



**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

## **Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události**

Střetnutí vlaku Os 3610 s osobním automobilem s přívěsným vozíkem na  
železničním přejezdu v km 20,285 celostátní dráhy Mikulovice st. hr. –  
Hanušovice

Neděle, 23. listopadu 2008

### **Investigation Report of Railway Accident**

Level crossing accident of passenger train No. 3610 and passenger car with trailer  
between Horní Lipová and Ostružná stations in km 20.285  
(Mikulovice st. hr. – Hanušovice main line)

Sunday, 23<sup>th</sup> November 2008

Č. j.: 6-3901/2008/DI



## SUMMARY

Grade: accident

Date and time: 23<sup>rd</sup> November 2008, 11:37 (10:37 GMT)

Occurrence type: level crossing accident (collision of passenger train No. 3610 with a trailer of a 4WD-car)

Description: Passenger train No. 3610 collided with a trailer towed by 4WD-car.

Type of train: regional passenger train No. 3610

Location: Mikulovice st. hr. - Hanušovice, km 20.285

Parties: České Dráhy, a. s. (RU)  
Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM)  
level crossing user

Consequences: no fatality  
no injury  
total cost CZK 36012.80

Direct cause: third party (level crossing user)

Underlying cause: none

Root cause: none

Recommendations:

1) addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:

It is recommended to implement safety recommendation of Drážní inspekce (NIB) based on accident occurred 21<sup>st</sup> September 2007 between Moravské Budějovice and Jaroměřice nad Rokytnou stations. That recommendation was addressed to former infrastructure manager České dráhy, a. s.

2) addressed to Drážní úřad (NSA):

It is recommended to require implementation of the above recommendation by all railway infrastructure managers operating regional railway lines.



## Obsah

<b>Summary .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Souhrn .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>9</b>
2.1 Mimořádná událost .....	9
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	9
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	9
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	10
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	10
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	10
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	11
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	11
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	12
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	12
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	12
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	13
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	13
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	13
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	13
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ....	13
2.4 Vnější okolnosti .....	13
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	13
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>14</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení .....	14
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	14

3.1.2 Jiné osoby .....	14
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	14
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny .....	14
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	21
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	21
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	23
3.3 Právní a jiná úprava .....	24
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	24
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	24
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	25
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	25
3.4.2 Součásti dráhy .....	25
3.4.3 Komunikační prostředky .....	25
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	26
3.5 Dokumentace o provozním systému .....	26
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	26
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	27
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	27
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	27
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	27
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	27
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	28
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	28
<b>4 Analýza a závěry .....</b>	<b>29</b>
4.1 Konečný popis mimořádné události .....	29
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	29
4.2 Rozbor .....	30

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	30
4.3 Závěry .....	36
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 .....	36
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	36
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	36
4.4 Doplnující zjištění .....	37
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	37
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>38</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	38
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>38</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>39</b>
Obr. č. 1 Pohled na železniční přejezd v km 20,285 ve směru jízdy silničního motorového vozidla LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK (foto Policie ČR) .....	39
Obr. č. 2 Pohled na torzo částí přívěsného vozíku po MU (Foto RIBŽD Praha) .....	39

## 1 SOUHRN

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 23. 11. 2008, 11:37 h.

Popis události: střetnutí vlaku Os 3610 se silničním vozidlem, přívěsným vozíkem taženým silničním motorovým vozidlem značky LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. - Hanušovice, křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí (dále jen železniční přejezd) v km 20,285, katastrální území Ramzová (GPS souřadnice: 50°11'N, 17°3'E).

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);  
České dráhy, a. s. (provozovatel drážní dopravy);  
Řidič, vlastník silničního motorového vozidla LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK,  
táhnoucí přívěsný vozík typu AGADOS HANDY N1 .

Následky: bez újmy na zdraví.

Celková škoda vzniklá v důsledku mimořádné události činí 36.012,80 Kč.

Bezprostřední příčina: nedovolený vjezd silničního motorového vozidla na železniční přejezd v době, kdy se k železničnímu přejezdu blížilo drážní vozidlo, vlak Os 3610.

Faktorem, který přispěl k bezprostřední příčině mimořádné události, byly povětrnostní podmínky, husté sněžení.

Zásadní příčiny a příčiny v systému bezpečnosti: nebyly zjištěny.

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, v plném rozsahu ve svém opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy zohlednit bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, již dříve přijaté ve Zprávě o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, č. j.: 2-1529/2007/DI, ze dne 25. 05. 2008, k mimořádné události, ze dne 21. 09. 2007, v 11:10 h, kdy na ŽP zabezpečeném pouze výstražným křížem, doplněným svislou dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“, v km 140,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Šatov st. hr. – Okříšky, došlo za jízdy nákladního vlaku Rn 52241 ke střetnutí s osobním automobilem zn. Škoda Octavia 1,9 TDI.

Bezpečnostní doporučení bylo provozovateli dráhy, kterým do 30. 06. 2008 byly České dráhy, a. s., a od 01. 07. 2008 je Správa železniční dopravní cesty, s. o., postoupeno pod č. j.: 5-236/2008/DI.

Drážní inspekce současně doporučuje příslušnému správnímu úřadu, kterým je Drážní úřad, přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah železničních, kategorie dráha regionální v České republice.



## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

#### 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku mimořádné události v drážní dopravě (dále jen MU) došlo dne 23. 11. 2008 v 11:37 h, na dráze železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice (trať 311 A), železniční přejezd v km 20,285 (dále jen ŽP) mezi železničními stanicemi (dále jen žst.) Horní Lipová – Ostružná, v katastrálním území Ramzová.

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

K MU došlo na dráze železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice (trať 311 A), jednokolejné, neelektrifikované trati, mezi žst. Horní Lipová – Ostružná, na ŽP v km 20,285 označeném a zabezpečeném pouze výstražnými kříži. ŽP v km 20,285 umožňuje křížení dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, s pozemní komunikací účelovou v úrovni kolejí. Pozemní komunikace kříží dráhu železniční pod úhlem 45°, povrch přejezdové vozovky je tvořen asfaltovou živící s přechodem na živичný povrch účelové komunikace. Železniční přejezd se nachází v katastrálním území obce Ramzová.

Výchozí stanicí vlaku Os 3610 byl Jeseník a cílovou Šumperk. Vlak byl určen k přepravě cestujících. Dne 23. 11. 2008 byl vlak Os 3610 tvořen samostatně jedoucím hnacím drážním vozidlem (dále jen HDV) 831.234-0 jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího 1. Posledním místem zastavení vlaku před vznikem MU byla žst. Horní Lipová. Následujícím místem zastavení měla být zastávka Ramzová, kde vlak Os 3610 pravidelně zastavuje pro výstup a nástup cestujících. Zastávka Ramzová se nachází ve směru jízdy vlaku bezprostředně za ŽP v km 20,285.

Od úrovně výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“, které se nachází v km 20,540, t. j. 255 metrů před ŽP, dávala osoba řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 3610 dle svého vyjádření opakovaně zvukovou návěst „Pozor“ lokomotivní houkačkou k varování osob, že se k ŽP blíží vlak. Rychlost vlaku ve vzdálenosti cca 250 metrů před ŽP byla 32 km.h<sup>-1</sup>. Rychlost dále pozvolna klesala, protože strojvedoucí upravoval rychlost jízdy vlaku pro následné zastavení na zastávce Ramzová. Ve vzdálenosti cca 12 m před ŽP je záznamovým zařízením HDV registrován účinek rychločinného brzdění. Strojvedoucí zavedením rychločinného brzdění reagoval na silniční motorové vozidlo s přívěsným vozíkem, vjíždějící na ŽP bezprostředně před příjezdějí vlak Os 3610 zleva ve směru jízdy vlaku. Silniční motorové vozidlo bylo typu LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK a přívěsný vozík typu AGADOS HANDY N1, ložený sněhovou frézou. Střetnutí vlaku se již pro velmi krátkou vzdálenost nepodařilo zabránit. Čelo HDV narazilo do přívěsného vozíku, který se dynamikou nehodového děje odpojil od silničního motorového vozidla. Ložný prostor přívěsného vozíku včetně nákladu, sněhové frézy, byl násilně oddělen od rámu vozíku a odhozen vpravo ve směru jízdy vlaku 12,2 m za místo vzniku MU na zábradlí příchodové cesty k nástupišti zastávky Ramzová. Torzo rámu přívěsného vozíku zůstalo stát vpravo ve směru jízdy vlaku na okraji pozemní komunikace za ŽP, 5 metrů za místem střetnutí. Silniční motorové vozidlo po MU zastavilo u okraje vozovky pozemní komunikace, vpravo ve směru jízdy vlaku za ŽP. Čelo vlaku Os 3610 po střetnutí zastavilo v km 20,257, t. j. 28 metrů za místem vzniku MU.

Vznik MU ohlásil bezprostředně po vzniku MU strojvedoucí vlaku Os 3610 osobě řídící drážní dopravu v žst. Ostružná (dále jen výpravčí) prostřednictvím vozidlové rádiové stanice.

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován výpravčím žst. Ostružná. Na místě MU zasahovala Hasičská záchranná služba provozovatele dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Olomouc, a Policie České republiky – Dopravní inspektorát Jeseník – Skupina dopravních nehod.

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

Vznik MU byl Drážní inspekci (dále jen DI) na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) za provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy oznámen dne 23. 11. 2008 ve 12:24 h, t. j. 47 min po vzniku MU, vrchním inspektorem Českých drah, a. s., Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Praha, pracoviště Česká Třebová.

Při MU k újmě na zdraví ani značné škodě nedošlo. Zaměstnanec COP na základě ohlášených skutečností udělil ihned provozovateli dráhy a dopravci souhlas se zahájením odklizovacích prací. DI zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU na místě vzniku nevyjížděla.

Dne 05. 12. 2008 DI, ve smyslu ustanovení § 11 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.), rozhodla o zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné MU. Důvodem tohoto rozhodnutí byla skutečnost, že předmětná MU patří do sledu významných MU pro celý systém provozování dráhy kategorie celostátní tím, že k MU došlo na ŽP, stavbě dráhy, která ve smyslu ustanovení § 88 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.), byla pořízena a dána do užívání podle dosavadních předpisů a kterou je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace. Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen Územní inspektorát Ostrava. Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo DI prováděno ve smyslu ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), a § 11 a § 12 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**

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce:

- strojvedoucí vlaku Os 3610, zaměstnanec dopravce České dráhy, a. s., Depo kolejových vozidel (dále jen DKV) Olomouc;
- vedoucí doprovodu vlaku Os 3610, zaměstnanec dopravce České dráhy, a. s., Regionální centrum vlakového doprovodu Olomouc.

Ostatní zúčastnění:

- řidič silničního motorového vozidla LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK.

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

Vlak Os 3610 byl určen k přepravě cestujících. Výchozí stanicí vlaku byla žst. Jeseník a cílovou žst. Šumperk.

Vlak Os 3610 byl tvořen samostatným HDV – motorovým vozem řady 831.234-0, jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího 1. HDV je vedeno v evidenčním stavu DKV Olomouc.

Dle platného sešitového jízdního řádu (dále jen SJŘ) 311/312 jsou pro vlak Os 3610 v úseku Jeseník – Hanušovice stanovena potřebná brzdicí procenta 69. Vlak měl délku 24 m, 4 nápravy, hmotnost 52 tun, skutečná brzdicí procenta 69. Vlak byl brzděn I. způsobem brzdění v režimu brzdění P.

Vlakové HDV 831.234-0 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha pod ev. č. PZ 1854/03-V.22, dne 11. 08. 2003. Poslední pravidelnou technickou kontrolu HDV provedla dne 16. 07. 2008 odborně způsobilá osoba dopravce s výsledkem – bez závad.

Po MU bylo čelo vlaku Os 3610 řádně označeno návěstí „Začátek vlaku“ a konec vlaku označen návěstí „Konec vlaku“ v souladu s § 39 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.).

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

K MU došlo na dráze železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice (trať 311 A), jednokolejné, neelektrifikované trati, mezi žst. Horní Lipová – zastávkou Ramzová, traťová kolej, km 20,285, v katastrálním území Ramzová.

Traťová kolej mezi žst. Horní Lipová a zastávkou Ramzová pojížděná vlakem Os 3610 je od začátku trati (Mikulovice st. hr.) od km 20,550 do km 20,324, t. j. od 265 m až 39 m před místem vzniku MU, vedena v levém oblouku o poloměru  $r=252$  m s převýšením kolejnicových pásů  $p=20$  mm a přechodnicemi délky 30,00 m, ve stoupání 25,41‰. Od km 20,324 po místo vzniku MU na ŽP v km 20,285, t. j. od 39 m před místem vzniku MU po místo vzniku MU, je kolej situována v přímém směru a nadále ve stoupání 25,41‰. 5 m za místem vzniku MU, t. j. v km 20,280 je vpravo traťové koleje situována krajní hrana nástupiště zastávky Ramzová.

Traťová rychlost v traťové koleji mezi žst. Horní Lipová a žst. Ostružná ve směru jízd drážních vozidel od žst. Horní Lipová, t. j. i v místě vzniku MU, je  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Ve směru jízd drážních vozidel od žst. Ostružná je do km 20,174 traťová rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , od km 20,174 do km 20,291 z důvodu zajištění rozhledových délek na ŽP v km 20,285 je  $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a v pokračování od km 20,291 do žst. Horní Lipová  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru S49 s upevněním k dřevěným bukovým příčným pražcům prostřednictvím rozponových podkladnic T5 a vrtulí S2, s rozdělením pražců C.

ŽP umožňuje v km 20,285 křížení dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, s pozemní komunikací účelovou, v úrovni koleje. Pozemní komunikace kříží dráhu železniční pod úhlem  $45^\circ$ . Povrch přejezdové vozovky je tvořen asfaltovou živící s přechodem na živичný povrch v pokračování účelové komunikace. Komunikace ve směru jízdy silničního motorového vozidla od státní silnice II. třídy č. 369 je po úroveň ŽP vedena v mírné levotočivé zatáčce, s podélným sklonem 0 %. Za ŽP pozemní komunikace stoupá s podélným sklonem +2 %. Volná šířka pozemní komunikace je 6,4 m. Maximální rychlost silničních vozidel přes ŽP ve smyslu ustanovení § 28 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, je  $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . ŽP je označen a zabezpečen pouze výstražným křížem, svíslou dopravní značkou A 32a – „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“, která je pro

zlepšení viditelnosti dopravní značky umístěna na retroreflexní žlutozelený fluorescenční podklad. Před ŽP jsou z obou stran ŽP vpravo pozemní komunikace umístěny svíslé dopravní značky A 31a, A 31b a A 31c „Návěštní deska“ (240 m, 160 m a 80 m) také s reflexní úpravou. Železniční přejezd se nachází v katastrálním území obce Ramzová. Nepřenosné návěstidlo s návěstí „Pískejte“ je ve směru jízdy drážních vozidel od žst. Horní Lipová osazeno vpravo od koleje v km 20,540, t. j. ve vzdálenosti 255 m před ŽP.

Jízda drážních vozidel mezi žst. Horní Lipová – Ostružná je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým poloautomatickým blokem.

Mezistaniční úsek Horní Lipová – Ostružná je pokryt „Vf“ signálem sítě rádiodispečerské (dále jen SRD) prostřednictvím traťového rádiového systému (dále jen TRS), umožňujícím na sdruženém kanálu stuhly č. 66, s kmitočtovou dvojicí 66A, 66B spojení mezi výpravčími žst. a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS. Základnová rádiová stanice žst. Horní Lipová pracuje s přiděleným kmitočtem 468,150 MHz (66A). Základnová rádiová stanice žst. Ostružná pracuje s přiděleným kmitočtem 468,200 MHz (66B).

Stanovená rychlost vlaku Os 3610 mezi žst. Jeseník a žst. Hanušovice, t. j. i v místě vzniku MU, byla provozovatelem dráhy dle sešitového jízdního řádu stanovena na 50 km.h<sup>-1</sup>.

#### **2.2.4 Použití komunikačních prostředků**

V souvislosti se vznikem MU byly použity následující komunikační prostředky:

- vozidlová rádiová stanice HDV 831.234-0 typu VS 47 (č. 0507), použitá strojvedoucím vlaku Os 3610, který ohlásil výpravčímu žst. Ostružná vznik MU;
- základnová radiostanice ZR 47 TRS umístěná v dopravní kanceláři žst. Ostružná, použita výpravčím žst. Ostružná při komunikaci se strojvedoucím vlaku Os 3610, kterou přijal hlášení o vzniku MU od strojvedoucího vlaku Os 3610.

#### **2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti**

V místě MU před a v průběhu MU nebyly provozovatelem dráhy ani jinou osobou prováděny žádné práce související se vznikem MU.

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

Pro případ hlášení MU na dráze je provozovatelem dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC, s. o.), vydán vnitřní předpis SŽDC (ČD) Dp17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený pod č. j.: 70778/2006, dne 31. 10. 2006, s účinností od 01. 01. 2007, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Převážního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30 z 16. 07. 2008. Výpravčí žst. Ostružná postupoval ve smyslu uvedeného předpisu ČÁSTI DRUHÉ „OHLAŠOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ“, Kapitola I „Ohlašovací povinnost“ čl. 42 a 46. Výpravčí postupoval současně dle OHLAŠOVACÍHO ROZVRHU provozovatele dráhy zpracovaného pro žst. Ostružná. Vznik MU byl ohlášen vedoucímu směny Regionálního centra provozu Ostrava a IZS.

Na základě smlouvy „Smlouva o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů“ uzavřené dne 30. 06. 2008 mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., byl vznik MU na COP DI ohlášen vrchním inspektorem Českých drah, a. s., RIBŽD Praha, pracoviště Česká Třebová, t. j. osobou pověřenou, ve smyslu § 9 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. k zjišťování příčin a okolností vzniku MU, ve 12:24 h, t. j. 47 minut po vzniku MU.

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

MU byla provozovatelem dráhy oznámena IZS, ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu ihned po zjištění skutečností výpravčím žst. Ostružná.

Na místě vzniku MU zasahovala Hasičská záchranná služba SŽDC, s. o., Olomouc, a Policie České republiky – Dopravní inspektorát Jeseník – Skupina dopravních nehod.

## **2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody**

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

Následkem MU neutrpěla újmu na zdraví žádná osoba.

### **2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku**

Škoda na přívěsném vozíku a přepravovaném nákladu byla vyčíslena Policií České republiky na 30.000,- Kč.

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

Škoda na HDV 831.234-0 byla při komisionální prohlídce v DKV Olomouc, Provozní jednotce Šumperk, dne 24. 11. 2008 odhadnuta ve výši 3.000,- Kč. Konečná částka po vyčíslení nákladů DKV Olomouc činí 2.352,- Kč.

Škoda na majetku SŽDC, s. o., byla vyčíslena na 3.660,80 Kč.

K úniku látek ohrožujících životní prostředí při MU nedošlo.

Sekundární škodou vzniklou v souvislosti s MU bylo přerušení drážní dopravy v traťovém úseku Horní Lipová – Ostružná v době od 11:37 h, dne 23. 11. 2008, do 14:40 h téhož dne, t. j. 183 minut. Zpožděny byly tři vlaky osobní dopravy s celkovým zpožděním 512 min. Odřeknuty byly tři vlaky. Náhradní autobusová doprava byla zavedena za jeden vlak osobní dopravy.

## **2.4 Vnější okolnosti**

### **2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje**

Počasí: teplota vzduchu -5°C, husté místní sněžení, denní doba, viditelnost byla povětrnostními vlivy snížena. Míra snížení viditelnosti vlivem sněžení nebyla na místě vzniku MU osobami pověřenými zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU nikterak blíže konkretizována, protože před příchodem těchto osob na místo vzniku MU se povětrnostní podmínky změnilly, sněžení ustalo.

Místo MU se nachází v katastrálním území Ramzová, GPS souřadnice: 50°11'N, 17°3'E.

### 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

#### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení

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

###### Strojvedoucí vlaku Os 3610:

V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném dopravcem dne 24. 11. 2008 v DKV Olomouc, Provozní pracoviště Šumperk, je mimo jiné uvedeno:

*„... S vlakem jsem vjížděl do zastávky Ramzová, od návěstidla s návěstí „Pískejte“ jsem opakovaně dával návěst „pozor“. Vzhledem k hustému sněžení byla značně snížena viditelnost. Těsně před přejezdem v km 20,285 jsem uviděl zleva vjíždět na tento přejezd osobní vozidlo. Okamžitě jsem použil rychločinné brzdění. Vlak se mi nepodařilo zastavit a došlo k nárazu do přívěsného vozíku, který byl připojen za tento automobil. Okamžitě jsem radiostanicí informoval výpravčího žst. Ostružná...“.*

##### 3.1.2 Jiné osoby

###### Řidič silničního motorového vozidla LADA NIVA:

Z dokumentu „ÚŘEDNÍM ZÁZNAM o podaném vysvětlení“, vyhotoveném Policií České republiky dne 23. 11. 2008, mimo jiné vyplývá:

V době vzniku MU se na pozemní komunikaci nacházela vrstva uježděného sněhu. Hustě sněžilo a vanul boční vítr. Silniční motorové vozidlo jelo rychlostí cca 15-20 km.h<sup>-1</sup>. Před vjezdem na ŽP se řidič rozhlédl do stran a pokračoval v jízdě. Další průběh jízdy je v dokumentu popsán: *„... když byl s osobním vozidlem zadní částí za kolejištěm, tak uslyšel troubení a po krátké chvílce náraz do zadní části přívěsného vozíku ...“.*

#### 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Jízda vlaků mezi žst. Horní Lipová a žst. Ostružná je zabezpečena reléovým poloautomatickým blokem 2. kategorie. Vlaky se v obou směrech vypravují v mezistaničním oddílu.

Pokyn provozovatele dráhy byl daný v souladu s ustanovením § 22 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. k varování uživatelů pozemní komunikace svíslou dopravní značkou A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“, umístěnou z obou stran před ŽP vpravo pozemní komunikace, která je pro zlepšení viditelnosti dopravní značky umístěna na retroreflexní žlutozelený fluorescenční podklad. Tomuto pokynu provozovatele dráhy předcházely pokyny uživatelům pozemní komunikace dané svíslými dopravními značkami A 31a, A 31b a A 31c „Návěstní deska (240 m, 160 m a 80 m) s reflexní úpravou a A 30 „Železniční přejezd bez závor“ umístěnou nad dopravní značkou A 31a také s reflexní úpravou. Ve směru jízdy silničního motorového vozidla zn. LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK byly svíslé dopravní značky A 31a a A 31b

umístěné vpravo pozemní komunikace, silnice II. třídy č. 369, doplněny o dodatkovou tabulku E 7b „Směrová šipka“.

Strojvedoucí vlaku Os 3610 se za jízdy v předmětném traťovém úseku řídil pokyny – návěstmi a skutečnostmi, které pozoroval ze svého stanoviště, nacházejícího se v čele vlaku, na pravé straně HDV 831.234-0. Vzniku MU předcházela pokyn provozovatele dráhy daný strojvedoucímu vlaku Os 3610 nepřenositelným varovným návěstidlem s návěstí „Pískejte“. Návěstidlo bylo umístěno v km 20,540, t. j. 255 m před ŽP v km 20,285.

Následoval pokyn dopravce návěstí „Pozor“, daný strojvedoucímu vlaku Os 3610 prostřednictvím lokomotivní houkačky. Dle vyjádření strojvedoucího vlaku Os 3610 byla návěst „Pozor“ dávana opakovaně. Pokyn byl určen k varování účastníků silničního provozu, t. j. i řidiče silničního motorového vozidla zn. LADA NIVA, že se k ŽP blíží drážní vozidlo.

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy v souvislosti s předmětnou MU je stanovena technologickými postupy, obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy, mezi které lze zařadit:

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. 04. 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 400, kde je uvedeno:  
*„Návěst **Pozor** (jeden dlouhý zvuk píšťalkou nebo lokomotivní houkačkou) dává strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla a upozorňuje osoby na pohyb vozidel. U sunutých vlaků, popř. u sunutých posunových dílů, dává návěst **Pozor** strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo posunového dílu).“;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. 04. 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 421 písm. d), kde je mimo jiné uvedeno:  
*„K varování osob musí návěst **Pozor** dát:  
d) strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo posunového dílu) před přejezdy a to:  
• před přejezdy s výstražnými kolíky s dočasnou platností pro přejezdy (při zpravení o platnosti těchto výstražných kolíků) nebo před přejezdy s výstražnými kolíky – nejméně třikrát od těchto výstražných kolíků až k přejezdu. Návěst **Pozor** nemusí opakovat, jestliže se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace“;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. 04. 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 640, kde je uvedeno:  
*„Návěst **Pískejte** (kolík se střídavě červenými a bílými pruhy, v červených pruzích bílé odrazky nebo střídavě červené a bílé pruhy z odrazek) přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst **Pozor**.“;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 03. 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 853, kde je mimo jiné

uvedeno:

„Ze strany dráhy se k varování uživatelů pozemních komunikací použije **některého** z následujících způsobů:

- výstraha opakovaním návěsti **Pozor**.
- zabezpečení přejezdu výstražnými kříží“;

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) S2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 09. 12. 2002, č. j.: 57775/2002-O13, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 2, kde je uvedeno:  
„Kontroly stavu tratí ČD vykonávají pověřeni zaměstnanci, určení vedoucím výkonné jednotky minimálně v rozsahu stanoveném v příloze č. 1. Předmět prohlídek, způsob a časové intervaly (dále jen intervaly) jejich provádění, vyhodnocování a dokumentace musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 177 /1995 Sb., technickými normami a příslušnými předpisy ČD.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) S2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 09. 12. 2002, č. j.: 57775/2002-O13, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 103, kde je mimo jiné uvedeno:  
„Pravidelná komplexní prohlídka tratí se provádí podle přílohy č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a přílohy č. 1 tohoto předpisu. Při prohlídce se zjišťuje stav technické způsobilosti a získávají se podklady pro:  
a) ověření spolehlivosti a funkčnosti zařízení,  
b) zjištění rozsahu potřebné údržby,  
c) plánování oprav a rekonstrukcí,  
d) hodnocení rozsahu a přípustnosti užívání dopravní cesty,  
e) ochranu dráhy proti negativním účinkům okolí a jiné činnosti,  
f) upřesnění rozsahu kontrol stanovených vedoucím VJ.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) S2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 09. 12. 2002, č. j.: 57775/2002-O13, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 104 písm. e), kde je mimo jiné uvedeno:  
„Kontroly, jejich hodnocení a zápisy o nich se provádějí, zvláště na širé trati (včetně výhybek, které v ní leží) a zvláště v obvodu železničních stanic, v členění:  
e) železniční přejezdy a přechody včetně úprav přilehlé pozemní komunikace a rozhledových poměrů“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) S2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 09. 12. 2002, č. j.: 57775/2002-O13, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 105 písm. c), kde je mimo jiné uvedeno:  
„Komplexní hodnocení stavu tratí zahrnuje:  
c) samostatné prohlídky, při kterých se kontrolují :  
...  
- přejezdy a úpravy přilehlé pozemní komunikace,  
...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) S2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 09. 12. 2002, č. j.: 57775/2002-



O13, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008, čl. 106 písm. c), kde je mimo jiné uvedeno:

*„Výsledkem komplexního hodnocení stavu tratí je:*

- a) plán údržby s termíny odstranění,*
- b) aktualizovaný časový plán oprav a rekonstrukcí,*
- c) návrh optimalizace rozsahu infrastruktury,*
- d) plán odstranění příčin ohrožení dráhy a jejich případné ohlášení Drážnímu úřadu,*
- e) případná změna „Stanovených kontrol tratí ČD v obvodu VJ“ ...“;*

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, čl. 8, kde je mimo jiné uvedeno:

*„Pro údržbu rozhledových poměrů a posuzování způsobu zabezpečení přejezdů, na nichž poslední správní řízení se uskutečnilo před 1. 1. 1970, platí VI. Kapitola tohoto předpisu (Přechodná ustanovení). Rozhledové poměry a způsob zabezpečení těchto přejezdů musí být postupně podle plánu upraveny rozhodnutím drážního správního orgánu podle zásad oborové normy a ČSN 34 2650.“;*

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, čl. 25, kde je uvedeno:

*„Před každým nezabezpečeným přejezdem, označeným dopravní značkou „Výstražný kříž“, musí být na železniční trati postaveno výstražné návěstidlo - „Výstražný kolík“ a to na vzdálenost rovnající se předepsané rozhledové délce „Lp“, nejméně však na vzdálenost 250 m měřenou v ose koleje od bližší hrany přejezdu. Další zásady pro umístění výstražného návěstidla stanoví oborová norma.“;*

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, čl. 26, kde je uvedeno:

*„Na nezabezpečených přejezdech, označených dopravní značkou „Výstražný kříž“, kde nejsou docíleny předepsané rozhledové délky pro traťovou rychlost v přílehlém úseku trati, je traťová rychlost zmenšena. Tato rychlost musí odpovídat skutečně dosaženým rozhledovým délkám, aby výhled z pozemní komunikace na blížící se vlak nebo posunový díl trval stejně dlouho, jako při dodržení předepsaných rozhledových délek.“;*

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 67, kde je uvedeno:

*„Způsob zabezpečení přejezdů, na které se vztahuje článek 8 tohoto předpisu, závisí na:*

- a) druhu železniční trati,*
- b) druhu pozemní komunikace,*
- c) rozhledových poměrech,*
- d) dopravní intenzitě,*
- e) místních poměrech.“;*

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH

PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 68, kde je uvedeno:

„Železniční tratě z hlediska zabezpečení přejezdů se člení na čtyři skupiny:

- I. skupina s traťovou rychlostí větší než 100 km/h,
- II. skupina s traťovou rychlostí větší než 60 km/h, nejvíce však 100 km/h,
- III. skupina s traťovou rychlostí větší než 30 km/h, nejvíce však 60 km/h,
- IV. skupina s traťovou rychlostí nejvíce 30 km/h.“

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 69, kde je uvedeno:

„Z hlediska zabezpečení přejezdů se pozemní komunikace rozdělují do čtyř skupin:

- I. skupina: silnice I. třídy a místní komunikace I. třídy (funkční třídy B);
- II. skupina: silnice II. třídy a místní komunikace II. třídy (funkční třídy C);
- III. skupina: silnice III. třídy;
- IV. skupina: účelové komunikace a místní komunikace IV. třídy (funkční třídy D)“;

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 70, kde je uvedeno:

„Rozhledové poměry přejezdu vyplývají z brzdných vzdáleností silničních motorových vozidel a z rozhledových délek.“;

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 71, kde je uvedeno:

„Brzdná vzdálenost je délka dráhy, kterou ujede silniční vozidlo po pozemní komunikaci za dobu potřebnou k postřehnutí překážky (čela vlaku nebo drážního vozidla), k smyslové reakci řidiče a k včasnému zastavení vozidla před přejezdem.“;

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 72, kde je mimo jiné uvedeno:

„Při určování rozhledových poměrů přejezdu jsou směrodatné tyto zábrzdné vzdálenosti:

- na pozemní komunikaci I. a II. skupiny . . . . . 50 m
- na pozemní komunikaci III. skupiny . . . . . 25 m
- na pozemní komunikaci IV. skupiny . . . . . 10 m“;

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 73, kde je uvedeno:

„Rozhledová délka pro motorová silniční vozidla  $L_m$  je délka úseku dráhy před přejezdem, kterou ujede čelo vlaku nebo drážního vozidla traťovou rychlostí za dobu, kterou potřebuje silniční motorové vozidlo k zastavení na brzdovou vzdálenost, zvětšenou o 1 sekundu. Tato délka úseku musí zároveň vyhovovat podmínce viditelnosti vlaku nebo drážního vozidla z pozemní komunikace, tj., aby řidič silničního vozidla zpozoroval vlak nebo drážní vozidlo

*blížící se k přejezdu tak včas, aby mohl motorové vozidlo spolehlivě zastavit ještě před přejezdem.“;*

- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 74, kde je mimo jiné uvedeno:  
*„Hodnoty rozhledových délek  $L_m$  ... vypočtou se ze vzorce  $L_m = (2B/V_m + 1) \cdot V_{\check{z}}$ , kde  $B$  je zábrzdňá vzdálenost silničního motorového vozidla v m,  $V_m$  je rychlost silničního motorového vozidla v m/s,  $V_{\check{z}}$  je traťová rychlost v přilehlém úseku trati v m/s, 1 je přídavná doba pro zvýšení bezpečnosti v sekundách.“;*
- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 76, kde je uvedeno:  
*„Rozhledová délka pro pomalé a dlouhé silniční vozidlo  $L_p$  je délka úseku trati před přejezdem, kterou ujede čelo vlaku nebo drážního vozidla traťovou rychlostí za dobu potřebnou pro řidiče uvedeného silničního vozidla, aby s vozidlem postačil spolehlivě opustit nebezpečné pásmo přejezdu. Na tuto délku  $L_p$  musí být alespoň čelo vlaku nebo drážního vozidla viditelné a to z celého přejezdu včetně z místa polohy výstražných křížů. (Nebezpečné pásmo přejezdu je prostor ohraničený na pozemní komunikaci myšlenými svislými plochami, rovnoběžnými s krajními kolejemi ve vzdálenosti 2,50 m vně od jejich os)“;*
- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 77, kde je mimo jiné uvedeno:  
*„Hodnoty rozhledových délek  $L_p$  ... vypočtou se ze vzorce  $L_p = (V_{\check{z}}/5)(d_p + d_v)$ , kde  $V_{\check{z}}$  je traťová rychlost v přilehlém úseku trati v km/h, 5 je rychlost nejpomalejšího silničního vozidla v km/h,  $d_p$  je délka v m, měřená v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně výstražného kříže k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu,  $d_v$  je délka nejdelšího silničního vozidla (zpravidla 22 m) ...“;*
- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 81, kde je uvedeno:  
*„Rozhledové poměry přejezdů jsou:*
  - **velmi dobré**, je-li z kteréhokoli bodu pozemní komunikace od začátku brzdňé vzdálenosti  $B$  (viz článek 72) k přejezdu zachován nerušený rozhled na přejezd a na oba přilehlé úseky trati v předepsaných rozhledových délkách pro pomalá silniční vozidla  $L_p$ ;
  - **dobré**, je-li z kteréhokoli bodu pozemní komunikace od začátku brzdňé vzdálenosti  $B$  k přejezdu zachován nerušený rozhled a na oba přilehlé úseky trati v předepsaných rozhledových délkách pro motorová silniční vozidla  $L_m$  a je-li zároveň nerušený rozhled od úrovně výstražného kříže na trať oběma směry v předepsaných délkách  $L_p$ ;
  - **nepříznivé**, je-li z kteréhokoli bodu pozemní komunikace od začátku brzdňé vzdálenosti  $B$  k přejezdu zachován nepřerušňý rozhled na přejezd a na oba přilehlé úseky trati alespoň v polovičních předepsaných rozhledových délkách pro motorová silniční vozidla  $L_m/2$  a je-li zároveň zajišťěn nepřerušňý rozhled od úrovně výstražného kříže na trať oběma směry v polovičních délkách pro pomalá vozidla  $L_p/2$ ;

- **špatné**, je-li z kteréhokoli bodu pozemní komunikace alespoň od poloviny brzdné vzdálenosti  $B/2$  přejezdu zachován nepřerušovaný rozhled na přejezd a na oba přilehlé úseky trati alespoň v polovičních předepsaných rozhledových délkách pro motorová silniční vozidla  $Lm/2$  a je-li zároveň zajištěn nepřerušovaný rozhled od úrovně výstražného kříže na trať v délce alespoň poloviční předepsané rozhledové délky pro silniční pomalá vozidla  $Lp/2$  oběma směry;
  - **nedostatečné**, nevyhovují-li rozhledové poměry ani podmínkám v odst. d) nebo vyhovují-li sice těmto podmínkám, avšak na pozemní komunikaci jezdí ojedinele vozy s dlouhým dřívím nebo vozidla, která musí ve smyslu pravidel silničního provozu před přejezdem zastavit.“;
- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, VI. kapitola PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, čl. 91, kde je uvedeno:
- „*Tratě III. skupiny s traťovou rychlostí větší než 30 km/h, nejvíce však 60 km/h:*
- *při velmi dobrých a při dobrých rozhledových poměrech:*
    - *přejezdy pozemních komunikací kterékoli skupiny nejsou zpravidla zabezpečeny, není-li dopravní moment přejezdu větší než 20 000;*
  - *při nepříznivých rozhledových poměrech:*
    - *přejezdy pozemní komunikace I. a II. skupiny vždy a ostatní komunikace tehdy, je-li dopravní moment přejezdu větší než 20 000, jsou zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením bez závor nebo závorami;*
    - *přejezdy pozemních komunikací III. a IV. skupiny jsou zpravidla nezabezpečeny, není-li dopravní moment přejezdu větší než 20 000;*
  - *při špatných rozhledových poměrech:*
    - *přejezdy pozemních komunikací I. a II. skupiny vždy a III. skupiny tehdy, je-li dopravní moment přejezdu větší než 5000 a přejezdy pozemních komunikací IV. skupiny, je-li dopravní moment přejezdu větší než 10 000, jsou zpravidla zabezpečeny světelným zabezpečovacím zařízením bez závor nebo závorami;*
    - *přejezdy pozemních komunikací III. skupiny, není-li dopravní moment přejezdu větší než 5000 a přejezdy IV. skupiny, není-li dopravní moment přejezdu větší než 5000 jsou zpravidla nezabezpečeny, není-li dopravní moment přejezdu větší než 10 000, jsou zpravidla nezabezpečeny;*
  - *při nedostatečných rozhledových poměrech:*
    - *přejezdy všech pozemních komunikací I až III. skupiny vždy a přejezdy pozemních komunikací IV. skupiny, je-li dopravní moment přejezdu větší než 5000 nebo vyskytuje-li se na trati jízda přes přejezd sunutím anebo jezdí-li přes ně silniční vozidla, která před přejezdem musí zastavit, jsou zabezpečeny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závor nebo závorami;*
    - *přejezdy pozemních komunikací IV. skupiny nejsou zpravidla zabezpečeny, není-li dopravní moment přejezdu větší než 5000, nevyskytuje-li se na trati jízda přes přejezd sunutím nebo nejezdí-li přes ně silniční vozidla, která před přejezdem musí zastavit;*

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozu na pozemních komunikacích je upraven pravidly obsaženými v:

- ustanovení § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

„*Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet*“;
- ustanovení § 28 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve

znění pozdějších předpisů:

*„Ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h<sup>-1</sup>. Svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, smí 50 m před železničním přejezdem a při jeho přejíždění jet rychlostí nejvýše 50 km.h<sup>-1</sup>. Při přejíždění železničního přejezdu nesmí řidič zbytečně prodlužovat dobu jeho přejíždění.“*

- ustanovení § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:  
*„Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd, je-li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“.*

### 3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zdravotní způsobilost zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce je posuzována ve smyslu ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 101/1995 Sb.).

V době vzniku předmětné MU měl strojvedoucí platný posudek o zdravotní způsobilosti. Písemný záznam je součástí spisu MU.

Požadavky na odbornou způsobilost, včetně způsobu jejího prosazování, stanoví vnitřní předpis dopravce „ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠENÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05-O10, s účinností od 01. 01. 2006, v platném znění.

V době vzniku předmětné MU byl strojvedoucí odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Dokumenty dokládající odbornou způsobilost strojvedoucího jsou součástí spisu MU.

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví ustanovení § 45 zákona č. 266/1994 Sb. Strojvedoucí vlaku Os 3610 je držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 501899, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 17. 05. 2007, s platností do 17. 05. 2017, pro druh hnacího vozidla M, P na dráze C.

### 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Poslední prohlídka ŽP vykonaná ve smyslu ustanovení § 25 odst. 12 a § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) S2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, v platném znění, byla provedena dne 16. 04. 2008 s výsledkem „bez připomínek“. Tato prohlídka byla provozovatelem dráhy vykonávána v intervalech 12 měsíců.

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 dosavadních předpisů a kterou je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.

Dle provozovatele dráhy byla stavba dráhy, ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, pořízena dne 31. 12. 1899, viz dokument „List. č. 1 – Souhrnné údaje o přejezdu“, ze dne 12. 01. 2009, č. j.: 1-104/2009/DI. I přesto, že provozovatel dráhy pro předmětnou stavbu dráhy ověřenou projektovou dokumentací ve stavebním řízení před účinností vyhlášky č. 177/1995 Sb. nedoložil, je zřejmé, že ŽP v km 20,285 byl, ve smyslu § 88 odst. 2

vyhlášky č. 177/1995 Sb., pořízen a dán do užívání podle dosavadních předpisů a je možno jej provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.

V návaznosti na ustanovení § 4 odst. 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a čl. 1.1 normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, ve znění změny Z1, z května 2008, smí předmětný ŽP být ponechán v provozu, pokud vyhovuje normám a předpisům platným v době jeho vzniku nebo rekonstrukce. Provozovatel dráhy kontroluje stav označení a zabezpečení ŽP podle vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985, pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění. Ve smyslu dokumentu „List. č. 1 – Souhrnné údaje o přejezdu“, ze dne 12. 01. 2009, č. j.: 1-104/2009/DI, čl. 8, čl. 68, čl. 69 a čl. 81 písm. c) vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, jsou **rozhledové poměry** na ŽP v km 20,285 klasifikovány jako nepříznivé (trať III. skupiny a IV. skupina pozemní komunikace), t. j. **rozhledové délky jsou zajištěny alespoň na ½ předepsané rozhledové délky**. Čl. 26 vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, který ukládá zmenšit traťovou rychlost v přilehlém úseku trati k ŽP na rychlost odpovídající skutečně dosaženým rozhledovým délkám, aby výhled z pozemní komunikace na blížící se drážní vozidlo trval stejně dlouho, jako při dodržení rozhledových délek, **není provozovatelem dráhy aplikován**. Čl. 8 vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, umožňuje provozovateli dráhy pro údržbu rozhledových poměrů a posuzování způsobu zabezpečení ŽP, na němž se poslední správní řízení uskutečnilo před 01. 01. 1970, uplatnit ustanovení kapitoly VI. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, t. j. **umožňuje provozovateli dráhy zajistit rozhledové délky pouze na ½ předepsaných rozhledových délek**.

Dne 25. a 26. 11. 2008 byl pověřenými osobami DI proveden výkon státního dozoru ve věcech drah u provozovatele dráhy, se zaměřením na plnění povinností provozovatele dráhy stanovené právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, a to na: označení, zabezpečení a podmínky stavby ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, viz protokol „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, ze dne 26. 11. 2008, č. j.: 1-2178/2008/DI-2.

V souvislosti s předmětnou MU, t. j. ve směru jízdy silničního motorového vozidla LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK na ŽP v km 20,285 od silnice II. třídy č. 369, byly zjištěny níže uvedené hodnoty rozhledových délek:

Rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp

směr (trať. rychlost)	Předepsané veličiny Lp:	Zjištěné veličiny:
Ostružná (Vž = 20 km.h <sup>-1</sup> )	131 m	> 131 m
směr Horní Lipová (Vž = 40 km.h <sup>-1</sup> )	261 m	<b>170 m</b>

Rozhledová délka pro silniční vozidlo Lm

směr (trať. rychlost)	Předepsané veličiny Lm:	Zjištěné veličiny:
směr Ostružná (Vž = 20 km.h <sup>-1</sup> )	26 m	> 26 m
směr Horní Lipová (Vž = 40 km.h <sup>-1</sup> )	52 m	> 52 m

Vzdálenost výstražného kříže od osy koleje byla zjištěna 4 m.

Při výkonu státního dozoru ve věcech drah byl, ve smyslu vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, výpočtem stanoven čas potřebný k přejetí nebezpečného pásma ŽP nejdelším silničním vozidlem připuštěným k provozu na pozemních komunikacích a čas, za který drážní vozidlo ujede (při maximální traťové rychlosti  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ) vzdálenost zjištěné rozhledové délky  $L_p$  před ŽP:

- délka  $dp$ :  
je délka v metrech, měřena v ose pozemní komunikace od úrovně výstražného kříže, vzdáleného 4 m ve směru jízdy silničních vozidel k hranici nebezpečného pásma na opačné straně ŽP. Délka 6,5 m byla vypočtena pro úhel křížení  $45^\circ$  dle vzorce:  
 $(4,0 \text{ m} + 2,5 \text{ m}) / \sin 45^\circ = 9,19 \text{ m}$ ;
- rychlost  $V_{\check{z}}$  ve směru od začátku trati, t. j. ve směru od žst. Horní Lipová:  
je traťová rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , t. j.  $11,11 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ , na úseku dráhy přilehlém k ŽP;
- rychlost  $V_{sn}$ :  
je rychlost nejpomalejšího silničního vozidla  $5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , t. j.  $1,39 \text{ m}\cdot\text{s}^{-1}$ ;
- čas potřebný k přejetí nejdelšího silničního vozidla připuštěného k provozu na pozemní komunikaci přes ŽP (délka  $dp$ ) činí dle vztahu  $(dp + dv) : V_{sn} = (9,19 + 22) : 1,39 = \mathbf{22,44 \text{ s}}$ ;
- čas, za který drážní vozidlo ujede (při maximální traťové rychlosti  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ) vzdálenost zjištěné rozhledové délky  $L_p$  před ŽP ve směru jízdy od začátku trati, t. j. od žst. Horní Lipová, naměřenou vpravo činí dle vztahu  $L_p : V_{\check{z}} = 170 : 11,11 = \mathbf{15,30 \text{ s}}$ .

#### Z uvedeného vyplývá:

- při zjištěné rozhledové délce  $L_p = 170 \text{ m}$ , ve směru od žst. Horní Lipová na ŽP v km 20,285, nestačí nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu (t. j. délky 22 m) včas opustit nebezpečné pásmo železničního přejezdu. Hrozí vznik mimořádné události – střetnutí, kdy drážní vozidlo najede do boku silničního motorového vozidla na ŽP.  
Uvedené zjištění je nedodržením ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

Na základě výše uvedeného byl provozovatel dráhy ihned po zjištění nedostatku na místě výkonu státního dozoru ve věcech drah, v souladu s § 59 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., vyzván ve věci zajištění provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, k bezodkladnému odstranění nedostatků a zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy na předmětném ŽP, před jízdou prvního drážního vozidla přes předmětný ŽP ve směru od žst. Horní Lipová.

Zjištěný nedostatek byl provozovatelem dráhy odstraněn přechodným omezením traťové rychlosti ve směru od žst. Horní Lipová na  $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Zavedeno depeší 1573, číslo zprávy 1612276, ze dne 25. 11. 2008 v 13:30 h.

### 3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem a provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 29. 05. 2008, pod č. j. 3 - 4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/2008/9002).

Provozovatelem drážní dopravy jsou České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222 Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence provozovatele drážní dopravy č. j. 1–157/96-DÚ/O-Bp, ev. č.: L/1996/5000 udělené Drážním úřadem Praha dne 21. 05. 1996 právnické osobě – dopravci, s obchodním jménem „České dráhy, a. s.“.

### 3.3 Právní a jiná úprava

#### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupu při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

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

- Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. 04. 1997, č. j.: 55216/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 03. 1997, č. j.: 55079/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D 17 „PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 31. 10. 2006, č. j.: 70 778/2006, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD Ok 2 „VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený rozhodnutím dne 07. 12. 2005, č. j.: 61773/05 - O 10, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Dp 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 06. 2008, č. j.: 22957/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Dp 17- 1 „Prováděcí nařízení k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 06. 2008, č. j.: 22958/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985 pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) S2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 09. 12. 2002, č. j.: 57775/2002-O13, v platném znění;
- Česká technická norma ICS 93.100, ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, ve znění změny Z1, z května 2008.



### 3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Jízda drážních vozidel mezi žst. Horní Lipová – žst. Ostružná je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie, reléovým poloautomatickým blokem. Trať není vybavena zařízením pro automatické zaznamenávání dat o jízdách vlaků.

#### 3.4.2 Součásti dráhy

K MU došlo na dráze železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, neelektrifikované, na ŽP v km 20,285, který je označen a zabezpečen pouze výstražnými kříži. Jízda drážních vozidel ani pohyb účastníků silničního provozu přes ŽP není zaznamenávána žádným záznamovým zařízením.

#### 3.4.3 Komunikační prostředky

Žst. Horní Lipová je vybavena níže uvedenými komunikačními prostředky:

- traťový telefonní okruh mezi žst. Horní Lipová a žst. Lipová Lázně pro přímé spojení s výpravčím sousední stanice;
- traťový telefonní okruh mezi žst. Horní Lipová a žst. Ostružná pro přímé spojení s výpravčím sousední stanice;
- přivolávací okruh umožňující spojení výpravčího se strojvedoucím vlaku nebo PMD od vjezdových návěstidel;
- místní telefonní okruh pro spojení z kolejiště žst. s výpravčím;
- veřejná telefonní síť;
- místní rádiová síť (kmitočty 157,450 MHz a 158,375 MHz). Přenosné rádiové stanice jsou umístěny na pracovišti výpravčího;
- SRD prostřednictvím TRS ostrůvkového systému, umožňující na sdruženém kanálu stuhu 66 s kmitočtem 468,150 MHz (66A) spojení mezi výpravčím žst. a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS.

Žst. Ostružná je vybavena níže uvedenými komunikačními prostředky:

- traťový telefonní okruh mezi žst. Ostružná a žst. Lipová Lázně pro přímé spojení s výpravčím sousední stanice;
- traťový telefonní okruh mezi žst. Ostružná a žst. Branná pro přímé spojení s výpravčím sousední stanice;
- traťový telefonní okruh mezi žst. Ostružná a žst. Jindřichov na Moravě pro přímé spojení s výpravčím žst. Jindřichov na Moravě při výluce služby dopravního zaměstnance v žst. Branná;
- přivolávací okruh umožňující spojení výpravčího se strojvedoucím vlaku nebo PMD od vjezdových návěstidel;
- výhybkářský místní telefonní okruh pro spojení výpravčího s výhybkářem na brannenském zhlaví;
- veřejná telefonní síť;

- místní rádiová síť (kmitočty 157,450 MHz a 158,375 MHz). Přenosné rádiové stanice jsou umístěny na pracovišti výpravčího;
- SRD prostřednictvím TRS ostrůvkového systému, umožňující na sdruženém kanálu stuhu 66 s kmitočtem 468,200 MHz (66B) spojení mezi výpravčím žst. a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS.

### 3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 831.234-0 je vybaveno záznamovým zařízením s mechanickým záznamem dat, registračním rychloměrem typu METRA, ev. č. 94001, s rozsahem rychlosti 0 – 120 km.h<sup>-1</sup>. Jízda vlaku Os 3610 byla zaznamenána na rychloměrový proužek s uhlíkovou vrstvou typu KAPS-COMM – Český Krumlov, s rozsahem 0 – 120 km.h<sup>-1</sup>. Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- z žst. Horní Lipová vlak Os 3610 odjel v 11:27 h zpožděn 1 min;
- rychlost vlaku cca 250 metrů před ŽP v km 20,285, t. j. cca 5 m za návěstidlem s návěstí „Pískejte“, byla 32 km.h<sup>-1</sup>;
- rychlost vlaku cca 170 metrů před ŽP v km 20,285, t. j. v nejzazším místě provozovatelem dráhy zajištěného nerušeného rozhledu na dráhu pro řidiče nejdelšího silničního vozidla jedoucího rychlostí 5 km.h<sup>-1</sup>, byla 31 km.h<sup>-1</sup>;
- počátek účinku rychločinného brzdění je registrován cca 12 metrů před místem vzniku MU na ŽP v km 20,285;
- v 11:37 h při rychlosti 24 km.h<sup>-1</sup> je registrováno střetnutí. Dále je registrován strmý pokles rychlosti do zastavení, odpovídající průběhu nehodového děje;
- zařízení pro kontrolu bdělosti osoby řídící drážní vozidlo bylo strojvedoucím průběžně obsluhováno;
- v úseku trati přilehlém k ŽP v km 20,285 nebyla vlakem Os 3610 překročena nejvyšší dovolená rychlost.

Z komisionálního zjištění technického stavu HDV 831.234-0 ze dne 24. 11. 2008 vyplývá, že HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu odpovídajícím schválené způsobilosti, t. j. technický stav HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU, viz dokument „Komisionální zjištění technického stavu drážních vozidel, nebo jiných drážních zařízení“, č. j.: 1-107/2009/DI, ze dne 12. 01. 2009.

## 3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Vlak Os 3610 odjel z žst. Horní Lipová po výpravě vlaku, uskutečněné výpravčím návěstí Odjezd (výpravkou). Výpravě vlaku Os 3610 předcházelo dání předvídaného odjezdu vlaku výpravčím žst. Horní Lipová výpravčímu žst. Ostružná s následným postavením vlakové cesty a změnou návěsti skupinového odjezdového návěstidla „LH“ žst. Horní Lipová na návěst dovolující jízdu vlaku.

Od úrovně výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte!“, které se nachází ve směru jízdy vlaku Os 3610 v km 20,540, t. j. 255 metrů před ŽP, dával strojvedoucí, dle svého vyjádření, opakovaně

zvukovou návěst „Pozor“ lokomotivní houkačkou. Tento pokyn daný zaměstnancem dopravce byl určen k varování osob, že se k ŽP blíží vlak.

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

Za první prokázané hlášení v souvislosti s MU lze považovat ohlášení vzniku MU na ŽP strojvedoucím vlaku Os 3610 výpravčímu žst. Ostružná, prostřednictvím vozidlové radiové stanice VS 47, umístěné na HDV 831.234-0.

Odborně způsobilá osoba dopravce k činnosti vykonávané v rámci předmětu podnikání, při zjišťování příčin a okolností vzniku MU, na místě MU shromáždila záznam, rychloměrový proužek, z rychloměru umístěného na HDV 831.234-0 vlaku Os 3610. Ve smyslu § 9 odst. 4 písm. c) vyhlášky č. 376/2006 Sb. a § 35 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na ustanovení § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a Přílohu č. 12 k předpisu ČD D 17 „PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 31. 10. 2006, č. j.: 70 778/2006, v platném znění, dopravce nezajistil, aby po vyjmutí rychloměrového proužku z registračního rychloměru zůstal ve svítku. Rychloměrový proužek byl poskládán a následně popsán potřebnými zápisy související s manipulací rychloměrového proužku po MU. Popsáním rychloměrového proužku v důsledku průpisu došlo k částečnému překrytí registrovaných veličin.

### **3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události**

Ochrana a zabezpečení místa vzniku MU byla zajištěna ve spolupráci s PČR v souladu s § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb., a to pověřenými osobami provozovatele dráhy a drážní dopravy. Souhlas se zahájením odklizovacích prací byl DI COP udělen dne 23. listopadu 2008 ve 12:24 h.

## **3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky**

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

Strojvedoucí vlaku Os 3610: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 23. listopadu 2008, ve 04:36 h, s plánovaným ukončením směny v 17:45 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s ustanovením § 90 zákona č. 262/2006 Sb., Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zdravotní stav a osobní situace, které by měly vliv na MU, včetně fyzického a psychického stresu osob zúčastněných na MU, nebyly zjištěny.

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

Strojvedoucí za jízdy vlaku Os 3610 pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy.

Stanoviště strojvedoucího HDV řady 831 jsou ergonometricky uspořádána tak, že strojvedoucí má nerušený výhled nejen na ovládací, kontrolní a signalizační prvky a zařízení umístěné na ovládacím pultu strojvedoucího, ale také před HDV a šikmo do stran HDV.

Šetřením nebyly zjištěny žádné okolnosti, jež by strojvedoucímu kladly překážky ve výhledu před HDV a přehledu o poloze a stavu ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků a zařízení umístěných na stanovišti strojvedoucího.

### 3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje MU podobného charakteru, a to MU ze dne 21. 09. 2007, v 11:10 h, kdy na ŽP zabezpečeném pouze výstražným křížem, doplněným svislou dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ v km 140,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Šatov st. hr. – Okříšky, mezi žst. Moravské Budějovice a žst. Jaroměřice nad Rokytnou došlo za jízdy nákladního vlaku Rn 52241 ke střetnutí s osobním automobilem zn. Škoda Octavia 1,9 TDI. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nedovolené vjetí osobního automobilu na ŽP v době, kdy se k němu blížilo drážní vozidlo, vlak Rn 52241.

Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byla DI, na straně provozovatele dráhy, mimo příčinnou souvislost se vznikem MU, zjištěna závada, spočívající v **nezajištění dostatečné rozhledové délky pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla Lp**. Provozovatel dráhy, kterým do 30. 06. 2008 byly ČD, a. s., od 01. 07. 2008 je provozovatelem výše uvedené dráhy SŽDC, s. o., postupoval v souladu se svým vnitřním předpisem ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, který je svým obsahem v zásadním rozporu s normou ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, a požadavky na bezpečné provozování drážní dopravy a zajištění bezpečnosti účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích v místě křížení dráhy železniční s pozemní komunikací v úrovni kolejí.

DI proto, v souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., ve "Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události", č. j.: 2-1529/2007/DI, ze dne 25. 05. 2008, přijala bezpečnostní doporučení. Bezpečnostní doporučení bylo provozovateli dráhy postoupeno pod č. j.: 5-236/2008/DI, ze dne 25. 05. 2008, kterým provozovateli dráhy doporučila:

- 1) uvést neprodleně do souladu vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, s ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění;
- 2) prověřit skutečné rozhledové poměry u všech ŽP, kde bylo dosud na základě vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, aplikováno krácení rozhledových délek na 1/2 a uvést tyto ŽP do souladu s ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění.

## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

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

K MU došlo na dráze železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice (trať 311 A), jednokolejné, neelektrifikované trati, mezi žst. Horní Lipová – žst. Ostružná, na jednokolejném ŽP v km 20,285, označeném a zabezpečeném pouze výstražnými kříži. ŽP v km 20,285 umožňuje křížení dráhy železniční s pozemní komunikací účelovou v úrovni kolejí. Pozemní komunikace kříží dráhu železniční pod úhlem 45°, povrch přejezdové vozovky je tvořen asfaltovou živicí s přechodem na živичný povrch účelové komunikace. ŽP se nachází v katastrálním území obce Ramzová

Výchozí stanicí vlaku Os 3610 byl Jeseník a cílovou Šumperk. Vlak byl určen k přepravě cestujících. Dne 23. 11. 2008 byl vlak Os 3610 tvořen samostatně jedoucím HDV 831.234-0 jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího 1. Posledním místem zastavení vlaku před vznikem MU byla žst. Horní Lipová, odkud vlak Os 3610 odjel v 11:27 h zpožděn 1 min. Následujícím místem zastavení měla být zastávka Ramzová, kde vlak Os 3610 pravidelně zastavuje pro výstup a nástup cestujících. Zastávka Ramzová se nachází ve směru jízdy vlaku bezprostředně za ŽP v km 20,285. Od úrovně výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“, které se nachází v km 20,540 t. j. 255 m před ŽP, dával strojvedoucí dle svého vyjádření opakovaně zvukovou návěst „Pozor“ lokomotivní houkačkou k varování osob, že se k ŽP blíží vlak. Rychlost vlaku ve vzdálenosti cca 250 metrů před ŽP byla 32 km.h<sup>-1</sup>. Rychlost dále pozvolna klesala, protože strojvedoucí upravoval rychlost jízdy vlaku pro následné zastavení na zastávce Ramzová. Ve vzdálenosti cca 170 m před ŽP, t. j. v nejzazším místě nerušeného rozhledu na dráhu pro řidiče nejdelšího silničního vozidla jedoucího rychlostí 5 km.h<sup>-1</sup>, od úrovně výstražného kříže, umístěného vpravo pozemní komunikace ve směru jízdy silničního motorového vozidla LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK, byla 31 km.h<sup>-1</sup>. Ve vzdálenosti cca 12 m před ŽP je záznamovým zařízením HDV registrováno zavedení rychločinného brzdění, kdy strojvedoucí reagoval na přijíždějící silniční motorové vozidlo s přívěsným vozíkem, vjíždějící na ŽP bezprostředně před přijíždějícím vlakem Os 3610, zleva ve směru jízdy vlaku. Střetnutí vlaku se již strojvedoucímu pro velmi krátkou vzdálenost nepodařilo zabránit. V 11:37 h při rychlosti 24 km.h<sup>-1</sup>, v km 20,285 čelo HDV narazilo do přívěsného vozíku. Nehodovým dějem byl přívěsný vozík odpojen od tažného zařízení silničního motorového vozidla. Ložný prostor přívěsného vozíku včetně nákladu, sněhové frézy, byl násilně oddělen od rámu vozíku a odhozen vpravo ve směru jízdy vlaku Os 3610, 12,2 m za místo vzniku MU, na zábradlí příchodové cesty k nástupišti zastávky Ramzová. Rám přívěsného vozíku zůstal stát vpravo ve směru jízdy vlaku na kraji pozemní komunikace před zábradlím za ŽP, 5 m od místa střetnutí. Silniční motorové vozidlo po MU zastavilo u okraje vozovky pozemní komunikace, vpravo ve směru jízdy vlaku za ŽP. Čelo vlaku Os 3610 po střetnutí zastavilo v km 20,257, t. j. 28 m za místem vzniku MU.

Následkem MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani k úniku ekologicky závadných látek.

## 4.2 Rozbor

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

ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, je z obou stran ŽP označen výstražným křížem, svislou dopravní značkou A 32a – „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“, která je pro zlepšení viditelnosti dopravní značky umístěna na retroreflexní žlutozelený fluorescenční podklad, viz „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, ze dne 26. 11. 2008, č. j.: 1-2178/2008/DI-2. ŽP v km 20,285 je označen v souladu s ustanovením § 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Nepřenosné návěstidlo s návěstí „Pískejte“ je ve směru jízdy drážních vozidel od žst. Horní Lipová osazeno vpravo od koleje v km 20,540, t. j. ve vzdálenosti 255 m před ŽP a ve směru jízdy drážních vozidel od žst. Ostružná osazeno vpravo od koleje v km 20,035, t. j. ve vzdálenosti 250 m před ŽP, viz „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, ze dne 26. 11. 2008, č. j.: 1-2178/2008/DI-2. Nepřenosná návěstidla s návěstí „Pískejte“ před ŽP v km 20,285 jsou osazena v návaznosti na čl. 25 vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, a čl. 1 ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, ve znění změny Z1, z května 2008, v souladu s ustanovením § 4 odst. 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a čl. 7.1 přílohy č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.

Kontrola stanovených technických parametrů součásti dráhy, ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice byla provozovatelem dráhy prováděna pravidelně v časových intervalech stanovených § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., viz dokument „Zápis z komplexní prohlídky tratě a železničních stanic v obvodu TO HANUŠOVICE – rok 2008“, č. j.: 1-225/2009/DI, ze dne 22. 01. 2009.

Provozovatel dráhy projektovou dokumentací stavby dráhy, ŽP v km 20,285, dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, nepředložil. Veškeré rozhodující parametry předmětného ŽP obsahující technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy (včetně situačního náčrtku s vyznačením rozhledových délek, zabezpečení ŽP a dalšími pomocnými údaji a informacemi o ŽP), provozovatel dráhy vede na svých technologických postupy předepsaných evidenčních tiskopisech "List č. 1 – Souhrnné údaje o přejezdu" a "List č. 2 – Provozně technické údaje o přejezdu v koleji č. 1" (dále jen evidenční listy), pomocí výpočetní techniky.

Evidenční listy ŽP v km 20,285, dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, vedené prostřednictvím výpočetní techniky, nemají charakter dokumentu konečné podoby. Provozovatel dráhy má v evidenčním listu ŽP možnost kdykoli upravit kterýkoli z rozhodujících parametrů předmětné stavby dle své momentální potřeby, bez vědomí speciálního stavebního úřadu, kterým je pro stavby dráhy a stavby na dráze drážní správní úřad.

Z uvedeného vyplývá, že provozovatel dráhy stav označení a zabezpečení ŽP v km 20,285, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky, při pravidelných prohlídkách a měřeních nekontroluje podle projektové dokumentace, ale jen podle své vlastní evidence.

**Uvedené zjištění je nedodržením ustanovení § 26 odst. 2 písm. n) vyhlášky č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.**

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

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 dosavadních předpisů a kterou je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.

Dle provozovatele dráhy byla stavba dráhy, ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, pořízena dne 31. 12. 1899, viz dokument „List. č. 1 – Souhrnné údaje o přejezdu“, ze dne 12. 01. 2009, č. j.: 1-104/2009/DI. 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 v km 20,285 byl, ve smyslu § 88 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., pořízen a dán do užívání podle dosavadních předpisů a je možno jej provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.

V návaznosti na ustanovení § 4 odst. 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a čl. 1.1 normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, ve znění změny Z1, z května 2008, smí předmětný ŽP být ponechán v provozu, pokud vyhovuje normám a předpisům, platným v době jeho vzniku nebo rekonstrukce. Provozovatel dráhy kontroluje stav označení a zabezpečení ŽP podle vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schválený náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985 pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění. Ve smyslu dokumentu provozovatele dráhy „List. č. 1 – Souhrnné údaje o přejezdu“, ze dne 12. 01. 2009, č. j.: 1-104/2009/DI, čl. 8, čl. 68, čl. 69 a čl. 81 písm. c) vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, jsou **rozhledové poměry** na ŽP v km 20,285 klasifikovány jako nepříznivé (trať III. skupiny a IV. skupina pozemní komunikace), t. j. **rozhledové délky jsou zajištěny alespoň na ½ předepsané rozhledové délky**. Čl. 26 vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, který ukládá zmenšit traťovou rychlost v přílehlém úseku trati k ŽP na rychlost, odpovídající skutečně dosaženým rozhledovým délkám, aby výhled z pozemní komunikace na blížící se drážní vozidlo trval stejně dlouho, jako při dodržení rozhledových délek, **není provozovatelem dráhy aplikován**. Čl. 8 vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, umožňuje provozovateli dráhy pro údržbu rozhledových poměrů a posuzování způsobu zabezpečení ŽP, na nichž se poslední správní řízení uskutečnilo před 01. 01. 1970, uplatnit ustanovení kapitoly VI. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ, t. j. **umožňuje provozovateli dráhy zajistit rozhledové délky pouze na ½ předepsaných rozhledových délek**.

Dne 25. a 26. 11. 2008 byl pověřenými osobami DI proveden výkon státního dozoru ve věcech drah u provozovatele dráhy, se zaměřením na plnění povinnosti provozovatele dráhy stanovené právními předpisy v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, a to na: označení, zabezpečení a podmínky stavby ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, viz protokol „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, ze dne 26. 11. 2008, č. j.: 1-2178/2008/DI-2.

V souvislosti s předmětnou MU, t. j. ve směru jízdy silničního motorového vozidla LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK na ŽP v km 20,285 od silnice II. třídy č. 369, byly zjištěny níže uvedené hodnoty rozhledových délek:

Rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo Lp

směr (trať. rychlost)	Předepsané veličiny Lp:	Zjištěné veličiny:
Ostružná (Vž = 20 km.h <sup>-1</sup> )	131 m	> 131 m
směr Horní Lipová (Vž = 40 km.h <sup>-1</sup> )	261 m	<b>170 m</b>

Rozhledová délka pro silniční vozidlo Lm

směr (trať. rychlost)	Předepsané veličiny Lm:	Zjištěné veličiny:
směr Ostružná (Vž = 20 km.h <sup>-1</sup> )	26 m	> 26 m
směr Horní Lipová (Vž = 40 km.h <sup>-1</sup> )	52 m	> 52 m

Vzdálenost výstražného kříže od osy koleje byla zjištěna 4 m.

Při výkonu státního dozoru ve věcech drah byla, ve smyslu vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, výpočtem stanoven čas potřebný k přejetí nebezpečného pásma ŽP nejdelším silničním vozidlem připuštěným k provozu na pozemních komunikacích a čas, za který drážní vozidlo ujede (při maximální traťové rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup>) vzdálenost zjištěné rozhledové délky Lp před ŽP:

- délka dp:  
je délka v metrech, měřena v ose pozemní komunikace od úrovně výstražného kříže, vzdáleného 4 m ve směru jízdy silničních vozidel k hranici nebezpečného pásma na opačné straně ŽP. Délka 6,5 m byla vypočtena pro úhel křížení 45° dle vzorce:  
 $(4,0 \text{ m} + 2,5 \text{ m}) / \sin 45^\circ = 9,19 \text{ m}$ ;
- rychlost Vž ve směru od začátku trati, t. j. ve směru od žst. Horní Lipová:  
je traťová rychlost 40 km.h<sup>-1</sup>, t. j. 11,11 m.s<sup>-1</sup>, na úseku dráhy přilehlém k ŽP;
- rychlost Vsn:  
je rychlost nejpomalejšího silničního vozidla 5 km.h<sup>-1</sup>, t. j. 1,39 m.s<sup>-1</sup>;
- čas potřebný k přejetí nejdelšího silničního vozidla připuštěného k provozu na pozemní komunikaci přes ŽP (délka dp) činí dle vztahu  $(dp + dv) : Vsn = (9,19 + 22) : 1,39 = 22,44 \text{ s}$ ;
- čas, za který drážní vozidlo ujede (při maximální traťové rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup>) vzdálenost zjištěné rozhledové délky Lp před ŽP ve směru jízdy od začátku trati, t. j. od žst. Horní Lipová, naměřenou vpravo činí dle vztahu  $Lp : Vž = 170 : 11,11 = 15,30 \text{ s}$ .

**Z uvedeného vyplývá:**

- při zjištěné rozhledové délce Lp = 170 m, ve směru od žst. Horní Lipová na ŽP v km 20,285, nestačí nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu (t. j. délky 22 m) včas opustit nebezpečné pásmo železničního přejezdu. Hrozí vznik mimořádné události – střetnutí, kdy drážní vozidlo najede do boku silničního motorového vozidla na ŽP.

**Uvedené zjištění je na straně provozovatele dráhy nedodržením ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.**, které však ve vztahu k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Ke střetnutí na ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice došlo se silničním motorovým vozidlem typu LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK s přívěsným vozíkem typu AGADOS HANDY N1 (dále jen jízdní souprava). Jízdní souprava měla délku 7,35 m.

Pro potřeby zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl DI, ve smyslu vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, proveden níže uvedený výpočet času potřebného k bezpečnému opuštění nebezpečného pásma předmětného ŽP jízdní soupravou délky 7,35 m, ve vztahu ke skutečné, zjištěné rozhledové délce Lp=170 m ze směru jízdy vlaku Os 3610:

- délka dp:  
je od úrovně výstražného kříže vzdáleného 4 m ve směru jízdy silničních vozidel k hranici nebezpečného pásma na opačné straně ŽP 6,5 m. Délka byla vypočtena pro úhel křížení 45°



dle vzorce:

$(4,0 \text{ m} + 2,5 \text{ m}) / \sin 45^\circ = 9,19 \text{ m}$ ;

- rychlost  $V_{\check{z}}$  ve směru od žst. Horní Lipová:  
je traťová rychlost na úseku dráhy přilehlém k ŽP  $40 \text{ km.h}^{-1}$ , t. j.  $11,11 \text{ m.s}^{-1}$ ;
- rychlost  $V_{\check{z}}$  ve směru od žst. Horní Lipová:  
skutečná rychlost vlaku Os 3610 ve vzdálenosti  $L_p=170 \text{ m}$  před ŽP byla  $31 \text{ km.h}^{-1}$ , t. j.  $8,61 \text{ m.s}^{-1}$ ;
- rychlost  $V_{sn}$ :  
nejpomalejšího silničního vozidla je  $5 \text{ km.h}^{-1}$ , t. j.  $1,39 \text{ m.s}^{-1}$ ;
- čas potřebný k přejetí jízdní soupravy (při minimální rychlosti  $5 \text{ km.h}^{-1}$ ) přes ŽP činí dle vztahu  $(dp + dv) : V_{sn} = (9,19 + 7,35) : 1,39 = 11,90 \text{ s}$ ;
- čas potřebný k přejetí jízdní soupravy přes železniční přejezd rychlostí  $10 \text{ km.h}^{-1}$ , uvedenou ve vyjádření řidiče jízdní soupravy v Úředním záznamu o podaném vysvětlení podle § 158 odst. 5 trestního řádu, č. j.: ORJE-897-4/TČ-2008-07, ze dne 10. 12. 2008, činí dle vztahu  $(dp + dv) : V_{sn} = (9,19 + 7,35) : 2,78 = 5,95 \text{ s}$ ;
- čas, za který drážní vozidlo ujede (při maximální traťové rychlosti  $40 \text{ km.h}^{-1}$ ) vzdálenost zjištěné rozhledové délky  $L_p$  před ŽP ve směru jízdy od žst. Horní Lipová činí dle vztahu  $L_p : V_{\check{z}} = 170 : 11,11 = 15,30 \text{ s}$ ;
- čas, za který drážní vozidlo ujede rychlostí  $31 \text{ km.h}^{-1}$  vzdálenost rozhledové délky  $L_p$  před ŽP ve směru od žst. Horní Lipová činí dle vztahu  $L_p : V_{\check{z}} = 170 : 8,6 = 19,77 \text{ s}$ ;
- délka nejdelšího silničního vozidla nebo soupravy, které při jízdě rychlostí  $5 \text{ km.h}^{-1}$  stihne opustit předmětný ŽP, aniž by došlo ke střetnutí s drážním vozidlem, které by jelo traťovou rychlostí  $40 \text{ km.h}^{-1}$ , při vzdálenosti zjištěné, skutečné rozhledové délky  $L_p=170 \text{ m}$ , činí cca  $12 \text{ m}$ .

Z výše uvedených výpočtů vyplývá, že jízdní souprava o délce  $7,35 \text{ m}$ , jedoucí přes ŽP ve směru od silnice II. třídy č. 369, při zjištěné rozhledové délce  $L_p=170 \text{ m}$ , opustí nebezpečné pásmo ŽP v  $\text{km } 20,285$  včas před drážním vozidlem, jedoucím jak nejvyšší dovolenou rychlostí ve směru od žst. Horní Lipová, tak rychlostí odpovídající rychlosti jízdy vlaku Os 3610 ze dne 23. 11. 2008.

Řidič jízdní soupravy vjel na ŽP v  $\text{km } 20,285$  v době, kdy se k ŽP blížil vlak Os 3610, nacházející se v místě, kde pro řidiče jízdní soupravy byl zajištěn nerušený rozhled na dráhu. Toto zjištění potvrzuje i vyhodnocení dat zaznamenaných záznamovým zařízením HDV 831.234-0 vlaku Os 3610, ze kterého vyplývá, že vlak vzdálenost odpovídající skutečné, zjištěné rozhledové délce  $L_p=170 \text{ m}$ , ujel za  $20 \text{ s}$ , t. j. v čase delším než byl čas potřebný k opuštění nebezpečného pásma ŽP jízdní soupravou o délce  $7,35 \text{ m}$ .

**Řidič jízdní soupravy na ŽP v  $\text{km } 20,285$  dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, ve smyslu ustanovení § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. neupřednostnil drážní dopravu před provozem na pozemní komunikaci a ve smyslu § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., nedbal o svou bezpečnost a nedbal pokynu provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy tím, že vjel na ŽP v době, kdy se k ŽP blížil vlak Os 3610 nacházející se v místě, kde pro řidiče jízdní soupravy byl zajištěn nerušený rozhled na dráhu.**

Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy celostátní a regionální provozovatele dráhy SŽDC, s. o., v souladu s ustanovením § 2 odst. 1 a odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb. stanoví postupy zajišťující dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených v jiných vnitřních předpisech provozovatele dráhy, t. j. i vnitřním předpise ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění.

Tento předpis, který je v zásadním rozporu s normou ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, ve znění změny Z1, z května 2008, svým obsahem umožňuje na ŽP, na nichž se poslední správním řízením uskutečnilo před 01. 01. 1970, **provozovateli dráhy zajistit rozhledové délky pouze na ½ předepsaných rozhledových délek.** Zkrácení rozhledové délky nerušeného

rozhledu na dráhu pro účastníky provozu na pozemních komunikacích bezprecedentním způsobem ohrožuje v místě křížení dráhy železniční s pozemní komunikací v úrovni kolejí bezpečné provozování drážní dopravy a nezajišťuje bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích. I v situaci, kdy účastník provozu na pozemních komunikacích na takovémto ŽP bude dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a bezpečnosti jiných osob, t. j. pohledem na délku provozovatelem dráhy umožněného rozhledu se přesvědčí, zda se k ŽP neblíží drážní vozidlo, hrozí u delších silničních vozidel reálné nebezpečí vzniku MU, kdy silniční vozidlo nestačí včas opustit nebezpečné pásmo ŽP. Blížící se drážní vozidlo najede do boku silničního vozidla. Popsaný stav trvá od účinnosti vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schváleného náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985 pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění.

**Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení čl. 8 a kapitoly VI. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schváleného náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985 pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy umožnil a nadále umožňuje provozovateli dráhy zajistit rozhledové délky na ŽP pouze na ½ předepsaných rozhledových délek. Vytváří tak předpoklad vzniku situace, kdy delší silniční motorové vozidlo, nepřesahující vlastní délku 22 m, nestačí včas před blížícím se drážním vozidlem opustit nebezpečné pásmo ŽP.**

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

DI na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU podobného charakteru, ze dne 21. 09. 2007, v 11:10 h, kdy na ŽP označeném a zabezpečeném pouze výstražným křížem, doplněným svislou dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ v km 140,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Šatov st. hr. – Okříšky, mezi žst. Moravské Budějovice a žst. Jaroměřice nad Rokytnou, došlo za jízdy nákladního vlaku Rn 52241 ke střetnutí s osobním automobilem zn. Škoda Octavia 1,9 TDI, v souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., ve Zprávě o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, č. j.: 2-1529/2007/DI, ze dne 25. 05. 2008, přijala bezpečnostní doporučení. Bezpečnostní doporučení bylo provozovateli dráhy, kterým do 30. 06. 2008 byly ČD, a. s., a od 01. 07. 2008 je SŽDC, s. o., postoupeno pod č. j.: 5-236/2008/DI, ze dne 25. 05. 2008, kterým provozovateli dráhy doporučila:

- 1) uvést neprodleně do souladu vnitřní předpis ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, s ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění;
- 2) prověřit skutečné rozhledové poměry u všech ŽP, kde bylo dosud na základě vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, v platném znění, aplikováno krácení rozhledových délek na ½ a uvést tyto ŽP do souladu s ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění.

**Provozovatel dráhy však, ve smyslu § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., k doporučení DI nepřihlédl. Odpovídající vlastní opatření k předcházení vzniku MU a zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy na ŽP, na kterých aplikuje krácení rozhledových délek na ½, nepřijal a krácení rozhledových délek na ½ uplatňuje nadále.**

Jízda vlaku Os 3610 mezi žst. Horní Lipová – žst. Ostružná byla zabezpečována telefonickým dorozumíváním v souladu s ustanovením § 15 odst. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Čelo vlaku Os 3610 bylo po vzniku MU řádně označeno návěstí „Začátek vlaku“ a konec vlaku označen návěstí „Konec vlaku“ v souladu s ustanovením § 39 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Zda vlak Os 3610 byl takto označen i v době před vznikem MU se zjišťováním příčin a okolností vzniku MU jednoznačně nepodařilo prokázat, lze se však domnívat, že ano.

HDV 831.234-0 bylo dopravcem, v souladu s ustanovením § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., používáno s platným průkazem způsobilosti, viz bod 2.2.2, a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti, viz bod 3.4.4.

HDV 831.234-0 bylo vybaveno záznamovým zařízením s mechanickým záznamem dat, registračním rychloměrem typu METRA, ev. č. 94001, s rozsahem rychlosti 0 – 120 km.h<sup>-1</sup>. Jízda vlaku Os 3610 byla zaznamenána na rychloměrový proužek s uhlíkovou vrstvou typu KAPS-COMM – Český Krumlov, s rozsahem 0 – 120 km.h<sup>-1</sup>.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- z žst. Horní Lipová vlak Os 3610 odjel v 11:27 h zpožděn 1 min;
- rychlost vlaku cca 250 metrů před ŽP v km 20,285, t. j. cca 5 m za návěstidlem s návěstí „Pískejte“, byla 32 km.h<sup>-1</sup>;
- rychlost vlaku cca 170 metrů před ŽP v km 20,285, t. j. v nejzazším místě provozovatelem dráhy zajištěného nerušeného rozhledu na dráhu pro řidiče nejdelšího silničního vozidla jedoucího rychlostí 5 km.h<sup>-1</sup>, byla 31 km.h<sup>-1</sup>;
- počátek účinku rychločinného brzdění je registrován v cca 12 metrů před místem vzniku MU na ŽP v km 20,285;
- v 11:37 h je registrováno střetnutí při rychlosti 24 km.h<sup>-1</sup>. Dále je registrován strmý pokles rychlosti do zastavení, odpovídající průběhu nehodového děje;
- zařízení pro kontrolu bdělosti osoby řídící drážní vozidlo bylo strojvedoucím průběžně obsluhováno;
- v úseku trati přilehlém k ŽP v km 20,285 nebyla vlakem Os 3610 překročena nejvyšší dovolená rychlost.

Strojvedoucí vlaku Os 3610 řídil HDV, v souladu s § 35 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 173/1995 Sb., z čelní kabiny ve směru jízdy vlaku a v úseku trati před ŽP v km 20,285 pozoroval trať a návěsti a jednal, v souladu s § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb., včas podle zjištěných skutečností. Vzniku MU již nemohl zabránit.

**Provozovatel drážní dopravy, ve smyslu § 9 odst. 4 písm. c) vyhlášky č. 376/2006 Sb. a § 35 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., v návaznosti na ustanovení § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a Přílohu č. 12 k předpisu ČD D 17 „PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 31. 10. 2006, č. j.: 70 778/2006, v platném znění, nezajistil, aby po vyjmutí rychloměrového proužku z registračního rychloměru rychloměrový proužek zůstal ve svitku. Rychloměrový proužek byl poskládán a následně popsán potřebnými zápisy souvisejícími s manipulací rychloměrového proužku po MU. Popsáním poskládaného rychloměrového proužku došlo k průpisu, který částečně překryl registrované veličiny, viz „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, č. j.: 1-149/2009/DI-2 ze dne 21. 01. 2009.**

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

DI při zjišťování příčin a okolností vzniku MU nezjistila v **příčinné** souvislosti se vznikem MU žádná zanedbání povinností provozovatele dráhy a drážní dopravy, stanovené právními předpisy pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Na místě MU zasahovala Hasičská záchranná služba provozovatele dráhy SŽDC, s .o., Olomouc, a Policie České republiky – Dopravní inspektorát Jeseník – Skupina dopravních nehod.

### 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 byl nedovolený vjezd silničního motorového vozidla na ŽP v době, kdy se k ŽP blížilo drážní vozidlo, vlak Os 3610.

Faktorem, který přispěl k bezprostřední příčině MU, byly povětrnostní podmínky, kdy jak strojvedoucí vlaku Os 3610 v dokumentu „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném dopravcem dne 24. 11. 2008, v DKV Olomouc, Provozní pracoviště Šumperk, tak řidič silničního motorového vozidla v dokumentu „ÚŘEDNÍ ZÁZNAM o podaném vysvětlení“, vyhotoveném Policií České republiky dne 23. 11. 2008, shodně uvedli, že v době vzniku MU hustě sněžilo. Míra snížení viditelnosti vlivem sněžení nebyla na místě vzniku MU osobami pověřenými zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku MU nikterak blíže konkretizována, protože před příchodem těchto osob na místo vzniku MU se povětrnostní podmínky změnily, sněžení ustalo. Proto nelze míru tohoto faktoru, který přispěl k bezprostřední příčině MU, stanovit.

Řidič jízdní soupravy nacházející se na ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, ve smyslu ustanovení § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. neupřednostnil drážní dopravu před provozem na pozemní komunikaci a ve smyslu § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., nedbal o svou bezpečnost a nedbal pokynu provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy tím, že vjel na ŽP v době, kdy se k ŽP blížil vlak Os 3610 nacházející se v místě, kde pro řidiče jízdní soupravy byl zajištěn nerušený rozhled na dráhu.

#### 4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou nebyly DI zjištěny.

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

Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti, nebyly DI zjištěny.

## 4.4 Doplňující zjištění

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

Provozovatel dráhy ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že na ŽP v km 20,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Mikulovice st. hr. – Hanušovice, ve směru jízdy drážních vozidel od žst. Horní Lipová, nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že nezajistil dostatečné rozhledové délky pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla Lp vlevo i vpravo ve směru od žst. Horní Lipová. Při zjištěné rozhledové délce Lp = 170 m ve směru od žst. Horní Lipová nestačí nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu o délce 22 m včas opustit nebezpečné pásmo železničního přejezdu. Hrozí vznik MU, kdy drážní vozidlo na ŽP najede do boku silničního motorového vozidla.

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení čl. 8 a kapitoly VI. PŘECHODNÁ USTANOVENÍ vnitřního předpisu ČSD S 4/3 „PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, schváleného náměstkem ministerstva dopravy ČSSR dne 28. 02. 1985 pod č. j.: 15.488/84-13, s účinností od 01. 09. 1987, v platném znění, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že **system zajišťování bezpečnosti provozování dráhy umožnil a nadále umožňuje provozovateli dráhy zajistit rozhledové délky na ŽP pouze na ½ předepsaných rozhledových délek. I v situaci, kdy účastník provozu na pozemních komunikacích na takovém ŽP bude dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a bezpečnosti jiných osob, t. j. pohledem na délku provozovatelem dráhy umožněného rozhledu se přesvědčí, zda se k ŽP neblíží drážní vozidlo, vytváří předpoklad vzniku situace, mimořádné události, kdy delší silniční motorové vozidlo, nepřesahující vlastní délkou 22 m, nestačí včas před blížícím se drážním vozidlem opustit nebezpečné pásmo ŽP.**

Provozovatel dráhy, ve smyslu § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., nepřihlédl k doporučení DI. Bezpečnostní doporučení bylo DI přijato ve "Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události", č. j.: 2-1529/2007/DI, ze dne 25. 05. 2008. Provozovateli dráhy, kterým do 30. 06. 2008 byly ČD, a. s., a od 01. 07. 2008 je SŽDC, s. o., bylo bezpečnostní doporučení postoupeno pod č. j.: 5-36/2008/DI, ze dne 25. 05. 2008. **Provozovatel dráhy odpovídající vlastní opatření k předcházení MU a zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy na ŽP, na kterých aplikuje krácení rozhledových délek na ½, nepřijal, viz bod 3.7 a 4.2. Krácení rozhledových délek na ½ uplatňuje nadále.**

Provozovatel drážní dopravy, ve smyslu § 9 odst. 4 písm. c) vyhlášky č. 376/2006 Sb. a § 35 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na ustanovení § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a Přílohu č. 12 k předpisu ČD D 17 „PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 31. 10. 2006, č. j.: 70 778/2006, v platném znění, nezajistil, aby po vyjmutí rychloměrového proužku z registračního rychloměru rychloměrový proužek zůstal ve svitku. Rychloměrový proužek byl poskládán a následně popsán potřebnými zápisy související s manipulací rychloměrového proužku po MU. Popsáním rychloměrového proužku v důsledku průpisu došlo k částečnému překrytí registrovaných veličin, viz „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, č. j.: 1-149/2009/DI-2, ze dne 21. 01. 2009.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy na základě výsledků svého zjišťování příčin a okolností vzniku MU opatření k předcházení vzniku MU žádná nepřijaly.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

DI jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU doporučuje provozovateli dráhy, SŽDC, s. o., v plném rozsahu ve svém opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy zohlednit bezpečnostní doporučení DI, již dříve přijaté ve Zprávě o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, č. j.: 2-1529/2007/DI, ze dne 25. 05. 2008, k MU, ze dne 21. 09. 2007, v 11:10 h, kdy na ŽP zabezpečeném pouze výstražným křížem, doplněným svíslou dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“, v km 140,285 dráhy železniční, kategorie celostátní, Šatov st. hr. – Okříšky, došlo za jízdy nákladního vlaku Rn 52241 ke střetnutí s osobním automobilem zn. Škoda Octavia 1,9 TDI, viz bod 3.7.

Bezpečnostní doporučení bylo provozovateli dráhy, kterým do 30. 06. 2008 byly ČD, a. s., a od 01. 07. 2008 je SŽDC, s. o., postoupeno pod č. j.: 5-236/2008/DI.

DI současně doporučuje příslušnému správnímu úřadu, kterým je Drážní úřad, přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah železničních, kategorie dráha regionální v České republice.

V Ostravě dne 30. června 2009

Ing. Adrian Kufa, v. r.  
vrchní inspektor  
Územní inspektorát Ostrava

Ing. Petr Maikranz, v. r.  
ředitel  
Územní inspektorát Ostrava

## 7 PŘÍLOHY



Obr. č. 1 Pohled na železniční přejezd v km 20,285 ve směru jízdy silničního motorového vozidla LADA NIVA SPECIÁL PRAKTIK (foto Policie ČR)

Fotodokumentace:



Obr. č. 2 Pohled na torzo částí přívěsného vozíku po MU (Foto RIBŽD Praha)