrava, SVC Krnov.

Třetí strana:

- řidič NA.

Ostatní osoby, svědci:

- 6 cestujících vlaku Os 3561;
- výpravčí žst. Opava západ, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, PO Opava.

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

	Vlak: Os 3561	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	14	HDV: 810.199-0	ČD, a. s.
Počet náprav:	2	TDV (za HDV): -	
Hmotnost (t):	20		
Potřebná brzdící %:	60		
Skutečná brzdící %:	112		
Chybějící brzdící %:	0		
(km/h)	75		
Způsob brzdění:	I.		
Brzdy v poloze:	P		

Pozn. k vlaku Os 3561:

Výchozí stanicí vlaku byla žst. Krnov, cílovou stanicí byla žst. Opava východ. Vlak byl určen k přepravě cestujících. Pro jízdu vlaku strojvedoucí neobdržel žádný písemný pokyn a ani s jinými změnami technických parametrů dráhy nebyl provozovatelem dráhy prokazatelným způsobem seznámen.

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 zab. zařízení)

Trať je v místě MU vedena v úrovni terénu. Přečhodnice pravostranného oblouku končí 49 m před ŽP, ve směru jízdy vlaku Os 3561. Dále traťová kolej pokračuje v přímém směru, ve stoupání 8,07 ‰.

ŽP P 7770 v km 110,525 je jednokolejný, o šířce 18 m, délce 9 m s úhlem křížení dráhy s pozemní komunikací 44,5°. Přejezdová konstrukce je gumokovová typu STRAIL. Pozemní komunikace, ul. Krnovská, je od kruhového objezdu na Jaktaři, přes ŽP a dále, vedena v přímém směru. Povrch vozovky je tvořen živičným krytem – asfaltem.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 3561 v místě vzniku MU je provozovatelem dráhy stanovena na 75 km·h⁻¹. Návěstidlo – rychlostník N přikazující strojvedoucímu DV nepřekročit rychlost 75 km·h⁻¹ je ve směru jízdy vlaku Os 3561 umístěno v km 88,500, tj. 22,025 km před místem vzniku MU.

Traťový úsek Skrochovice – Opava západ je pokryt „Vf“ signálem SRD prostřednictvím TRS, zapojeného ve stuhové síti, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhy č. 67 spojení mezi výpravčími žst. příslušného úseku a strojvedoucími HDV vybavených mobilní částí TRS, vždy v obvodu dosahu ZRDS. Ostrůvky sítě SRD tvoří ZRDS umístěné v jednotlivých žst., v daném případě v žst. Skrochovice a Opava západ.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem předmětné MU nebyly komunikační prostředky použity. Komunikační prostředky byly použity až po vzniku MU k jejímu ohlášení, a to v:

- 6.00 h strojvedoucímu vlaku Os 3561 k ohlášení vzniku MU výpravčímu žst. Opava západ, a to prostřednictvím VRDS;
- 6.01 h výpravčímu žst. Opava západ k aktivaci IZS, a to prostřednictvím služebního telefonu v dopravní kanceláři;
- 6.02 h výpravčímu žst. Opava západ k ohlášení vzniku MU výpravčímu v žst. Opava východ a dispečerovi CDP Přerov, a to prostřednictvím služebního telefonu v dopravní kanceláři.

Komunikace mezi strojvedoucímu vlaku Os 3561 a výpravčímu žst. Opava západ byla zaznamenávána zařízením ReDat umístěným v žst. Opava západ.

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 události

- 6.00 h ohlášen strojvedoucím vlaku Os 3561 vznik MU výpravčímu žst. Opava západ;
- 6.01 h aktivace IZS výpravčím žst. Opava západ;
- 6.02 h MU ohlášena výpravčím žst. Opava západ výpravčímu v žst. Opava východ a dispečerovi CDP Přerov;
- 6.26 h MU ohlášena pověřenou osobou OSB na COP DI;
- 7.43 h ohledání místa vzniku MU pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravy, PČR a VI DI;
- 9.00 h udělen VI DI souhlas s uvolněním dráhy;
- 9.00 h zahájeny odklizovací práce pro obnovení provozování dráhy a drážní dopravy;
- 18.10 h obnovení provozu na traťové koleji.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravy.

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

Plán IZS byl aktivován výpravčím žst. Opava západ, a to v 6.01 h. Na místo MU se dostavily níže uvedené složky IZS:

- HZS provozovatele dráhy SŽDC, s. o.;
- RZZS Opava;
- PČR, Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje, územní odbor Opava – dopravní inspektorát a Služba kriminální policie a vyšetřování Opava.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Při MU došlo k újmě na zdraví:

- 4 cestujících vlaku Os 3561;
- strojvedoucího vlaku Os 3561;
- vlakvedoucího vlaku Os 3561.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Vlastníkem NA byla vyčíslena škoda na:

- NA - tahači návěsů SCANIA R420 LA4x2 a cisternovém návěsu FELDBINDER 63.3 KIP 1 652 800 Kč.

Vlastníkem pozemní komunikace, městem Opava, byla vyčíslena škoda na:

- veřejném osvětlení a chodníku pro chodce 105 520 Kč.

Vlastníkem trolejbusové dráhy, Městským dopravním podnikem Opava, a. s., byla vyčíslena škoda na:

- trolejovém vedení trolejbusové dráhy 198 150 Kč.

Vlastníkem soukromého pozemku za ŽP byla vyčíslena škoda na:

- oplocení soukromého pozemku 7 000 Kč.

Cestujícími vlaku Os 3561 byla vyčíslena škoda na:

- zavazadlech 8 cestujících 1 000 Kč.*

Při MU byla škoda vzniklá na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 1 964 470 Kč.***

* Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- HDV vlaku Os 3561 1 509 213 Kč;
- zařízení dráhy 150 000 Kč;
- škoda na životním prostředí 0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 1 659 213 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: denní doba, polojasno, + 16 °C, viditelnost nad 100 m (nebyla snížena povětrnostními vlivy).

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 3561 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - při výjezdu z oblouku před ŽP, na vzdálenost cca 35 m, zaregistroval z pravé strany blížící se NA;
 - vzápětí si uvědomil, že NA nesnižuje rychlost. Dal proto lokomotivní houkačkou zvukovou návěst „Pozor“ a zavedl rychločinné brzdění;
 - světla na výstražnících PZS neviděl. Zvukový signál dávaný PZS zaregistroval;
 - bezprostředně před střetnutím s NA uskočil na levou stranu stanoviště strojvedoucího;
 - krátce po střetnutí, ještě před odpojením akumulátorových baterií HDV, byl kontaktován prostřednictvím TRS výpravčím žst. Opava západ, kterému oznámil vznik MU;
 - následkem střetnutí ztratil služební mobilní telefon;
 - po příjezdu RZZS byl odvezen na ošetření do Slezské nemocnice v Opavě.
- vlakvedoucí vlaku Os 3561 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - v době vzniku MU se nacházel v přední části vozu, v oddíle u rozvaděče, zády ke směru jízdy vlaku Os 3561 a komunikoval s cestujícím;
 - následkem střetnutí narazil do přepážky oddílu;
 - jeho zranění mu nedovolovalo zjišťovat zdravotní stav cestujících a poskytnutí první pomoci.
- výpravčí žst. Opava západ – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - v době, kdy se k žst. Opava západ blížil vlak Os 3561, došlo k rozeznění zvonku a indikaci nouzového stavu ŽP P 7770 na indikační desce kontrolních a ovládacích prvků PZS;
 - ŽP P 7770 byl předtím v pořádku a v činnosti;
 - pohledem na indikační desku s reliéfem kolejiště zjistil obsazení kolejového prvku, který odpovídal ŽP;
 - ihned kontaktoval pomocí TRS strojvedoucího vlaku Os 3561, který mu ohlásil vznik MU;
 - vznik MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy.

3.1.2 Jiné osoby

- Z podaných vysvětlení svědků vyplývá:
 - 3 cestující bezprostředně před vznikem MU zaregistrovali zvukový signál dávaný PZS;
 - 2 cestující při pohledu z oken HDV krátce před vznikem MU zahlédli NA vjíždět na ŽP;

- 1 cestující bezprostředně před vznikem MU zaregistroval návěst „Pozor“, danou lokomotivní houkačkou HDV;
- ostatní cestující zaregistrovali až střetnutí HDV s NA.
- svědek, řidič auta zúčastněného na MU – ze Zázpisu se svědkem mimo jiné vyplývá:
 - směnu započal v Dětmovicích dne 12. 7. 2013 ve 22.30 h jízdou do Vitošova. Byl odpočatý;
 - ve 3.45 h po vyložení NA odjel z Vitošova do Dětmovic. V průběhu cesty na čerpací stanici za Bruntálem zastavil na půlhodinovou přestávku;
 - při najíždění na kruhový objezd na Jaktáři zaregistroval světelnou výstrahu dávanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZS ŽP P 7769 na ul. Palhanecká, tj. ŽP, který ve směru jízdy vlaku Os 3561 předchází ŽP P 7770. Proto se rozhodl projet městem Opava přes centrum a s NA vyjel z kruhového objezdu na ul. Krnovskou;
 - při vyjíždění z kruhového objezdu na Jaktáři a jízdě k ŽP P 7770 signalizaci na výstražnících PZS nezaregistroval;
 - světelnou výstraha dávanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZS ŽP P 7770 zaregistroval v okamžiku zaregistrování zvukové návěsti „Pozor“ dané lokomotivní houkačkou HDV vlaku Os 3561. V té době již s NA vjížděl na ŽP P 7770;
 - střetnutí se pokusil zabránit sešlápnutím plynového pedálu, avšak neúspěšně.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

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

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, s. o., byl zjištěn nedostatek, viz bod 3.7, který však není v příčinné souvislosti se vznikem předmětné MU.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce ČD, a. s., nebyl v souvislosti se vznikem 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 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 byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČD, a. s., zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy odborně způsobilé 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, Ostrava Svinov – Krnov, je Česká republika. Funkci vlastníka plní SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Ostrava Svinov – Krnov, byla SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, 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, v platném znění.

Provozovatel dráhy byl držitelem Osvědčení o bezpečnosti provozování dráhy, vydaného DÚ dne 14. 5. 2013, č. j.: DUCR-24520/13/Pd, ev. č. OSD/2013/014, s platností do 13. 5. 2018.

Dopravcem vlaku Os 3561 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 17. 9. 2003, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č. L/2003/9000, v platném znění.

Dopravce byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 28. 2. 2013, EU IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO: CZ1120130004, ev. č. OSD/2013/122, s platností do 27. 2. 2018.

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 SŽDC, s. o., a dopravcem ČD, a. s., 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 přerušovaný zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení“;
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování“;
- § 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 P 7770 v km 110,525 je zabezpečen PZS typu AŽD 71, kategorie PZS 3 SBI, který má platný Průkaz způsobilosti UTZ, ev. č. PZ 6767/96-E.42, vydaný DÚ dne 14. 10. 1996, s platností na dobu neurčitou. Poslední změny UTZ ŽP P 7770 byly realizovány na základě technické prohlídky a zkoušky UTZ ze dne 27. 8. 2010 (náhrada kolejových obvodů počítači náprav, výměna vazebních kabelů a úprava anulace) a ze dne 17. 8. 2011 (zrušením zaústění vlečky „HEKRA Opava, s. r. o.“ byla provedena úprava ovládání výstrahy PZZ). Od data 17. 8. 2011 nebyla provozovatelem dráhy na předmětném ŽP realizována žádná rekonstrukce ani modernizace zabezpečení ŽP.

PZZ ŽP P 7770 je vybaveno záznamovým zařízením typu B2000, které je instalováno v reléovém domku poblíž ŽP. Rozborem staženého archivu dat ze záznamového zařízením typu B2000 bylo zjištěno:

- v 5.55.53 h byl jízdou vlaku Os 3561, ze směru od žst. Skrochovice, obsazen spouštěcí obvod BJ;
- v 5.55.53 h na výstražnicích PZS zhasla pozitivní signalizace. Byla spuštěna výstraha dávaná na výstražnicích dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukovým signálem;

- v 5.56.34 h byl vlakem Os 3561 obsazen úseku AJ, tzn., že vlak vjel na ŽP;
- v 5.56.35 h následkem střetnutí byl výstražník C zničen;
- v 5.56.43 h odpadlo kontrolní relé KZ, mající za následek signalizaci poruchového stavu. Tento stav byl signalizován na indikační desce kontrolních a ovládacích prvků PZS v žst. Opava západ;
- PZZ vykazovalo před vznikem MU a v době vzniku MU normální činnost. V souladu s § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. s dostatečným předstihem varovalo účastníky silničního provozu, že se k ŽP blíží vlak.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

ŽP P 7770 umožňuje v km 110,525 křížení dráhy železniční, kategorie celostátní Ostrava Svinov – Krnov, s pozemní komunikací I/11, v úrovni koleje. Pozemní komunikace kříží dráhu železniční pod úhlem 44,5°. Přejezdová vozovka je tvořena gumokovovou konstrukcí STRAIL s přechodem na živičný povrch v pokračování pozemní komunikace. Komunikace ve směru jízdy NA od kruhového objezdu na Jaktaři je před ŽP ve stoupání 1 %. Za ŽP klesá se sklonem -2 %. Volná šířka pozemní komunikace je 11,5 m. Maximální rychlost silničních vozidel přes ŽP je, ve smyslu ustanovení § 28 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., stanovena na 50 km·h⁻¹. ŽP je ve směru jízdy NA označen dvěma výstražnými kříži (svislou dopravní značkou A 32a – „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“) umístěnými vpravo a vlevo pozemní komunikace, pod kterými jsou na společném sloupku umístěny výstražníky typu AŽD 97 PV se svítilnou bílého světla. Výstražníky jsou opatřeny tabulkou „POZOR VLAK“. Výstražné kříže jsou zhotoveny z odrazového materiálu, bez retroreflexního žlutozeleného fluorescenčního podkladu. Délky rozhledu na výstražníky jsou z obou stran pozemní komunikace větší než 100 m.

Technologická část zařízení PZZ je umístěna v reléovém domku poblíž ŽP. PZZ je ovládáno automaticky jízdou DV za pomoci počítačích úseku PN AZF s kolovými detektory RSR180 a vypínáním výstrahy za pomoci směrových výstupů. Indikace výstrahy, anulace a výpadku sítě, které jsou doplněny tlačítky uzavření a nouzového otevření ŽP, jsou umístěny na indikační desce kontrolních a ovládacích prvků PZS, situované v dopravní kanceláři žst. Opava západ.

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.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU nemělo souvislost se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 810.199-0 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla ev. č. PZ 8745/01-V.22, vydaný DÚ dne 25. 7. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 8. 2. 2013 s platností do 8. 8. 2013. HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

HDV 810.199-0 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro zaznamenávání dat – mechanickým registračním rychloměrem Metra typu E 611, č. 70024, s rozsahem stupnice rychlosti do 120 km·h⁻¹.

Z dat zaznamenaných na rychloměrném proužku s uhlíkovou vrstvou typu KAPS – COMM – ČESKÝ KRUMLOV s rozsahem stupnice rychlosti do 120 km·h⁻¹, vyplývá:

- zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího bylo zapnuto během celé jízdy vlaku Os 3561 a strojvedoucím periodicky obsluhováno;
- v 5.54.00 h je zaznamenán rozjezd vlaku ze zástavky Vávrovice. Plynulým rozjezdem na dráze 750 m vlak dosáhl rychlost 74 km·h⁻¹. Následuje jízda v rozsahu rychlosti 71 km·h⁻¹ až 74 km·h⁻¹. Ze vzdálenosti cca 500 m před ŽP P 7770 je registrována jízda výběhem, rychlost pozvolna klesla na 65 km·h⁻¹;
- v 5.56.35 h, při rychlosti 65 km·h⁻¹, je zaznamenán strmý pokles rychlosti do zastavení vlaku Os 3561– čas vzniku MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Jízda vlaku Os 3561 mezi žst. Skrochovice a Opava západ, na obousměrně pojížděné traťové koleji, byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, a to telefonickou odhláškou za předchozím vlakem, telefonickou nabídkou a přijetím.

Strojvedoucí vlaku Os 3561 pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště strojvedoucího I, předního ve směru jízdy vlaku. K ŽP P 7770 přijížděl výběhem, rychlostí 65 km·h⁻¹. Krátce před vjetím na ŽP P 7770, dle svého vyjádření na vzdálenost cca 35 m, zaregistroval z pravé strany blížící se NA. Protože NA rychlost nesnižoval, dal strojvedoucí lokomotivní houkačkou zvukovou návěst „Pozor“ a obsluhou brzdíče průběžné samočinné tlakové brzdy DAKO-BS 2 zavedl rychločinné brzdění. Pro krátkou vzdálenost již střetnutí nemohl zabránit. V poslední chvíli před srážkou s NA uskočil na levou stranu stanoviště strojvedoucího, čímž zmírnil rozsah zranění, která následkem MU utrpěl.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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 3561, ve směně dne 13. 7. 2013 od 2.30 h, přestávka na oddech a odpočinek před směnou více než 24 h, přestávka na oddech a odpočinek nebyla vzhledem k času nástupu na směnu čerpána;
- vlakvedoucí vlaku Os 3561, ve směně dne 13. 7. 2013 od 3.20 h, přestávka na oddech a odpočinek před směnou více než 51 h, přestávka na oddech a odpočinek nebyla vzhledem k času nástupu na směnu čerpána;
- výpravčí žst. Opava západ, ve směně dne 12. 7. 2013 od 18.20 h, přestávka na oddech a odpočinek před směnou více než 24 h, přestávka na oddech a odpočinek byla čerpána dne 13. 7. 2013 v době od 23.20 h do 2.35 h., kdy je v žst. Opava západ výluka služby dopravních zaměstnanců.

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.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Jejich zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce 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 **497** podobných MU, kdy na ŽP zabezpečených PZS bez závorových břevnen došlo ke střetnutí DV, vlaku 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, vlak. Při těchto MU bylo usmrceno **75 osob**, újmu na zdraví utrpělo **367 osob**, vzniklá materiální škoda činí **241 741 641 Kč**.

Na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku předchozí MU podobného charakteru ze dne 5. 3. 2012, v 7.41 h, na dráze železniční, kategorie regionální, Zaječín – Hodonín, kdy na ŽP P 7140, v km 4,740, se střetl vlak Os 14506 s NA a protože nejvíc střetnutí na ŽP a s nejhrošími následky se odehrává na ŽP zabezpečených PZS bez závorových břevnen, 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.“.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., ve svém vyjádření k projednání výše uvedené MU mimo jiné uvedl, že: „... bezpečnostní doporučení v podstatě SŽDC, s. o. naplňuje již nyní, kdy z důvodu maximální bezpečnosti zvyšuje úroveň zabezpečení železničních přejezdů. ...“, viz dokument „Projednání výsledků šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události – vyjádření“, č. j.: 50 601/2012-OMU, ze dne 9. 11. 2012. Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., se dle tohoto vyjádření řídí při zvyšování úrovně zabezpečení ŽP, zejména při jejich rekonstrukcích a modernizacích, postupy obsaženými ve „Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané sítě České republiky“, č. j.: 3790/05-OP (dále jen Směrnice č. 16/2005). Směrnice č. 16/2005 obsahuje pouze zásady uplatňující se při modernizaci a optimalizaci železničních tratí zařazených do evropského železničního systému podle Ministerstva dopravy č. 111/2004 Sb. Pro tratě nezařazené do evropského železničního systému není provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., uplatňována.

Analýzou „Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací“ (dále jen Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení ŽP) na dráhách, kategorie celostátní a regionální, vydaných DÚ (jenž měla DI k dispozici), a to v době od 1. 1. 2013 k datu vydání této ZZ vyplývá, že z **96** ŽP, na kterých byla provedena rekonstrukce a modernizace spočívající ve změně zabezpečení ŽP, které byly před změnou zabezpečeny pouze výstražnými kříži nebo PZS, se provozovatel dráhy SŽDC, s. o., řídil vydaným bezpečnostním doporučením pouze na **32** ŽP (tj. ve cca 33 %), na kterých zajistil bezpečnost maximálním možným způsobem, tj. zabezpečením ŽP PZS doplněným závorovými břevny. Na zbylých **64** (tj. ve cca 66 %) rekonstruovaných a modernizovaných ŽP provozovatel dráhy ponechal zabezpečení PZS nebo změnil úroveň zabezpečení ŽP ze zabezpečení pouze výstražnými kříži na

zabezpečení PZS, a to i přesto, že nejvíc střetnutí na ŽP a s nejhoršími následky se odehrává právě na ŽP zabezpečených PZS bez závorových břevien.

Uvedené zjištění je v návaznosti na čl. 4 vnitřního předpisu SŽDC Dp 17 a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. nedodržením ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné okolnosti se vznikem MU.

Neosazování závorových břevien na výše uvedených 64 ŽP zabezpečených PZS bylo umožněno DÚ v rámci řízení o změně rozsahu a způsobu zabezpečení těchto ŽP vydáním Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení ŽP. **DÚ zastává názor, že:**

- ustanovení čl. 25 odst. 2 Směrnice 2004/49/ES, kde je uvedeno: „*Doporučení jsou určena bezpečnostnímu orgánu, a pokud to vyžaduje povahu doporučení, jiným subjektům nebo orgánům v členském státě nebo jiným členským státům. Členské státy a jejich bezpečnostní orgány přijmou nezbytná opatření k tomu, aby zajistily, že bezpečnostní doporučení, která vydaly inspekční orgány, budou řádně vzata v úvahu a realizována.*“, nebylo do ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. transponováno perfektně;
- spolupůsobnost dotčených orgánů, kterými jsou PČR a místně příslušné silniční správní úřady, pak neumožňují DÚ v řízeních o změně rozsahu a způsobu zabezpečení ŽP účinně prosazovat doplňování PZS závorovými břevny, viz dokument „Rozhodnutí o změnách zabezpečení železničních přejezdů“, č. j.: DUCR-52000/13/Ju, ze dne 21. 10. 2013. DÚ proto nemůže v dané věci přijmout vlastní opatření, které ve smyslu čl. 25 odst. 2 Směrnice 2004/49/ES zajistí, že výše uvedené bezpečnostní doporučení bude řádně vzato v úvahu a realizováno, viz bod 4.2.1 a 6.

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU nelze uvedené zjištění, včetně názoru DÚ, s nímž se DI neztotožňuje, posuzovat v příčinné okolnosti se vznikem MU.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

NA, tvořený tahačem návěsů SCANIA R420 LA4x2 a cisternovým návěsem FELDBINDER 63.3 KIP, přijížděl k ŽP P 7770 ze směru od kruhového objezdu na Jaktaři, směrem do centra Opavy, po ulici Krnovské. ŽP P 7770 byl označen výstražnými kříži a zabezpečen PZS bez závorových břevien, typu AŽD 71, kategorie PZS 3 SBI, v činnosti. Výstražné kříže byly umístěny vlevo i vpravo pozemní komunikace z každé strany ŽP. Zhotoveny byly z odrazového materiálu, bez retroreflexního žlutozeleného fluorescenčního podkladu. Pod výstražnými kříži byly umístěny výstražníky PZZ, které v době jízdy NA k ŽP P 7770 světelnou výstrahou dávanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ a zvukovou výstrahou PZZ varovaly uživatele pozemní komunikace, ulice Krnovské, že se k ŽP blíží vlak Os 3561. ŽP byl do výstrahy uveden automaticky, a to

jízdu vlaku Os 3561, jedoucího ve směru od žst. Skrochovice. Řidič NA tuto signalizaci nerespektoval a s NA vjel nedovoleně na ŽP. Když strojvedoucí vlaku Os 3561 zjistil, že NA před ŽP nesnižuje rychlost, dal lokomotivní houkačkou k varování řidiče NA zvukovou návěst „Pozor“ a obsluhou brzdíče průběžné samočinné brzdy DAKO-BS 2 zavedl rychločinné brzdění. Řidič NA danou zvukovou návěst vlaku Os 3561 zaregistroval a současně zaregistroval také činnost PZZ. Protože v tu chvíli se již s NA nacházel na ŽP, pokusil se zabránit střetnutí s vlakem sešlápnutím plynového pedálu. Pro krátkou vzdálenost od čela přijíždějícího vlaku se však řidiči s NA nepodařilo ŽP opustit celou soupravou NA. HDV 810.199-0 vlaku Os 3561 narazilo do střední části soupravy NA. Následkem střetnutí vykolejilo oběma nápravami vlevo ve směru jízdy vlaku.

Následkem MU utrpělo újmu na zdraví celkem 6 osob, které byly odvezeny RZZS k ošetření do zdravotnického zařízení Slezská nemocnice v Opavě. Vznikla škoda ve výši 3 623 683 Kč, která však ke dni zveřejnění ZZ není konečná.

4.2 Rozbor

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

ŽP P 7770 je z obou stran ŽP v souladu s ustanovením § 3 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. označen dvěma výstražnými kříži umístěnými vpravo a vlevo pozemní komunikace a v souladu s ustanovením § 4 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. zabezpečen, PZS typu AŽD 71, kategorie PZS 3 SBI, ovládaným automaticky jízdou drážních vozidel. Čtyři výstražníky typu AŽD 97 PV se svítilnou bílého světla jsou umístěny na společném sloupku s výstražnými kříži. Výstražníky jsou opatřeny tabulkou „POZOR VLAK“. Výstražné kříže jsou zhotoveny z odrazového materiálu, bez retroreflexního žlutozeleného fluorescenčního podkladu.

Zjištěná délka rozhledu na výstražníky činí $D_z > 100$ m. Zjištěná délka rozhledu na výstražník D_z je 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 B2000 instalovaným na PZZ ŽP P 7770 bylo zjištěno, že PZS tohoto ŽP varovalo uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP blíží vlak Os 3561 v době od 5.55.53 h do 5.56.34 h, tj. v trvání 41 s (od začátku výstrahy po vjezd HDV vlaku Os 3561 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 3561.

Nejkratší doba od okamžiku pokynu ke spuštění výstrahy PZS ŽP P 7770 do okamžiku, kdy smí vjet čelo DV na ŽP, ve smyslu čl. 5.1.1.4, čl. 5.3.4.4. a přílohy C ČSN 34 2650, činí 35 s. Vzhledem ke skutečné době trvání výstrahy 41 s byl požadavek na nejkratší dobu od okamžiku pokynu ke spuštění výstrahy PZS ŽP P 7770 do okamžiku, kdy smělo vjet čelo HDV vlaku Os 3561 na ŽP, dodržen.

Činnost PZS ŽP P 7770, v době vzniku MU ovládaná automaticky jízdou vlaku Os 3561, zajišťovala bezpečnost účastníků provozu na pozemní komunikaci v Krnovské ulici.

DI dlouhodobě upozorňuje a statisticky dokládá, že nejméně MU na ŽP se udává na ŽP zabezpečených PZS doplněným závorovými břevny. **Na těchto ŽP od 1. 1. 2008 dokonce nezemřela ani jedna osoba**, vyjma osob, které zcela fatálním způsobem vědomě riskovali – obešli, objeli nebo podlezi sklopená závorová břevna. DI dokonce vydala, jak je detailně popsáno v bodu 3.7, bezpečnostní doporučení, kterým doporučuje provozovateli dráhy SŽDC, s. o., 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**.“. Současně bylo DI doporučeno DÚ přijmout vlastní opatření směřující k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení. DÚ, který plní funkci národního bezpečnostního úřadu a speciálního stavebního úřadu, 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.

DI zastává názor, že tak lze činit. 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. **Finanční náklady na doplnění PZS závorovými břevny činí v průměru dle informací, které má DI k dispozici, cca 15 % více nákladů než PZS bez závorových břevnen**, nicméně materiální škody, náklady na činnost IZS následnou lékařskou péčí a sociální v případě MU jsou nesrovnatelně vyšší, nemluvě o ztrátách na životech, viz bod 3.7.

Příkladem ŽP, na který bylo DÚ v roce 2013 vydáno „Rozhodnutí o změnách zabezpečení železničních přejezdů“, kterým se mění zabezpečení ŽP ze zabezpečení pouze výstražnými kříži na PZS **bez** doplnění závorovými břevny, aniž by bylo aplikováno bezpečnostní doporučení DI, je ŽP P 7381. Ten leží na dráze železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí, mezi žst. Pržno a Frýdlant nad Ostravicí. Na ŽP P 7381 před změnou zabezpečení DI od roku 2009 eviduje 2 MU. Při těchto MU zemřela **1 osoba**, vznikla materiální škoda ve výši **248 100 Kč**. Vybudováním přilehlého průmyslového areálu se tento ŽP stal více frekventovaný, a to se zvýšeným pohybem zejména NA. Přitom střetnutí vlaku s NA je nejen pro NA, ale i pro DV zpravidla fatální. Vzhledem k častému neukázněnému chování řidičů na ŽP, projevujícího se nerespektováním výstražné signalizace PZZ, je jen otázkou času, než i na tomto ŽP, byť nově zabezpečeném PZS avšak bez závorových břevnen, dojde k dalšímu střetnutí.

Řidič NA, tvořeného tahačem návěsů SCANIA R420 LA4x2 a cisternovým návěsem FELDBINDER 63.3 KIP, při jízdě po pozemní komunikaci, ulici Krnovské, ve směru od kruhového objezdu na Jaktaři do centra Opavy, nerespektoval výstrahu PZZ dávanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu a přerušovaným zvukem zvonku

PZS, a v rozporu s ustanovení § 29 odst. 1 písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb. nedovoleně vjel na ŽP v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3561.

Dopravce ČD, a. s., při jízdě vlaku Os 3561, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., zajistil, aby HDV 810.199-0 bylo používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

Dopravce při jízdě vlaku Os 3561, 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 810.199-0 z předního stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy vlaku, pozoroval trať a jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy vlaku nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost $75 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

K činnosti složek IZS nemá DI žádné připomínky.

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 MU bylo:

- nedovolený vjezd NA na ŽP P 7770 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 3561.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou MU bylo:

- nerespektování výstrahy PZZ ŽP P 7770 dávané dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu a přerušovaným zvukem zvonku PZS.

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. nedodržením ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení MU na základě přihlídnutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných MU a na základě bezpečnostního doporučení č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy a 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 nejhroššími následky se odehrává na železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závorových břevny, v souladu se zněním předchozího doporučení „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012, 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.

V souladu s ustanovením čl. 25 odst. 2 Směrnice 2004/49/ES Drážní inspekce doporučuje **Ministerstvu dopravy**:

- v návaznosti na ustanovení čl. 19 odst. 1 Směrnice 2004/49/ES neprodleně přijmout nezbytná opatření k tomu, aby předchozí bezpečnostní doporučení obsažené v dokumentu „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 877/2012/DI, ze dne 14. 11. 2012 a výše uvedené bezpečnostní doporučení, 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 břevoňmi a byla tak vyloučena možná dvojí interpretace čl. 25 odst. 2 Směrnice 2004/49/ES ve vnitrostátních právních předpisech.

V Ostravě dne 13. 1. 2014.

Ing. Adrian Kufa v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

Ing. Petr Maikranz v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Ostrava

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Destrukce předního stanoviště HDV po MU.

Zdroj: DI



Obr. č. 4: Pohled na čelo NA a část předního čela HDV.

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Pohled na návěs NA ze směru od žst. Opava západ po MU.

Zdroj: DI