

Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 15655 s nákladním automobilem na železničním přejezdu P4571 mezi železničními stanicemi Městec Králové a Chlumeck nad Cidlinou s následným vykolejením

Pátek, 21. února 2020

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 15655 with a lorry at the level crossing No. P4571 with consequent derailment between Městec Králové and Chlumeck nad Cidlinou stations

Friday, 21st February 2020

č. j.: 6-628/2020/DI

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

1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Skupina události: vážná nehoda.

Vznik události: 21. 2. 2020, 15:11 h.

Popis události: střetnutí vlaku Os 15655 s nákladním automobilem tvořeným tahačem návěsů a návěsem s následným vykolejením.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie regionální, „Chlumeck nad Cidlinou – Odbočka Obora“, mezi železničními stanicemi Městec Králové a Chlumeck nad Cidlinou, železniční přejezd P4571 v km 9,040.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 15655); řidič nákladního automobilu.

Následky: 6 zraněných osob;
celková škoda 3 171 617 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd P4571 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 15655.

Zásadní příčina:

- jednání řidiče nákladního automobilu před železničním přejezdem, kde si nepočínal

zvláště opatrně a na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ před železničním přejezdem nezastavil vozidlo na takovém místě, aby měl náležitý rozhled na trať, přičemž se odpovídajícím způsobem nepřesvědčil, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

- **Drážnímu úřadu:**
 - přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, a to vč. železničního přejezdu P4571, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.

SUMMARY

- Grade: serious accident.
- Date and time: 21st February 2020, 15:11 (14:11 GMT).
- Occurrence type: level crossing accident.
- Description: collision of the regional passenger train No. 15655 with a lorry at the level crossing with consequent derailment.
- Type of train: the regional passenger train No. 15655.
- Location: open line between Městec Králové and Chlumeč nad Cidlinou stations, level crossing No. P4571, km 9,040.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 15655);
driver of the lorry (level crossing user).
- Consequences: 0 fatality, 6 injuries;
total damage CZK 3 171 617,-
- Direct cause:
- an unauthorized entrance of the lorry at the level crossing No. P4571 at the time when the train No. 15655 was arriving.
- Contributory factor: none.
- Underlying cause:
- driver's behavior in front of the level crossing, the lorry driver was not careful enough and he did not stop the car in front of the level crossing on command traffic sign „Stop sign“ at a place where he had a proper view of the railway line and he did not make sure, whether he can safely proceed over the level crossing.
- Root cause: none.
- Recommendation:
- Addressed to The Czech National Safety Authority (NSA):
- it is recommended to adopt own measure for implementation of the previously issued safety recommendations, so that only the level crossing safety equipment with warning lights and barriers will be designed, installed and approved (including the level crossing No. P4571) during the reconstruction and modernization of the railway tracks.

Obsah

1 SHRNUÍ.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	11
2.1 Mimořádná událost.....	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	11
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření.....	16
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	16
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	16
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	17
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	17
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	18
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	18
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	18
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	19
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	19
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravy, včetně osob ve smluvním poměru.....	19
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	19
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	19
2.4 Vnější okolnosti.....	20
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	20
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	20
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	20
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	20
3.1.2 Jiní svědci.....	21
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	24
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	24
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	25
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	25
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	26
3.3 Právní a jiná úprava.....	26
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	26
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	27
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	27
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické	

zaznamenávání dat.....	27
3.4.2 Součásti dráhy.....	28
3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	28
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	28
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	30
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	30
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	31
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	31
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	31
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	31
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	31
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	31
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	31
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	32
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	32
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	32
4.2 Rozbor.....	33
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	33
4.3 Závěry.....	37
4.3.1 Přímé a 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.....	37
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	37
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	37
4.4 Doplnující zjištění.....	37
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	37
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	38
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	38
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	39
7 PŘÍLOHY.....	40

Seznam použitých zkratek a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
EDD	Elektronický dopravní deník
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
PČR	Policie České republiky
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
SMV	silniční motorové vozidlo
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ, s. o.	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej
ÚI	Územní inspektorát
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice
RR	registrační rychloměr

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 361/2000 Sb.	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění platném v době vzniku MU
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, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 294/2015 Sb	vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění platném v době vzniku MU
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, ve znění platném v době vzniku MU
ČSN 73 6380	ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, ve znění platném v době vzniku MU
OPT 73 6380	oborová norma „ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY“, schválená dne 27. 12. 1967, ve znění platném v době zřízení a rekonstrukce ŽP P4571
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, s. o., „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, č. j.: 55738/2012-OZŘP, ze dne 17. 12. 2012, s účinností od 1. 7. 2013, ve znění platném v době vzniku MU
SŘ žst. Městec Králové	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, s. o., „Staniční řád železniční stanice Městec Králové“, č. j.: 17388/13-

OŘ/HKR, s účinností od 30. 10. 2013, ve znění platném v době vzniku MU

ČD D2

vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., „ČD D 2 Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce České dráhy, a. s.“, č. j.: 55466/2013, ze dne 15. 2. 2013, s účinností od 1. 7. 2013, ve znění platném v době vzniku MU

ČD V2

vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., „ČD V 2 Předpis pro lokomotivní čety“, č. j.: 60796/97-O18, ze dne 8. 1. 1998, s účinností od 22. 4. 1998, ve znění platném v době vzniku MU

ČD V8/I

vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., „ČD V 8/I Předpis pro provoz a obsluhu rychloměrů“, č. j.: 57732/2000, ze dne 5. 10. 2000, s účinností od 1. 2. 2001, ve znění platném v době vzniku MU

SŽDC S3 díl XI

vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, s. o., „SŽDC S3 Díl XI Uspořádání stykované a bezstykové koleje“, č. j.: 5033/2019-SŽDC-GŘ-O13, s účinností od 1. 10. 2008, ve znění platném v době vzniku MU

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 21. 2. 2020.

Čas: 15:11 h.

Dráha: železniční, kategorie regionální, „Chlumeck nad Cidlinou – Odbočka Obora“.

Místo: trať 541D Chlumeck nad Cidlinou – Odbočka Obora, mezi žst. Městec Králové a Chlumeck nad Cidlinou, železniční přejezd P4571 v km 9,040.

GPS: 50.1829519N, 15.3467892E.

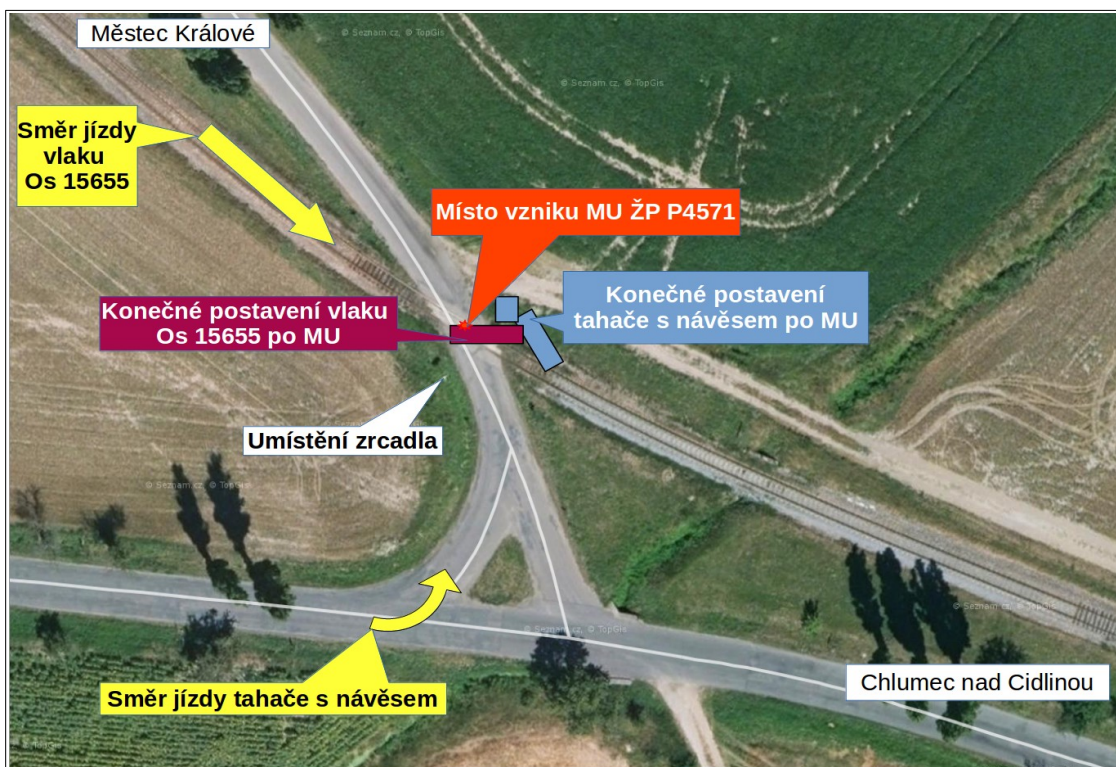


Obr. č. 1: Pohled na vlak a návěs nákladního automobilu po vzniku MU

Zdroj: DI

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

Dne 21. 2. 2020 vjel nákladní automobil, tvořený tahačem návěsů tovární značky VOLVO FH a prázdným návěsem SCHWARZMÜLLER (dále jen NA), na ŽP P4571, a to ve chvíli, kdy se k ŽP z jeho levé strany, tzn. ze směru od žst. Městec Králové, blížil vlak Os 15655 tvořený samostatně jedoucím HDV CZ-ČD 94 54 5 810 098-4 (dále jen 810.098-4). Následovalo střetnutí, při němž vlak narazil do levé boční strany NA. Dynamikou nehodového děje byl celý NA odsunut vlakem vlevo TK za ŽP, přičemž HDV 810.098-4 vykolejilo oběma nápravami.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI

Ohledáním místa MU bylo mj. zjištěno:

- jednokolejný ŽP P4571 umožňoval křížení dráhy železniční s pozemní komunikací, silnicí III. třídy č. 32820, v úrovni TK v blízkosti obce Běrunice pod úhlem cca 31°;
- pozemní komunikace byla silnicí, vedoucí ve směru jízdy NA od křižovatky silnic III. třídy č. 32819 (nesoucí v obci Běrunice uliční název Hlavní) a č. 32820 (nesoucí v obci Běrunice uliční název Na Plácku) přes ŽP k rodinným domům v obci Velké Výkleky. Správcem komunikace byla Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace;
- křižovatka silnic III. třídy č. 32819 a č. 32820 tvořila stykovou křižovatku s usměrněním dopravních proudů na vedlejší komunikaci, jehož jednu stranu tvořila silnice č. 32819 a zbývající dvě strany rozdvoující se silnice č. 32820. Vrchol stran stykové křižovatky (ve tvaru trojúhelníku), tvořené rozdvojenou silnicí č. 32820, směřoval k ŽP P4571 a nacházel se ve vzdálenosti 23 m před ŽP;
- volná šířka silnice III. třídy č. 32820 byla před ŽP 5,6 m, vzhledem k úhlu křížení pozemní komunikace s železniční dráhou činila šířka přejezdu (konstrukce přejezdové vozovky) 11,2 m a délka přejezdu 12,5 m;
- ŽP P4571 byl označen svislými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ (dále také výstražný kříž), doplněnými svislými dopravními značkami P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, umístěnými vždy při pravém okraji pozemní komunikace – silnice III. třídy č. 32820, a to ve směru jízdy NA ve vzdálenosti 4,7 m od osy TK, z opačného směru ve vzdálenosti 4,1 m od osy TK;
- výstražné kříže zhotovené z odrazového materiálu nebyly opatřeny retroreflexním fluorescenčním žlutozeleným podkladem ani jiným zvýrazněním. Na zadních

stranách výstražných křížů se nacházely snadno čitelné samolepky opatřené alfanumerickým označením ŽP „P4571“. Poškození výstražných křížů ani dopravních značek P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nebylo zjištěno;

- výstražné kříže byly z obou příjezdových směrů k ŽP viditelné na vzdálenost větší, než délka rozhledu pro zastavení D_z 25 m ;
- návěstní desky byly před ŽP P4571 umístěny ze všech příjezdových směrů, a to ze směru:
 - jízdy NA od obce Kněžičky po silnici III. třídy č. 32821 a 32819, resp. od obce Běrunice (ul. Hlavní) po silnici č. 32820, přes křižovatku silnic č. 32819 a č. 32820, k ŽP byly svislé dopravní značky:
 - A 31a „Návěstní deska (240 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 150 m. Značka byla doplněná výstražnou dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“ a dodatkovou tabulkou E 7b „Směrová šipka pro odbočení“ vlevo,
 - A 31b „Návěstní deska (160 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 104 m,
 - A 31c „Návěstní deska (80 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 52 m.Důvodem uvedeného umístění daných dopravních značek před ŽP P4571 bylo situování křižovatky silnic III. třídy č. 32819 a č. 32821 ve vzdálenosti 183 m před ŽP;
 - od obce Slibovice po silnici III. třídy č. 32819, přes křižovatku silnic III. třídy č. 32819 a č. 32820, k ŽP byly svislé dopravní značky:
 - **A 31a „Návěstní deska (240 m)“** před ŽP umístěna ve vzdálenosti **220 m**. Značka byla doplněná výstražnou dopravní značkou A 30 „Železniční přejezd bez závor“ a dodatkovou tabulkou E 7b „Směrová šipka pro odbočení“ vpravo,
 - **A 31b „Návěstní deska (160 m)“** před ŽP umístěna ve vzdálenosti **153 m**.
 - **A 31c „Návěstní deska (80 m)“** před ŽP umístěna ve vzdálenosti **86 m**;
 - od obce Velké Výkleky po silnici III. třídy č. 32820, k ŽP byla dopravní značka:
 - **A 31a „Návěstní deska (240 m)“** před ŽP umístěna ve vzdálenosti **228 m**,
 - **A 31b „Návěstní deska (160 m)“** před ŽP umístěna ve vzdálenosti **148 m**,
 - **A 31c „Návěstní deska (80 m)“** před ŽP umístěna ve vzdálenosti **68 m**;
- konstrukce ŽP byla tvořena živičnou konstrukcí z asfaltového betonu. Okraje přejezdové vozovky na obou stranách ŽP byly ukončeny šikmo k ose TK kolejnicemi, přivařenými k vodorovné kolejnici, tvořící kolejnicový žlábek. V ose koleje byly nepoškozené ocelové ochranné klíny. Žlábků nebyly zanesené nečistotami. Přejezdová vozovka, ani silnice III. třídy č. 32820 přiléhající k ŽP P4571, nebyly poškozeny výtluky;
- přejezdová vozovka ŽP P4571 mezi hranicemi nebezpečného pásma ŽP (2,5 m od osy TK) ani přilehlá pozemní komunikace nebyly opatřeny žádným vodorovným dopravním značením;
- vlevo ve směru jízdy NA bylo před ŽP P4571 umístěno dopravní odrazové zrcadlo (dále jen dopravní zrcadlo), určené pro zlepšení rozhledu na trať pro řidiče přijíždějící k ŽP v opačném směru, tzn. od rodinných domů obce Velké Výkleky.

Dopravní zrcadlo:

- bylo situováno ve vzdálenosti 2,3 m od levé krajnice komunikace a 6,67 m od osy TK,
- mělo průměr zadní části zrcadla 1,3 m, jeho výška v dolním bodu byla 1,4 m a v horním bodu 2,7 m nad úrovní komunikace,
- svíralo svou zadní částí s levou krajnicí pozemní komunikace úhel cca 69°;
- povrch pozemní komunikace a přejezdové vozovky ŽP P4571, vč. temen kolejnic TK, byl v době vzniku MU suchý;
- na hlavách kolejnicových pásů ani na železničním svršku TK nebyly nalezeny stopy po použití pískovacího zařízení DV;
- na povrchu pozemní komunikace ani na přejezdové vozovce ŽP nebyly zjištěny stopy pneumatik po brzdění NA. Přejezdová vozovka ŽP nebyla nehodovým dějem poškozena;
- traťová rychlost na ŽP P4571 a v přilehlém úseku trati byla z obou směrů 60 km·h⁻¹;
- kolejnice na ŽP byly tvaru T upevněny na dřevěných kolejnicových podporách, kdy převislé kolejnicové styky v obou kolejnicových pásech před i za ŽP P4571 byly spojeny ocelovými kolejnicovými spojkami tvaru T 4, **jež byly zaspojovány pouze 3 spojkovými šrouby**;
- rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p ve směru jízdy NA na ŽP byla na čelo DV přijíždějící k ŽP z levé i pravé strany 414 m, přičemž čelo DV jedoucího z levé strany, tj. od zastávky Běrunice, bylo od úrovně výstražného kříže vidět na vzdálenost větší než 460 m;
- výstražné návěstidlo s návěstí „Pískejte“ bylo ve směru jízdy vlaku Os 15655 před ŽP P4571 umístěno vpravo TK ve vzdálenosti 414 m, ve směru opačném ve vzdálenosti **405 m**;
- vlak Os 15655 byl tvořen samostatně jedoucím HDV 810.098-4, jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího č. 1. Vlak k ŽP P4571 přijížděl po TK Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou ze směru od žst. Městec Králové, tzn. z levé strany k ŽP přijíždějícího NA;
- osoba řídící DV (dále jen strojvedoucí) řídila vlak Os 15655, pozorovala trať a návěstí ze stanoviště strojvedoucího č. 1, tzn. z přední kabiny strojvedoucího HDV 810.098-4 ve směru jízdy vlaku;
- po vzniku MU byly zasahujícími složkami IZS odpojeny baterie HDV 810.098-4. Důvodem bylo zabránění vzniku dalších škod. Proto nebylo možné při následném ohledání DV zjistit stav označení vlaku předepsanými návěstmi. Protože ke vzniku MU došlo v denní době, a to za nesnížené viditelnosti, nemělo nezjištění označení vlaku Os 15655 předepsanými návěstmi žádný vliv na zjištění všech příčin a okolností vzniku MU;
- HDV vlaku Os 15655 se v konečném postavení po MU nacházelo předním čelem v km 9,033 tj. 7 m za místem vzniku MU, vykolejené oběma nápravami, otočené vůči podélné ose TK vlevo pod úhlem 31°. Kola přední nápravy byla vlevo TK, kola zadní nápravy stála na živičné vozovce ŽP, kdy levé kolo se nacházelo vlevo levé kolejnice a pravé kolo mezi kolejnicovými pásy. Střetnutím byla silně deformována levá strana předního čela HDV 810.098-4, vč. kabiny a stanoviště strojvedoucího č. 1 a levých nástupních dveří. Byl ohnutý

přední pluh, na levé bočnici byly zjištěny vrypy a poškozené okno buňky WC. Ve velkoprostorovém oddíle pro cestující byl pod předními sedadly 4. šestice a zadními sedadly 5. šestice sedadel (pod sedadly vpravo) zjištěn kryt i s bednou na náradí a pomocný materiál. Kryt s bednou byl vytržen z přepážky mezi zadním nástupním prostorem a velkoprostorovým oddílem pro cestující. Na podlaze předního nástupního prostoru se nacházely střepy rozbité skleněné výplně přední přepážky oddílu pro rozměrnější zavazadla;

- na stanovišti strojvedoucího č. 1 HDV 810.098-4:
 - brzdíč samočinné tlakové brzdy DAKO-BS 2 (dále jen brzdíč DAKO-BS 2) byl v poloze „Z“ – závěr (do této polohy byl s největší pravděpodobností přestaven působením odstředivé síly při srážce HDV s návěsem NA),
 - brzdíč přímočinné tlakové brzdy DAKO-BP (dále jen brzdíč DAKO-BP) byl v koncové poloze – nastaven maximální brzdící účinek,
 - tlak v hlavním vzduchojemu a potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy byl 0 bar, tlak v brzdových válcích byl 2,25 bar,
 - ukazatele tlaku a teploty oleje, teploty vody, apod. byly v nulových polohách, chod spalovacího motoru byl zastaven,
 - z důvodu vykolejení a poškození HDV po MU nebylo možno provést zkoušku pneumatické brzdy HDV,
 - se nacházel RR s mechanickým zápisem dat č. 85015. **Rychloměrný proužek byl z RR vyjmut** odborně způsobilou osobou dopravce za přítomnosti inspektora DI dne 21. 2. 2020 v **18:01 h, přičemž na rychloměrném proužku byl zaznamenán čas vyjmutí 6:07 h**, viz bod 3.4.4 a 4.4.1 této ZZ;
- NA k ŽP P4571 přijížděl po silnici III. třídy č. 32819, a to ze směru od obce Běrunice (ze silnice III. třídy č. 32821), přes levou stranu stykové křižovatky silnic č. 32819 a č. 32820;
- celková délka NA činila 19,69 m, délka návěsu 13,9 m. Pohotovostní hmotnost NA i s návěsem byla 14,77 t;
- při střetnutí narazilo přední čelo vlaku Os 15655 do levého boku NA, a to do jeho návěsu. Celý NA byl střetnutím odsunut ve směru jízdy vlaku vlevo TK za ŽP, přičemž zanechal na přejezdové vozovce a železničním svršku i mimo něj stopy po drhnutí kol a úlomky poškozené (zničené) karoserie a dalších komponentů návěsu;
- následkem MU nedošlo k úniku ekologicky závadných látek;
- u řidiče NA a strojvedoucího vlaku Os 15655 byla po vzniku MU provedena zkouška na přítomnost alkoholu v dechu s negativním výsledkem;
- v NA se před vznikem MU nacházela 1 osoba – řidič, který následkem MU neutrpěl žádnou újmu na zdraví;
- drážní doprava byla mezi žst. Městec Králové a žst. Chlumeck nad Cidlinou dne 21. 2. 2020 přerušena v době od 15:12 h do 21:07 h;
- při MU byl aktivován IZS.

2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření

MU oznámena na COP DI:	dne 21. 2. 2020, v 15:33 h (tj. 22 min po vzniku MU) jako střetnutí vlaku Os 15655 na ŽP P4571 s NA bez vykolejení, při kterém utrpěli lehkou újmu na zdraví strojvedoucí a vlakvedoucí vlaku Os 15655 a jeden cestující. V 16:28 h (tj. 77 min po vzniku MU) bylo prvotní oznámení MU doplněno o informaci, že následkem MU DV vlaku Os 15655 vykolejilo.
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽ, s. o.) a dopravce (ČD, a. s.).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	dne 21. 2. 2020, v 18:27 h (tj. 3 h 16 min. po vzniku MU).

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce nebylo zcela komfortní s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení šetření:	dne 21. 2. 2020, a to na základě závažnosti MU (doplněného oznámení následků) a posouzení veškerých skutečností, vč. opakovanosti a dopadů MU na provozovatele dráhy a dopravce.
Šetření DI na místě MU:	3x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

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

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z vlastní fotodokumentace, z dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, dopravcem, PČR a z dokumentu HZS.

Šetření příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno podle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD, a. s.):

- strojvedoucí vlaku Os 15655, zaměstnanec ČD, a. s., Oblastní centrum provozu Střed.

Třetí strana:

- řidič NA.

Ostatní osoby, svědci:

- 6 cestujících ve vlaku Os 15655;
- vlakvedoucí vlaku Os 15655, zaměstnanec ČD, a. s., Zákaznický personál Hradec Králové.

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

Vlak:	Os 15655	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	13,97	HDV:	810.098-4	P
Počet náprav:	2			
Hmotnost (t):	24			
Potřebná brzdící procenta (%):	69			
Skutečná brzdící procenta (%):	112			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	60			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 15655:

- výchozí stanicí vlaku byla žst. Městec Králové, cílovou žst. Chlumeck nad Cidlinou. Vlak byl určen k přepravě cestujících;
- v kabině strojvedoucího se nacházel jen strojvedoucí;
- ve vlaku se v době MU nacházelo 6 cestujících;
- držitelem HDV byly ČD, a. s.;
- skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)

TK v mezistaničním úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou byla mezi zastávkami Běrunice a Slibovice ve směru jízdy vlaku Os 15655 k ŽP P4571 vedena v úrovni okolního terénu. Od zastávky Běrunice v km 9,546 (506 m před místem vzniku MU) do km 9,109 (69 m před místem vzniku MU) byla TK vedena v přímém směru. V km 9,109 se nacházel začátek přechodnice levého jednoduchého oblouku, kdy konec přechodnice a začátek levého oblouku o poloměru 265 m byl v km 9,055 (15 m před místem vzniku MU). TK pokračovala levým obloukem přes ŽP P4571 až do km 9,021 (19 m za místem MU), kde byl konec oblouku a začínala přechodnice. Konec přechodnice se nacházel v km 8,967. Od konce přechodnice TK pokračovala přímým směrem. TK byla v daném úseku vedena ve stoupání 2,61 ‰, a to do km 9,259, odkud pokračovala ve stoupání 2,00 ‰.

Železniční svršek TK Běrunice – Slibovice tvořily kolejnice tvaru T s tuhým podkladnicovým upevněním kolejnic k betonovým kolejnicovým podporám SB5 a v místě ŽP k dřevěným kolejnicovým podporám (buk) s rozdělením „d“.

Jednokolejný ŽP P4571 v km 9,040 byl dle dokumentace provozovatele dráhy zřízen dne 30. 12. 1969, poslední významná oprava přejezdu proběhla v roce 2019.

Mezistaniční úsek Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou není vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením, jízda vlaků je zabezpečována telefonickým dorozumíváním. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 15655 v místě vzniku MU byla $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem předmětné MU nebyly komunikační prostředky do doby vzniku MU použity. Komunikační prostředky byly použity až po jejím vzniku, a to k ohlášení vzniku MU a aktivaci IZS, viz bod 2.2.6.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů

- 15:11 h – vznik MU, střetnutí vlaku Os 15655 s NA;
- 15:12 h – cestující ve vlaku Os 15655 ohlásili vznik MU na linku 112;
- 15:13 h – vznik MU ohlášen vlakvedoucím vlaku Os 15655 na ohlašovací pracoviště provozovatele dráhy, tzn. výpravčímu žst. Chlumeck nad Cidlinou, výpravčí současně aktivoval IZS;
- 15:19 h – MU ohlášena výpravčím žst. Městec Králové na HZS SŽ, s. o., Jednotku požární ochrany Nymburk;
- 15:29 h – výpravčí žst. Chlumeck nad Cidlinou vznik MU ohlásil podle ohlašovacího rozvrhu SŽ, s. o., Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy, Územní pracoviště Praha;
- 15:33 h – prvotní oznámení vzniku MU pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce na COP DI;
- 15:37 h – zaměstnancem COP DI byl na základě oznámených skutečností udělen souhlas s uvolněním dráhy a k provedení odklizovacích prací;
- 16:28 h – pověřená osoba provozovatele dráhy a dopravce doplnila na COP DI původní oznámení vzniku MU o informaci, týkající se vykolejení DV vlaku. Vzápětí byl souhlas DI s uvolněním dráhy odebrán;
- 18:27 h – udělen souhlas s uvolněním dráhy a k provedení odklizovacích prací zaměstnancem DI ÚI Čechy přítomným na místě MU;
- 21:07 h – obnoveno provozování drážní dopravy.

Strojvedoucí vlaku Os 15655 vznik MU neohlásil, neboť při MU utrpěl újmu na zdraví.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval v 15:12 h, tj. 1 min. po vzniku MU, cestující z vlaku Os 15655.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, územní odbor Nymburk, Dopravní inspektorát;
- PČR, Služba kriminální policie a vyšetřování Nymburk;
- Zdravotní záchranná služba Středočeského kraje;
- Letecká záchranná služba;
- HZS SŽ, s. o., Jednotka požární ochrany Nymburk;
- HZS, Územní odbor Nymburk, stanice Poděbrady.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

Při MU utrpělo újmu na zdraví 6 osob nacházejících se ve vlaku Os 15655:

- 4 cestující;
- strojvedoucí;
- vlakvedoucí.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Při MU došlo ke škodě na:

- | | |
|--|----------------|
| • NA | 150 000 Kč; *) |
| • zavazadla a jiný majetek cestujících | 1 500 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku vyčíslena **celkem na 151 500 Kč.** *)

*) Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|------------------------|------------------|
| • HDV 810.098-4 | 3 000 000 Kč; *) |
| • infrastrukturu dráhy | 20 117 Kč; |
| • životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 3 020 117 Kč.**

*) Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 6 °C, čerstvý vítr, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: rovinný, přehledný terén, oslňující účinek slunce na řidiče NA nebyl zjištěn.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- strojvedoucí vlaku Os 15655 – v Zápisu se zaměstnancem, pořízeným dopravcem ČD, a. s., v Úředním záznamu o podaném vysvětlení, vyhotoveném PČR, a v Záznamu o podaném vysvětlení, pořízeném DI, mj. vypověděl:
 - na směnu nastoupil dne 21. 2. 2020 odpočatý, zdravý a v psychické pohodě. Odpočinek před směnou trávil doma;
 - jízdu vlaku Os 15655 řídil ze stanoviště strojvedoucího č. 1, a to z jeho výchozí stanice Městec Králové. Cílovou stanicí byl Chlumeck nad Cidlinou;
 - vlak Os 15655 byl doprovázen vlakvedoucím;
 - jízda vlaku probíhala v denních hodinách, viditelnost nebyla ničím snížena. Na ŽP P4571 viděl z kabiny strojvedoucího z velké dálky;
 - při jízdě k ŽP P4571 dával od úrovně nepřenosného výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“ opakovaně zvukovou návěst „Pozor“, a to minimálně 3x v délce asi 1 s;
 - ve vzdálenosti cca 200 až 150 m před ŽP zahlédl z pravé strany vlaku k ŽP přijíždějící NA;
 - NA před přejezdem zpomaloval a poté zastavil;
 - domníval se, že řidič NA vlak vidí, a že slyšel dávanou návěst „Pozor“;
 - po dosažení rychlosti 60 km·h⁻¹ měl v úmyslu stáhnout palivovou páku;
 - když uviděl NA, jak se rozjíždí k ŽP, levou rukou pustil palivovou páku a stlačil ovládací tlačítko houkačky – začal dávat návěst „Pozor“, tentokrát dlouze;
 - chování řidiče NA ho překvapilo. Nepočítal s tím, že řidič NA přijíždějící vlak nevidí a že po zpomalení a zastavení před ŽP se znovu s NA rozjede;
 - když vzápětí NA kabinou tahače vjel na ŽP, uvědomil si, že bude následovat střetnutí. Proto ihned obsloužil brzdiče DAKO-BS 2 a DAKO-BP, které přestavil do polohy pro dosažení maximálního brzdícího účinku;
 - poté urychleně opustil kabinu strojvedoucího do předního (většího) nástupního prostoru, kde výkřikem s informací o NA nacházejícím se na ŽP varoval cestující. Následovalo střetnutí vlaku s NA;

- působením setrvačné síly vyvolané střetnutím vlaku s NA upadl na podlahu motorového vozu, při pádu utrpěl zranění hlavy a pohmožděliny na těle;
 - po zastavení vlaku zjistil, že někteří cestující jsou zraněni, následně si již nic nepamatuje;
 - chvíli byl v bezvědomí, nevěděl, kde se nachází. Zaregistroval zranění cestujících a že některý z cestujících telefonoval na tísňovou linku 112. Následně zastavil chod spalovacího motoru HDV, neboť ten byl po vzniku MU stále v chodu;
 - vozidlem záchranné služby byl odvezen k ošetření do nemocnice.
- vlakvedoucí vlaku Os 15655 – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mj. vypověděl:
 - na zastávce Běrunice přistoupila jedna cestující;
 - po odjezdu vlaku ze zastávky Běrunice odešel od nástupních dveří k cestující, jež nastoupila na zastávce a chtěla si zakoupit jízdní doklad;
 - v průběhu výdeje jízdního dokladu zaregistroval dávání zvukové návěsti „Pozor“. Kolikrát a v jaké délce byla tato návěst dávána, si nevybavuje;
 - náhle z kabiny strojvedoucího do předního nástupního prostoru vyběhl strojvedoucí, který podle jeho vyjádření zakřičel: „*pozor, bude srážka*“;
 - na danou výzvu nestačil reagovat;
 - následovalo střetnutí, při kterém upadl na podlahu motorového vozu. Ihned vstal, ale byl znovu působením setrvačné síly při nehodovém zastavování vykolejeného vlaku vymrštěn směrem ke dveřím kabiny strojvedoucího, přičemž se udeřil do zad a opětovně upadl;
 - na podlaze motorového vozu vlevo vedle něj ležel strojvedoucí;
 - strojvedoucí byl po srážce otřesen, chvíli nevnímal okolí;
 - po kontrole stavu strojvedoucího šel zjistit stav cestujících;
 - cestující, který mobilním telefonem telefonoval na tísňovou linku 112, se ho dotázal, kde se nacházejí. Odpověděl mu, že na ŽP za Běrunicemi;
 - poté ohlásil vznik MU na ohlašovací pracoviště provozovatele dráhy v žst. Chlumec nad Cidlinou;
 - po uvolnění nástupních dveří strojvedoucím, je otevřel a pomáhal cestujícím vystoupit z vlaku;
 - po příjezdu složek IZS byl odvezen k ošetření do nemocnice.

3.1.2 Jiní svědci

- řidič NA – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mj. vypověděl:
 - do práce nastoupil v cca 5:30 h, noc před nástupem na směnu spal v kabině tahače, přičemž přestávku mezi směnami měl cca 14 h;
 - celý den rozcvičoval hnojiva zákazníkům, přes ŽP P4571 jezdí poslední dobou cca 2x denně. Přibližně v 15:15 h při jízdě zpět s prázdným návěsem do Velkých Výklek se blížil k ŽP P4571 ze směru od obce Kněžičky po silnici III. třídy č. 32821 a 32819, přes křižovatku silnic č. 32819 a č. 32820;

- při jízdě po silnici III. třídy č. 32819, jež vede téměř rovnoběžně s železniční tratí, registroval dopravní značení – návěstní desky umístěné před ŽP;
 - světelné podmínky a viditelnost byly dobré, nebyly ničím negativně ovlivněny;
 - na křižovatce před ŽP chtěl odbočit vlevo. Protože nejelo žádné silniční vozidlo, odbočil vlevo a zastavil před ŽP na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“, umístěné na společném sloupku s výstražným křížem;
 - rozhlédl se doprava a poté doleva. Vlak neviděl, neboť byl skryt za levým zpětným zrcátkem NA a zrcadlem, které bylo umístěno před ŽP vlevo pozemní komunikace;
 - v kabině řidiče měl zavřená okna, hrálo rádio;
 - s NA se rozjel. Přijíždějící vlak uviděl až ve chvíli, kdy byl tahačem NA za kolejemi ŽP. V tuto chvíli slyšel poprvé zvukovou návěst „Pozor“ dávanou lokomotivní houkačkou HDV;
 - ze vzájemné polohy vlaku a NA usoudil, že nemá smysl brzdit, resp. pokusit s NA couvnout zpět před ŽP. Proto přidal plyn a pokusil se urychlit opuštění nebezpečného pásma ŽP;
 - následovalo střetnutí, kdy vlak narazil do zadní části návěsu NA;
 - při jízdě na ŽP P4571 nebyl ničím rozptýlen, necítil se unavený, bez psychického nebo fyzického stresu;
 - vzniklé události lituje, jezdí jako profesionální řidič 24 let bez nehody.
- svědkyně 1, cestující ve vlaku Os 15655 – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mj. vypověděla:
 - vlakem cestovala ze školy;
 - seděla v oddíle pro cestující, a to na sedadle 4. čtveřice sedadel vlevo ve směru jízdy u okna;
 - z oken vlaku se nedívala, NA nezahlédla. Vlak jel běžnou rychlostí;
 - hned za obcí Běrunice zaregistrovala dávání zvukové návěsti „Pozor“;
 - cca 2 s před vznikem MU vyběhl strojvedoucí z kabiny strojvedoucího a výkřikem „POZOR“ varoval osoby nacházející se ve vlaku. Vzápětí následovalo střetnutí;
 - při pádu ze sedadla si sedřela kůži na kolenou. Cítila bolest v kříži a posléze krku;
 - postřehla cestující, která silně krvácela na hlavě;
 - po vystoupení z vlaku a příjezdu složek IZS byla ošetřena záchranou službou;
 - materiální škoda jí nevznikla.
 - svědkyně 2, cestující ve vlaku Os 15655 – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mj. vypověděla:
 - do vlaku nastoupila na zastávce Běrunice;
 - seděla na sklopné sedačce vpravo ve směru jízdy u okna v oddíle pro rozměrnější zavazadla;
 - od vlakvedoucího si zakoupila jízdní doklad, ihned poté došlo ke střetnutí;

- domnívá se, že při jízdě vlaku k ŽP P4571 byla zvuková návěst „Pozor“ dávana až těsně před ŽP, a to dlouze. Měla pocit, že vlak jede nějak rychle;
 - z okna zahlédla NA v momentě, kdy vjel na ŽP;
 - neví, zda vlak před střetnutím brzdil. Strojvedoucí vyběhl z kabiny strojvedoucího a zakřičel „POZOR“;
 - působením setrvačné síly vyvolané střetnutím vlaku s NA narazila nejprve na protější sedačku v oddíle pro rozměrnější zavazadla, odkud se odrazila zpět k sedačce, kde původně seděla;
 - zahlédla cestující, jež krvácela na hlavě. Strojvedoucí a vlakvedoucí upadli na podlahu motorového vozu;
 - materiální škoda jí nevznikla.
- svědkyně 3, cestující ve vlaku Os 15655 – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mj. vypověděla:
 - vlakem cestovala z Městce Králové společně s kamarádkou;
 - seděly v oddíle pro cestující, a to na sedadle 4. čtveřice sedadel vlevo zády ke směru jízdy u okna;
 - když vlak odjel ze zastávky Běrunice, zaregistrovala 3x opakované dávání zvukové návěsti „Pozor“, více si nevybavuje;
 - v průběhu nehodového děje ji do pravé nohy udeřil uvolněný kryt bedny na náradí;
 - následkem MU jí otekla pravá noha, cítila bolest za krkem a narazila si rameno;
 - sanitkou záchranné služby byla převezena do Oblastní nemocnice v Kolíně. Po vyšetření byla propuštěna domů;
 - materiální škoda jí nevznikla.
 - svědkyně 4, cestující ve vlaku Os 15655 – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mj. vypověděla:
 - vlakem cestovala z práce;
 - seděla v oddíle pro cestující, na sedadle 1. šestice sedadel vpravo ve směru jízdy u okna;
 - jízdu vlaku nesledovala, věnovala se mobilnímu telefonu;
 - při střetnutí spadla ze sedačky do uličky;
 - újmu na zdraví neutrpěla, materiální škoda jí nevznikla.
 - svědkyně 5, cestující ve vlaku Os 15655 – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mj. vypověděla:
 - seděla v oddíle pro cestující, na sedadle 1. čtveřice sedadel vlevo ve směru jízdy u okna;
 - jízdě vlaku nevěnovala pozornost. V uších měla bezdrátová sluchátka a poslouchala hudbu z mobilního telefonu;
 - střetnutí si nevybavuje;

- z místa nehody byla odvezena sanitkou záchranné služby do nemocnice. Pociťovala bolest pravé nohy v oblasti stehna, bolest pravé kyčle, bolest pravé ruky, hlavy v zadní části a na temeni a bolest krku. Hlavu měla rozseknutou v oblasti čela, přičemž utrpěla otřes mozku;
- vznikla jí materiální škoda, a to na oblečení, obuvi, bezdrátových sluchátkách a mobilním telefonu.
- svědek 6, cestující ve vlaku Os 15655 – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mj. vypověděl:
 - vlakem cestoval z práce;
 - seděl v oddíle pro cestující, na sedadle 5. čtveřice sedadel vlevo ve směru jízdy u okna;
 - jízdu vlaku nesledoval. V uších měl sluchátka a poslouchal hudbu z mobilního telefonu. Zaregistroval pouze intenzivní brzdění předcházející střetnutí;
 - při pohledu z okna zahlédl NA, jenž se kabinou tahače nacházel za ŽP;
 - následovalo střetnutí;
 - působením setrvačné síly vyvolané střetnutím vlaku s NA byl vymrštěn ze sedačky. Cítil bolest v zápěstí levé ruky, boku, pravé nohy a zad;
 - následkem střetnutí všichni cestující upadli na podlahu motorového vozu;
 - po nalezení svého mobilního telefonu ihned telefonoval na tísňovou linku 112;
 - jedna cestující měla tržnou ránu na hlavě, strojvedoucí byl zraněn na pravém obočí, bradě a uchu;
 - vznikla mu materiální škoda na mobilním telefonu.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., jehož součástí je mj. rámcová organizace a stanovený způsob udělování a provádění pokynů.

Křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí musí být označeno a zabezpečeno. **Při křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí má drážní doprava, podle § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., přednost před provozem na pozemní komunikaci.** Křížení jednokolejné dráhy železniční s pozemní komunikací v úrovni kolejí se označuje svíslou dopravní značkou A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. Výstražný kříž se umísťuje při pravém okraji pozemní komunikace (chodníku) ve směru jízdy vozidel tak, aby žádná část výstražného kříže nebyla od osy krajní koleje vzdálena < 4 m. ŽP může být podle § 4 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., ve spojení s čl. 6.3.2 písm. c) a čl. 7.2.5 ČSN 73 6380, zabezpečen pouze výstražným křížem, pokud traťová rychlost v přilehlém úseku trati k ŽP není větší než $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ a jeho dopravní moment nepřesáhne hodnotu 10 000.

Strojvedoucí je při řízení vlaku (DV), ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů SŽDC D1 a ČD V2, mj. povinen řídit DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozorovat trať a návěsti

a jednat podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost.

Uživatelé pozemní komunikace, tj. také řidič NA, si před ŽP musí, v návaznosti na § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda může ŽP bezpečně přejet. Je-li ŽP zabezpečen pouze výstražnými kříži doplněnými svíslými dopravními značkami P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a před nebezpečným pásmem ŽP na přejezdové vozovce není vyznačena vodorovná dopravní značka V 5 „Příčná čára souvislá“, musí řidič před ŽP zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽ, s. o., a v přijatém systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČD, a. s., nebyl v souvislosti se vznikem předmětné MU zjištěn nedostatek, který by byl nedodržením právních předpisů či norem.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků

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 byla osoba dopravce ČD, a. s., zúčastněná na MU a provádějící činnosti při provozování drážní dopravy, odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

K MU došlo na ŽP, stavbě dráhy, která ve smyslu ustanovení § 88 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., byla pořízena a dána do užívání podle předpisů platných v době jejího vzniku a kterou je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace. Dle dokumentace provozovatele dráhy byla stavba dráhy, ŽP v km 9,040 dráhy železniční, kategorie regionální, Chlumeč na Cidlinou – Odbočka Obora, pořízena dne 30. 12. 1969. I přesto, že provozovatel dráhy pro předmětnou stavbu dráhy, ve smyslu § 88 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., ověřenou projektovou dokumentaci ve stavebním řízení před účinností vyhlášky č. 177/1995 Sb. nedoložil, je zřejmé, že ŽP P4571 byl ve smyslu § 88 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. pořízen a dán do užívání podle předpisů platných v době jeho vzniku, a je tedy možné ho provozovat ve stávajícím stavu do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace. V návaznosti na ustanovení § 4 odst. 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a čl. 1.1 ČSN 73 6380 smí předmětný ŽP být ponechán v provozu, pokud vyhovuje normám a předpisům, platným v době jeho vzniku nebo rekonstrukce. Ve smyslu dokumentace provozovatele dráhy „List. č. 1 – Souhrnné údaje o přejezdu“ byly rozhledové poměry na ŽP P4571 provozovatelem dráhy posuzovány podle ČSN 73 6380, přičemž nedostatky nebyly při šetření předmětné MU zjištěny.

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

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Chlumecká na Cidlinou – Odbočka Obora, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, s. o., se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00. Provozovatelem dané dráhy byla SŽ, s. o. Dopravcem vlaku Os 15655 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla dopravcem provozována na základě smlouvy, uzavřené mezi provozovatelem dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o. (nyní SŽ, s. o.) a dopravcem ČD, a. s., dne 20. 1. 2020, s účinností od 23. 1. 2020, ve znění platném ke dni vzniku MU.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:
Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.;
- § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., kde je mj. uvedeno:
„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, ... a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.“;
- § 4 písm a) zákona č. 361/2000 Sb., kde je mj. uvedeno:
*„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen:
a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, ..., své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, ...“*;
- § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., kde je uvedeno:
„Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“;
- § 28 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., kde je uvedeno:
„Před železničním přejezdem, u kterého je umístěna dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“, musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať.“

Při šetření MU nebylo zjištěno porušení ustanovení právních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření nebylo v příčinné souvislosti se vznikem MU zjištěno porušení vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce a ustanovení technických norem.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

TK mezistaničního úseku Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou je vlaky pojížděna obousměrně. Protože tento mezistaniční úsek není vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením je jízda vlaků mezi sousedními dopravami zabezpečena telefonickým dorozumíváním, v tomto konkrétním případě telefonickou nabídkou (předepsaným způsobem – závazným slovním zněním danou žádostí výpravčího o souhlas k jízdě vlaku), přijetím (předepsaným způsobem – závazným slovním zněním daným souhlasem výpravčího k jízdě vlaku) a odhláškou (předepsaným způsobem – závazným slovním zněním danou zprávou zadní dopravě, že celý vlak uvolnil prostorový oddíl), přičemž nabídka obsahuje také hlášení předvídaného odjezdu. Pro telefonickou komunikaci mezi sousedními dopravami je zřízena GSM brána, která nahrazuje traťový telefon pro traťové spojení a jež je nakonfigurována výhradně pro přímou komunikaci mezi výpravčím žst. Městec Králové a hlavním výpravčím žst. Chlumeck nad Cidlinou (dále jen GSM brána). Samostatný předvídaný odjezd nebo skutečný odjezd dávají výpravčí prostřednictvím aplikace EDD. Časové údaje předvídaného odjezdu a přijetí zaznamenávají oba výpravčí sousedních žst., tzn. nabízející i přijímající, do EDD.

Žst. Městec Králové je vybavena mechanickým SZZ 1. kategorie – ústředním zámkem s hlavními (vjezdovými) návěstidly (dále jen vjezdové návěstidlo) bez závislosti na poloze výhybek (výměn) výhybkami zajištěnými výměnovými zámkem. Doprava není vybavena hlavními (odjezdovými) návěstidly, a proto je výprava vlaků uskutečňována návěstí „Odjezd“, danou strojvedoucímu výpravčím této žst. Výprava vlaku ze žst. Městec Králové do žst. Chlumeck nad Cidlinou může být výpravčím žst. Městec Králové provedena až po:

- zabezpečení jízdy předmětného vlaku nabídkou a jeho přijetím hlavním výpravčím žst. Chlumeck nad Cidlinou;
- provedení přípravy jízdni (vlakové) cesty (dále jen vlaková cesta), kdy přestaví a uzamkne vnější prvky SZZ podle údajů vyznačených na ústředním zámkem a získané klíče z výměnových zámků zasune do příslušných zámkových otvorů v ústředním zámkem;
- přezkoušení správného přestavení výhybek a výkolejek ve vlakové cestě kontrolou, zda tvar a označení štítků klíčů souhlasí s údaji na ústředním zámkem;
- uzamčení klíčů v ústředním zámkem.

V době jízdy vlaku Os 15655 vykazovalo SZZ žst. Městec Králové, sdělovací zařízení – GSM brána a aplikace EDD normální, tzn. bezporuchový, stav.

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, vč. ŽP P4571, v souladu s § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kdy poslední prohlídka ŽP P4571 byla provedena dne 24. 5. 2019 bez zjištění závad. Společná prohlídka ŽP P4571 a přilehlé pozemní komunikace byla provedena provozovatelem dráhy a správcem přilehlé komunikace dne 20. 3. 2019 rovněž bez zjištění závad.

Nebyl zjištěn nedostatek.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

Použití sdělovacích, komunikačních a informačních zařízení nemělo žádnou souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 810.098-4 je lehký dvounápravový motorový vůz s uspořádáním náprav 1'A', poháněný hnacím soustrojím umístěným pod podlahou vozu, jež sestává ze spalovacího motoru LIAZ ML 634, automatické hydromechanické převodovky Praga 2M70, kloubového hřídele a nápravové reverzační převodovky NKR 16. Vozová skříň motorového vozu je samonosná, svařená z oceli. Interiér motorového vozu je rozdělen na přední kabinu strojvedoucího, přední (větší) nástupní prostor, oddíl pro cestující, malý nástupní prostor a zadní kabinu strojvedoucího. Přední nástupní prostor je řešen jako víceúčelový prostor, jehož část zabírá buňka WC se skříňí rozvaděče, proti které je přes uličku umístěn prostorný oddíl pro rozměrnější zavazadla s pěti sklopnými sedačkami. Oddíl pro cestující poskytuje 50 míst k sezení na příčně orientovaných sedadlech pro 2 a 3 osoby oddělených uličkou.

HDV 810.098-4 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 2871/02-V.22, vydaný DÚ dne 3. 6. 2002. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 6. 12. 2019, s platností do 5. 6. 2020.

HDV 810.098-4 bylo v době vzniku MU, v souladu s ustanovením čl. 5 Části II „Drážní vozidla dráhy celostátní a dráhy regionální, Další požadavky“ Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – mechanickým registračním rychloměrem (RR) s mechanickým zápisem dat, výrobní č. 85015. Ze záznamu o jízdě vlaku Os 15655 po zohlednění časové odchylky +11 h 54 min. **vzniklé nenařazením hodiny RR na správný čas strojvedoucím předmětného vlaku po nástupu na HDV**, zaokrouhlení časových údajů na celé sekundy, dráhových údajů na celé metry a rychlostních údajů na celé $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$, mj. vyplývá, že v:

• 15:05:30 h	vlak uveden do pohybu ve výchozí žst. Městec Králové;
• 15:10:50 h	vlak uveden do pohybu na zastávce Běrunice, na odjezdu byl opožděn o 1 min. Plynulým rozjezdem byla dosažena rychlost $64 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Následuje prudké snížení rychlosti vyvolané intenzivním brzděním.

	<p><u>Pozn.:</u> při rychlosti 64 km·h⁻¹ je registrován kratičký posun rychloměrného proužku proti pohybu posuvu proužku, kdy pisátko rychlosti opsalo nepravidelnou smyčku. To bylo zapříčiněno náhlou změnou kladného na záporné zrychlení vlaku, a to ve spojení s vůlí systému posuvu a vedení rychloměrného proužku v registračním rychloměru;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 15.11.30 h 	<p>vznik MU při rychlosti 50 km·h⁻¹, po kterém následovalo prudké snížení rychlosti až do zastavení;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • od rozjezdu vlaku ze zastávky Běrunice do doby vzniku MU vlak ujel dráhu cca 500 m; 	
<ul style="list-style-type: none"> • zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího bylo zapnuto a strojvedoucím řádně periodicky obsluhováno; 	
<ul style="list-style-type: none"> • nejvyšší dovolená rychlost vlaku 60 km·h⁻¹ byla překročena až o 4 km·h⁻¹, na dráze cca 30 m, v trvání cca 2 s, a to krátce před započítáním prudkého snižování rychlosti předcházejícím vzniku MU. <p><u>Pozn.:</u> k překročení nejvyšší dovolené rychlosti vlaku došlo krátce před zavedením brzdění vlaku. Strojvedoucí poté, kdy před sledováním rychlosti rozjíždějícího se vlaku na stupnici registračního rychloměru a s tím související manipulací s palivovou pákou, upřednostnil sledování NA, jenž se nečekaně začal rozjíždět směrem na ŽP, a realizací úkonů, jimiž se snažil odvrátit vznik MU. Levou rukou pustil palivovou páku a obsloužil tlačítko houkačky pro dávání zvukové návěsti „Pozor“. Současně pravou rukou obsloužil brzdič samočinné tlakové brzdy DAKO-BS 2, který přestavil do polohy rychločinné brzdění, a poté brzdič přímočinné tlakové brzdy DAKO-BP, jehož rukojeť přestavil do polohy maximálního brzdění.</p> <p>Z výše uvedených důvodů nelze dané překročení nejvyšší dovolené rychlosti vlaku v tomto konkrétním případě posuzovat jako nedodržení právních předpisů a vnitřních předpisů dopravce ČD, a. s.</p>	

Byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

- strojvedoucí po nástupu na HDV, podle čl. 20 a 102 vnitřního předpisu dopravce ČD V8/I, nenařídil hodiny registračního rychloměru na správný čas – v kontrolním otvoru na číselníku hodin registračního rychloměru ponechal indikaci bílým polem odpovídající době od 0:01 do 12:00 h i přesto, že v době jeho nástupu vozidlo byla doba od 12:01 do 24:00 h, jež je indikována modrým polem.
- Výše uvedené nemělo žádnou souvislost se vznikem MU ani s následným nehodovým dějem, proto je nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, viz bod 4.4.1 této ZZ.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Výpravčí žst. Městec Králové v rámci přípravy jízdní cesty pro odjezd vlaku Os 15655 provedl v uvedeném pořadí souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů, kdy:

- přímo telekomunikačním zařízením „GSM brána“ telefonickou nabídkou požádal výpravčího sousední dopravní, tzn. hlavního výpravčího žst. Chlumeck na Cidlinou, o souhlas k jízdě vlaku Os 15655 ze žst. Městec Králové do žst. Chlumeck nad Cidlinou, při níž mj. uvedl předvídaný odjezd vlaku z žst. Městec Králové v 15:05 h;
- přijetím vlaku Os 15655 dal v 15:02 h hlavní výpravčí žst. Chlumeck nad Cidlinou výpravčímu žst. Městec Králové souhlas k jízdě vlaku Os 15655 ze žst. Městec Králové do žst. Chlumeck nad Cidlinou;
- vlakovou cestu pro odjezd vlaku Os 15655 ze SK č. 3 žst. Městec Králové postavil normální obsluhou SZZ, kdy pojižděné výhybky přestavil do požadované polohy, zajistil uzamčením výměnových zámků a jejich klíče uzamkl v ústředním zámku situovaném v dopravní kanceláři. Vlaková cesta byla vymezena úsekem SK č. 3 od konce vlaku až do úrovně vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy na odjezdové straně žst. Městec Králové, tzn. vjezdového návěstidla L, a vedena přes výhybky č. 2, 1 a S1;
- po provedení kontroly správného postavení vlakové cesty ze SK č. 3 na TK Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou pro jízdu (odjezd) vlaku Os 15655 vypravil předmětný vlak žst. Městec Králové návěstí „Odjezd“ danou výpravkou, tzn. ručním návěstidlem určeným k výpravě vlaku;
- po odjezdu vlaku Os 15655 ze žst. Městec Králové zrušil vlakovou cestu a vnější prvky SZZ uvedl do základní polohy.

Při přípravě výše uvedené vlakové cesty nebyla obsluhujícím zaměstnancem provozovatele dráhy SŽ, s. o., tzn. výpravčím žst. Městec Králové, použita nouzová obsluha (prvky) SZZ. Protože v době před odjezdem vlaku Os 15655 ze žst. Městec Králové do žst. Chlumeck nad Cidlinou probíhalo organizování a řízení drážní dopravy ve standardním režimu, tzn. že se při provozování dráhy nevyskytovaly žádné mimořádnosti, nebyl strojvedoucí tohoto vlaku výpravčím žst. Městec Králové zpraven písemným rozkazem.

Při jízdě k ŽP P4571 strojvedoucí vlaku Os 15655 opakovaně dal prostřednictvím lokomotivní houkačky zvukovou návěst „Pozor“, přičemž zjistil NA přijíždějící k ŽP po silnici III. třídy č. 32820, a to z pravé strany ve směru jízdy vlaku. Když uviděl, že se NA začal nečekaně rozjíždět k ŽP, obsloužil tlačítko houkačky, jehož prostřednictvím začal dávat dlouze návěst „Pozor“. Jakmile NA vjel na ŽP, ihned obsloužil brzdiče DAKO-BS 2 a DAKO-BP pro dosažení maximálního brzdícího účinku. Vzhledem k rychlosti vlaku a vzdálenosti, jež ho dělila od NA, nebylo možné střetnutí zabránit. Proto urychleně opustil kabinu strojvedoucího do předního nástupního prostoru, kde varoval cestující. Následovalo nevyhnutelné střetnutí vlaku s NA.

Nebyl zjištěn nedostatek.

3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů 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 mimořádné události

- Strojvedoucí vlaku Os 15655, ve směně dne 21. 2. 2020 od 13:30 h, odpočinek před směnou 37:23 h. Protože ke vzniku MU došlo 1:41 h po nástupu na směnu, nebyla strojvedoucím do doby vzniku MU přestávka na jídlo a oddech, resp. přiměřená doba na oddech a jídlo, čerpána.

Zaměstnavatel ČD, a. s., zajistil podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny, v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., resp. s nařízením 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 dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu

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

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

Uspořádání a vybavení kabiny a stanoviště strojvedoucího HDV 810.098-4 nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI eviduje v období od 1. 1. 2008 až do vzniku předmětné MU **838** obdobných případů (střetnutí vlaku se SMV na ŽP zabezpečených pouze výstražnými kříži), při nichž bylo **51** osob usmrceno, **320** osob utrpělo újmu na zdraví a vznikla škoda ve výši **176 616 331 Kč**. Příčinou vzniku těchto MU bylo nedovolené vjetí SMV na ŽP v době, kdy se k němu blížil vlak. Na ŽP P4571 není ve sledovaném období DI evidována žádná MU.

DI v minulosti opakovaně vydala bezpečnostní doporučení provozovatelům drah a DÚ k přijetí vlastního opatření, směřujícího k realizaci zvyšování úrovně zabezpečení ŽP zabezpečených pouze výstražnými kříži, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí,

železničních přejezdů, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze PZS doplněné závorovými břevny, která z hlediska optické a fyzické zábrany sníží pravděpodobnost vjezdu řidiče silničního motorového vozidla na ŽP v době, kdy se k němu blíží DV.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3

Jízda vlaku Os 15655 (Městec Králové – Chlumec nad Cidlinou) byla dne 21. 2. 2020 ze žst. Městec Králové do žst. Chlumec nad Cidlinou sjednána mezi výpravčími sousedních dopravních, tzn. výpravčím žst. Městec Králové a hlavním výpravčím žst. Chlumec nad Cidlinou, a následně povolena pokynem – návěstí „Odjezd“ danou výpravčím žst. Chlumec nad Cidlinou. Ze zastávky Běrunice vlak odjel v 15:10:50 h. Tvořen byl lehkým dvounápravovým motorovým vozem 810.098-4 o celkové hmotnosti 24 t, kterým bylo přepravováno celkem 8 osob, z čehož 6 bylo cestujících. Doprovod vlaku tvořil vlakvedoucí a strojvedoucí. V té době k ŽP P4571, ve směru od křižovatky silnic III. třídy č. 32819 a č. 32820, tzn. z pravé strany vlaku Os 15655, přijížděl NA, který byl tvořen tahačem návěsů tovární značky VOLVO FH a prázdným návěsem SCHWARZMÜLLER. NA měl celkovou délku 19,69 m a pohotovostní hmotnost 14,77 t.

ŽP P4571 umožňoval v úrovni kolejí křížení dráhy železniční, kategorie regionální, Chlumec nad Cidlinou – Odbočka Obora, s pozemní komunikací – silnicí III. třídy č. 32820. Zabezpečen byl pouze výstražnými kříži. Ve směru jízdy NA byl výstražný kříž zhotoven z odrazového materiálu, umístěn vpravo pozemní komunikace a doplněn svislou dopravní značkou P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“.

Na příkaz dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ řidič NA před ŽP zastavil, avšak v místě, ze kterého neměl náležitý rozhled na trať, a to ve směru k zastávce Běrunice. V náležitém rozhledu na trať a na přijíždějící vlak Os 15655 mu bránila levá vnější zpětná zrcátka kabiny tahače a dopravní kruhové zrcadlo, jež bylo umístěno ve vzdálenosti 2,3 m od levé krajnice pozemní komunikace a 6,67 m od osy TK pro zlepšení rozhledu na trať řidičů přijíždějících k ŽP v opačném směru, tzn. od rodinných domů obce Běrunice. Řidič NA si následně nepočínal zvláště opatrně, zejména se nepřesvědčil, a to předkloněním se k čelnímu oknu kabiny tahače nebo popojetím s NA směrem k ŽP (k hranici nebezpečného pásma ŽP) pro získání náležitého rozhledu na trať, zda se k ŽP z jeho levé strany (od zastávky Běrunice) neblíží vlak a může ŽP bezpečně přejet. Ačkoli se o této skutečnosti nepřesvědčil, s NA se rozjel a následně vjel na ŽP.

Strojvedoucí vlaku Os 15655 zaregistroval NA přijíždějící k ŽP P4571 ještě před jeho zastavením před ŽP. Při jízdě k danému ŽP strojvedoucí opakovaně dával prostřednictvím lokomotivní houkačky zvukovou návěst „Pozor“, přičemž se oprávněně domníval, že řidič NA vlak vidí, neboť před ŽP zpomaloval a posléze zastavil. Když zjistil, že se NA začal rozjíždět k ŽP, levou rukou pustil palivovou páku a obsloužil tlačítko houkačky, jehož prostřednictvím začal dávat dlouze návěst „Pozor“. Jakmile NA vjel na ŽP, pokusil se strojvedoucí zabránit střetnutí nebo alespoň snížit jeho následky zavedením maximálního brzdícího účinku obsluhou brzdě DAKO-BS 2 a DAKO-BP. Vzhledem k rychlosti vlaku a vzdálenosti, která vlak dělila od NA, již nebylo možné střetnutí zabránit. Strojvedoucí proto urychleně opustil kabinu

strojvedoucího a vyběhl do předního nástupního prostoru, odkud varoval cestující.

Řidič NA uviděl příjíždějící vlak Os 15655 až ve chvíli, kdy byl kabinou tahače za ŽP, tzn. cca v době dávání dlouhé zvukové návěsti „Pozor“ strojvedoucím vlaku. Na vzniklou situaci reagoval přidáním plynu ve snaze urychlit opuštění nebezpečného pásma ŽP celým NA. V 15:11:30 h, při rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, následovalo střetnutí vlaku s NA, kdy přední čelo HDV 810.098-4 narazilo do levé zadní části návěsu.

Následkem MU byl NA odsunut ve směru jízdy vlaku vlevo TK, levou stranou návěsu 7 m za místo střetnutí, HDV vlaku vykolejilo oběma nápravami, přičemž újmu na zdraví utrpěli 4 cestující, vlakvedoucí a strojvedoucí vlaku. Celková zjištěná škoda činí 3 171 617 Kč.

4.2 Rozbor

4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah – TK mezi žst. Městec Králové a Chlumeck nad Cidlinou, vč. ŽP P4571, v souladu s § 26 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a Přílohou č. 1 k vyhlášce č. 177/1995 Sb.

Jízda vlaku Os 15655 ze žst. Městec Králové na TK Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou byla zabezpečena v souladu s právními předpisy a technologickými postupy provozovatele dráhy SŽ, s. o., kdy výprava vlaku byla uskutečňována návěstí „Odjezd“, danou strojvedoucímu výpravčím žst. Městec Králové.

Jednokolejný ŽP P4571 u obce Běrunice umožňoval křížení dráhy železniční, kategorie regionální, v úrovni koleje s pozemní komunikací, silnicí III. třídy č. 32820, pod úhlem 31° . Konstrukce ŽP o šířce 11,2 m a délce 12,5 m byla tvořena živičnou vozovkou z asfaltového betonu. ŽP byl z obou směrů možného příjezdu v souladu s právními předpisy označen svislými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“, doplněnými svislými dopravními značkami P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“, umístěnými vždy při pravém okraji pozemní komunikace, ve směru jízdy NA kolmo k ose pozemní komunikace, ve vzdálenosti 4,7 m od osy TK. Výstražné kříže byly zhotoveny z odrazového materiálu (nebyly opatřeny retroreflexním fluorescenčním žlutozeleným podkladem ani jiným zvýrazněním). Poškození výstražných křížů ani dopravních značek P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nebylo zjištěno. Výstražné kříže byly viditelné na vzdálenost větší než délka rozhledu pro zastavení D_z 25 m.

ŽP P4571 byl v době vzniku MU v souladu s právními předpisy a technologickými postupy provozovatele dráhy SŽ, s. o., zabezpečen pouze výstražnými kříži, kdy traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k ŽP činila $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, dopravní moment měl hodnotu 2913, podle čl. 7.4.6.7 ČSN 73 6380 rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p ve směru jízdy NA na ŽP měla na čelo DV – vlak Os 15655 příjíždějící k ŽP z levé strany (měřená od průsečíku osy jízdního pruhu pozemní komunikace s osou koleje) hodnotu 414 m, přičemž čelo DV (vlaku Os 15655) jedoucího z levé strany, tj. od zastávky Běrunice, bylo od úrovně výstražného kříže vidět na vzdálenost větší než 460 m.

Ve vzdálenosti 2,3 m od levé krajnice pozemní komunikace a 6,67 m od osy TK bylo pro zlepšení rozhledu na trať řidičů přijíždějících k ŽP P4571 od rodinných domů obce Velké Výkleky, tzn. ze směru proti jízdě NA, umístěno kruhové dopravní zrcadlo o průměru zadní části zrcadla 1,3 m, výšce nejnižšího bodu zrcadla 1,4 m a výšce nejvyššího bodu zrcadla 2,7 m nad úrovní komunikace, které zadní částí svíralo s levou krajnicí pozemní komunikace úhel cca 69°. Jednalo se o zrcadlo, typu MEGA 1200, certifikované pod č. 090-029329 a schválené Ministerstvem dopravy pod č. j.: 325/2013-120-STSP/2, ze dne 7. 5. 2013. Umístěné bylo na pozemku parcelní č. 124/9 v k. ú. Běrunice.

Protože dané zrcadlo ve směru jízdy od křižovatky silnic III. třídy č. 32819 a č. 32820 ovlivňovalo výhled vlevo na trať z výše umístěných kabin silničních vozidel, tzn. také z předmětného NA, vykonala DI na daném ŽP ověření, zda a z jakého místa (míst) před ŽP mohl mít řidič NA náležitý rozhled na trať. Pro tento účel byl použit identický tahač, řízený účastníkem MU (řidič NA) a stejný typ návěsu, protože původní byl nevratně poškozen při MU. Ověřovacími pokusy bylo mj. zjištěno:

1. řidič NA měl náležitý rozhled na trať vlevo, tzn. ve směru přijíždějícího vlaku Os 15655 po celou dobu jízdy k ŽP P4571, a to až do okamžiku zakrytí rozhledu levým okrajem dopravního zrcadla, kdy se přední čelo tahače nejbližší části (oblinou pravého předního nárazníku) nacházelo ve vzdálenosti 6,5 m od hranice nebezpečného pásma ŽP. Při pokračování jízdy NA k ŽP byl rozhled vlevo nadále zakryt zadní stranou zrcadla. Po minutě dopravního zrcadla začaly nerušenému výhledu na trať vlevo krátce bránit levá vnější zpětná zrcátka kabiny NA, viz Obr. č. 3.



Obr. č. 3: Pohled z místa řidiče po zastavení NA před ŽP, kdy neměl dostatečný rozhled na trať vlevo.

Zdroj: DI

Nerušený rozhled na trať vlevo nastal, až když nejbližší přední část tahače se nacházela ve vzdálenosti 5,5 m od hranice nebezpečného pásma ŽP. Od tohoto místa řidiči NA nic nebránilo v nerušeném výhledu na trať vlevo, viz Obr. č. 4.



Obr. č. 4: Pohled z místa řidiče při správném zastavení NA tak, aby měl zajištěn dostatečný rozhled na trať (za levým předním sloupkem kabiny je patrný levý okraj dopravního zrcadla.

Zdroj: DI

V nerušeném výhledu na trať vpravo začaly ve vzdálenosti 5,5 m od hranice nebezpečného pásma ŽP bránit řidiči NA pravá vnější zpětná zrcátka kabiny tahače, a to z důvodu úhlu nájezdu NA na ŽP v ose pozemní komunikace svírající s TK úhel 31°.

Náležitý výhled na trať mohl řidič NA získat zvýšenou opatrností před ŽP, kdy by s NA zastavil mimo prostor rušeného výhledu dopravním zrcadlem na trať vlevo, přičemž si podle konkrétního místa zastavení mohl výhled zlepšit také předkloněním se k čelnímu oknu kabiny tahače;

2. řidič NA měl nejlepší rozhled na trať vlevo (ve směru příjezdícího vlaku Os 15655) i vpravo ve vzdálenosti 7 m předního čela tahače od hranice nebezpečného pásma ŽP P4571, kdy rozhled na dráhu měl větší než 460 m.

Z uvedeného vyplývá, že řidič NA si, podle § 28 odst. 1 a 5 zákona č. 361/2000 Sb., před ŽP P4571, nepočínal zvláště opatrně, kdy i přes zastavení NA před ŽP na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ nezastavil NA na takovém místě, odkud měl náležitý rozhled na trať, a odpovídajícím způsobem se nepřesvědčil, zda může ŽP bezpečně přejet, a to v době, kdy se k ŽP blížil vlak Os 15655. Předmětný vlak byl při jízdě NA k ŽP P4571, vyjma prostoru vymezeného dopravním zrcadlem, umístěným vlevo pozemní komunikace, ve spojení s parametry vnějších zpětných zrcátek kabiny tahače, tzn. prostoru vymezeného vzdáleností 6,5 m až 5,5 m před hranicí nebezpečného pásma ŽP, nerušeně vidět na vzdálenost větší než 460 m. Zda chování řidiče bylo ovlivněno hrajícím rádiem v kabině tahače, rutinou vyplývající ze

znalosti místních podmínek a častého přejíždění ŽP, či nepozorností, se nepodařilo prokazatelným způsobem zjistit.

Při střetnutí byl ve velkoprostorovém oddíle pro cestující HDV 810.098-4 vytržen kryt i s bednou na náradí a pomocný materiál, a to z přepážky mezi zadním nástupním prostorem a velkoprostorovým oddílem pro cestující. Následným nekontrolovaným pohybem krytu i s bednou v oddíle pro cestující byla zraněna cestující – svědkyně č. 3 na pravé dolní končetině. Šetřením MU nebyly zjištěny závady v uchycení dané bedny. Její vytržení bylo zapříčiněno výlučně vlastním nehodovým dějem – střetnutím HDV s NA při rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

DV vlaku Os 15655 (HDV 810.098-4) bylo v době vzniku MU dopravcem při provozování drážní dopravy používáno, v souladu s § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

Strojvedoucí vlak Os 15655 řídil a pozoroval trať a návěsti v souladu s § 35 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 173/1995 Sb. z kabiny strojvedoucího v čele vlaku řazeného HDV 810.098-4, tzn. ze stanoviště strojvedoucího, z něhož byl nejlepší rozhled.

Strojvedoucí vlaku Os 15655 k ŽP P4571, na kterém má podle § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích, přijížděl po TK Městec Králové – Chlumeč nad Cidlinou, ze směru od žst. Městec Králové. Strojvedoucí po odjezdu ze zastávky Běrunice plynule zvyšoval rychlost vlaku, přičemž před ŽP P4571 opakovaně prostřednictvím lokomotivní houkačky dával zvukovou návěst „Pozor“. Během této jízdy zjistil NA přijíždějící k ŽP z pravé strany po silnici III. třídy č. 32820. NA před ŽP zastavil, což bylo pro strojvedoucího logickou informací, že řidič vlak registruje. Strojvedoucí měl podle svého vyjádření v úmyslu po dosažení rychlosti $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, tzn. nejvyšší dovolené rychlosti, stáhnout palivovou páku a v další jízdě pokračovat výběhem. Když se rychlost vlaku přiblížila nejvyšší dovolené rychlosti, uviděl NA, jak se nečekaně rozjíždí na ŽP. Proto před sledováním rychlosti vlaku správně vyhodnotil vzniklou situaci a upřednostnil sledování NA a provádění úkonů pro odvrácení vzniku MU:

- levou rukou pustil palivovou páku a stlačil ovládací tlačítko houkačky – začal dávat návěst „Pozor“ (protože HDV bylo nadále ve výkonu a zvyšovalo svoji rychlost, následovalo plynulé překročení nejvyšší dovolené rychlosti vlaku $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ až o $4 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, na dráze cca 30 m, v trvání cca 2 s, které v tomto konkrétním případě nelze posuzovat jako nedodržení právních předpisů a vnitřních předpisů dopravce ČD, a. s.);
- pravou rukou obsluhou brzdiče samočinné tlakové brzdy DAKO-BS 2, který přestavil do polohy rychločinné brzdění a poté brzdiče přímočinné tlakové brzdy DAKO-BP, jehož rukojeť přestavil do polohy maximálního brzdění, zavedl maximální brzdící účinek vlaku.

Pozn.: při zavedení rychločinného brzdění došlo vlivem rychlého snížení tlaku vzduchu v hlavním potrubí pod 4 bar k rozpojení kontaktů tlakového spínače brzdy K3 (TSV 4E) zapojených v obvodu relé hydrauliky B6, čímž se automaticky přerušil přenos kroutícího momentu ze spalovacího motoru na výstupní hřídel hydromechanické převodovky Praga 2M70 a ukončil se tah HDV.

Vzhledem ke vzájemné poloze vlaku a NA, jenž mezitím vjel na ŽP, již střetnutí nebylo možné zabránit. Strojvedoucí proto urychleně opustil kabinu strojvedoucího a varoval cestující vlaku před nevyhnutným střetnutím. Ke vzniku MU došlo v 15:11:30 h při rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Z uvedeného vyplývá, že strojvedoucí vlaku Os 15655 v souladu s § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb. pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností, kdy však vzniku MU nemohl zabránit.

K činnosti složek IZS na místě MU nemá DI připomínky.

4.3 Závěry

4.3.1 Přímé a 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:

- nedovolené vjetí NA na ŽP P4571 v době, kdy se k němu blížil vlak Os 15655.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou MU bylo:

- jednání řidiče NA před ŽP, kde si nepočínal zvláště opatrně a na příkaz dopravní značky „Stůj, dej přednost v jízdě!“ před ŽP nezastavil vozidlo na takovém místě, aby měl náležitý rozhled na trať, přičemž se odpovídajícím způsobem nepřesvědčil, zda může ŽP bezpečně přejet.

4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti

Příčina MU způsobená právním rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti nebyla DI zjištěna.

4.4 Doplnující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách

Provozovatel dráhy SŽ, s. o.:

- v návaznosti na ustanovení čl. 23 a 28 vnitřního předpisu SŽDC S3 díl XI, čl. 6.3.4 ČSN 73 6380 a § 4 odst. 7 a § 25 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že:
 - převislé kolejnicové styky v obou kolejnicových pásech před a i za ŽP P4571, spojené ocelovými kolejnicovými spojkami tvaru T, byly zaspojovány pouze 3 šrouby;
 - výstražné návěstidlo s návěstí „Pískejte“ nebylo před ŽP P4571 ve směru od žst. Chlumeck nad Cidlinou postaveno na vzdálenost rovnající se rozhledové délce pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p 414 m, ale nacházelo se ve vzdálenosti 405 m.

Dopravce ČD, a. s.:

- v návaznosti na ustanovení čl. 20 a 102 vnitřního předpisu dopravce ČD V8/I, podle § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Os 15655 po nástupu na HDV 810.098-4 nenařídil hodiny registračního rychloměru na správný čas – v kontrolním otvoru na číselníku hodin registračního rychloměru ponechal indikaci bílým polem odpovídající době od 0:01 do 12:00 h i přesto, že v době jeho nástupu na HDV byla doba od 12:01 do 24:00 h, jež je indikována modrým polem.

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace:

- podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., nezajistil, aby svislé dopravní značky A 31a „Návěstní deska (240 m)“, A 31b „Návěstní deska (160 m)“ a A 31c „Návěstní deska (80 m)“ byly před ŽP P4571 umístěny na stanovenou vzdálenost, a to tím, že:
 - ve směru od obce Slibovice po silnici III. třídy č. 32819, přes křižovatku silnic III. třídy č. 32819 a č. 32820, k ŽP byla svislá dopravní značka:
 - A 31a „Návěstní deska (240 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 220 m,
 - A 31b „Návěstní deska (160 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 153 m,
 - A 31c „Návěstní deska (80 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 86 m;
 - ve směru od obce Velké Výkleky po silnici III. třídy č. 32820 k ŽP byla dopravní značka:
 - A 31a „Návěstní deska (240 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 228 m,
 - A 31b „Návěstní deska (160 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 148 m,
 - A 31c „Návěstní deska (80 m)“ před ŽP umístěna ve vzdálenosti 68 m.

Uvedené nedostatky byly Krajskou správou a údržbou silnic Středočeského kraje, příspěvkovou organizací, k datu vydání ZZ odstraněny, a to na základě vyrozumění DI o zjištěných nedostatcích č. j.: 6-628/2020/DI-13, ze dne 8. 6. 2020.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy, dopravce a DÚ nepřijali a nevydali žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace všech Drážní inspekcí již dříve vydaných bezpečnostních doporučení určených ke zvyšování úrovně bezpečnosti nebo předcházení vzniku mimořádných událostí na železničních přejezdech, aby při rekonstrukcích a modernizacích tratí, železničních přejezdů, a to vč. železničního přejezdu P4571, už bylo projektováno, instalováno a schvalováno pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světelné doplněné závorovými břevny.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je nejen na železničním přejezdu P4571 zvýšení, resp. udržení, právními předpisy požadované úrovně bezpečnosti drážní dopravy a bezpečnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích a zejména pak eliminování, resp. snížení, rizik spojených s nedisciplinovaným chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích v místě křížení pozemních komunikací a dráhy železniční v úrovni kolejí, vč. předcházení vzniku obdobných mimořádných událostí.

V Ostravě dne 14. 8. 2020

JUDr. Jiří Bodnár v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Pohled na poškozené přední čelo HDV 810.098-4 po MU.

Zdroj: DI