



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střetnutí vlaku Ex 546 s uvázlou jízdní soupravou stojící na železničním přejezdu
P6512 s následným vykolejením mezi železničními stanicemi
Dětmarovice a Bohumín

Středa, 24. ledna 2024

Accident and incident investigation report

Collision of the long distance passenger train No. 546 with a stuck combination of
vehicles standing on the level crossing No. P6512 with consequent derailment
between Dětmarovice and Bohumín stations

Wednesday, 24th January 2024

č. j.: 6-288/2024/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem. Drážní inspekce se při šetření nezabývá odpovědností za trestný čin nebo správní delikt, a proto ji nelze z této závěrečné zprávy dovozovat. Šetření bylo vedeno nezávisle s cílem zjistit příčiny a okolnosti mimořádné události.

1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události:	24. 1. 2024, 5:42 h.
Popis události:	střetnutí vlaku Ex 546 s uvázlou jízdní soupravou, tvořenou nákladním automobilem s návěsem, a následné vykolejení vlaku.
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie celostátní, mezi železničními stanicemi Dětmárovice a Bohumín, železniční přejezd P6512 v km 281,911, traťová kolej č. 2.
Zúčastnění:	Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a.s. (dopravce vlaku Ex 546); řidič silničního motorového vozidla (jízdní soupravy); Spro stavby, obchod, dopravu a služby, s.r.o. (silniční přepravce); TCHAS spol. s r.o. (zhotovitel rekonstrukce železničního přejezdu P6512); SUDOP BRNO, spol. s r. o. (zpracovatel stavební dokumentace k rekonstrukci železničního přejezdu P6512).
Následky:	1 usmrčený, 30 zraněných; celková škoda 67 266 051 Kč.

Bezprostřední příčina:

- uvážnutí jízdní soupravy přepravující vrtnou soupravu na pozemní komunikaci přilehlé k železničnímu přejezdu P6512, kdy jízdní souprava nemohla bezpečně celou svou délkou přejet přes předmětný železniční přejezd a pokračovat v jízdě, čemuž předcházela jízda dané jízdní soupravy bez příslušným silničním správním úřadem vydaného Rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací pro přepravu zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události.

Příspívající faktor:

- skutečný parametr poloměru zakružovacího oblouku pozemní komunikace přilehlé k železničnímu přejezdu P6512 ze severovýchodního směru, který neodpovídal parametru poloměru $R=100$ m uvedenému v:
 - projektové dokumentaci rekonstrukce železničního přejezdu P6512 realizované v rámci stavby „ČD DDC, Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“, arch. č. 2000110115, z června 2000, a
 - stavební dokumentaci „DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ“, arch. č. 2003110321, z dubna 2003, vztažnou ke stavbě „ČD DDC, OPTIMALIZACE ÚSEKU TRATĚ OSTRAVA–PETROVICE, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“, z dubna 2003.

Systémová příčina:

- nezjištění skutečného parametru poloměru zakružovacího oblouku pozemní komunikace přilehlé k železničnímu přejezdu P6512 ze severovýchodního směru, který neodpovídal projektovanému parametru poloměru $R=100$ m, a to již při převzetí stavby „ČD DDC, Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“ a následné kolaudaci, ale také následnou kontrolní činností provozovatele dráhy, resp. správou vlastníka dané pozemní komunikace, realizovanou do doby vzniku mimořádné události.

Bezpečnostní doporučení:

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

Ministerstvu dopravy České republiky:

- pro zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech **uložit** subjektům, které v obvodu železničních přejezdů vlastní majetek nebo mají obdobný vztah k majetku, který je součástí dráhy železniční, vyjma dráhy speciální, nebo který je součástí pozemní komunikace přilehlé k železničnímu přejezdu, obsahem právních předpisů **povinnost provádět ve stanoveném časovém intervalu společné prohlídky železničních přejezdů a přilehlých pozemních komunikací**, jejichž předmětem bude nejen podle projektové dokumentace kontrola stavu označení a zabezpečení přejezdu, rozhledových poměrů, odvodnění a sjízdnosti přejezdové vozovky, ale také kontrola, zda silniční vozidlo a jízdní souprava, vč. nákladu,

nepřekračující délku 22 m, resp. délku vyznačenou svislou dopravní značkou B 17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“ umístěnou před železničním přejezdem (viz čl. 6.1.7 a Příloha C ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, v platném znění, tzn. nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu na pozemní komunikaci vedené přes přejezd), dokáže celou svojí délkou přes železniční přejezd bezpečně přejet, a kontrola svislého, popř. vodorovného dopravního značení a jiných silničních dopravních zařízení majících vazbu na daný přejezd (vč. odvodnění pozemní komunikace) umístěných v části, za kterou odpovídá vlastník pozemní komunikace;

- pro zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech při přepravách realizovaných vozidly (jízdni soupravami), jejichž hodnoty hmotností a rozměrů, poměrů hmotností vozidel v jízdni soupravě a rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola a skupiny kol, ohrožují ve smyslu vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, v účinném znění, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, stanovit obsahem právních předpisů podmínky (vč. oprávnění a povinností), které by samostatně a specificky upravovaly ochranu (zajištění bezpečnosti) železničních přejezdů při takových přepravách, a to vč. přejezdů, k nimž z obou stran přiléhají pozemní komunikace kategorie účelová komunikace.

Ministerstvu vnitra České republiky:

- zajistit prověření nastaveného systému součinnosti všech složek Integrovaného záchranného systému a provozovatelů železničních drah (kategorie celostátní a regionální) při řešení rizikových situací na železničních přejezdech, kdy hrozí nebezpečí z prodlení a je třeba přijmout opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy bez zbytečného prodlení, **zda** operátor tísňové linky má za povinnost **prioritně** předat informaci o vzniklém nebezpečí na dráze **přímo** osobě řídící a organizující drážní dopravu v daném místě na dráze (uvedené v pravidelně aktualizované „Sestavě přejezdů“, distribuované provozovatelem dráhy Správa železnic, státní organizace) bez prostředníka, která tak může bezprostředně poté, co obdrží informaci o existujícím nebezpečí neprodleně přijmout účinné kroky (opatření) vedoucí až k zastavení drážní dopravy.

V případě zjištění, že systém součinnosti složek Integrovaného záchranného systému a provozovatelů železničních drah (kategorie celostátní a regionální) není nastaven podle výše uvedených kritérií, **přehodnotit** nastavený systém tak, aby operátor tísňové linky měl za povinnost **prioritně** předat informaci o vzniklém nebezpečí na dráze **přímo** osobě řídící a organizující drážní dopravu v daném místě na dráze (uvedené v pravidelně aktualizované „Sestavě přejezdů“, distribuované provozovatelem dráhy Správa železnic, státní organizace), a to bez prostředníka, a spolehlivost takto nastaveného systému pravidelně prověřovat.

Drážnímu úřadu:

- v součinnosti s provozovatelem železničních drah (kategorie celostátní a regionální) vytipovat železniční přejezdy s přilehlými pozemními komunikacemi, jejichž parametry zaoblení lomů nivelety se blíží limitním hodnotám, a následně prověřit, zda silniční vozidlo a jízdni souprava, vč. nákladu, nepřekračující délku 22 m, resp. délku vyznačenou svislou dopravní značkou B 17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo

souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“ umístěnou před železničním přejezdem (viz čl. 6.1.7 a Příloha C ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, v platném znění, tzn. nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu na pozemní komunikaci vedené přes přejezd), dokáže celou svojí délkou přes železniční přejezd bezpečně přejet;

- aby provozovatel dráhy analyzoval možnost použití nového principu ovládání přejezdového zabezpečovacího zařízení na tratích s výhradním provozem vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovače ETCS aplikační úrovně 2, kdy by neomezená jízda vlaku přes železniční přejezd byla podmíněna uzavřením přejezdu a kontrolou jeho volnosti, přičemž spuštění výstrahy na přejezdu by bylo optimalizováno na základě predikované trajektorie jízdy vlaku (zohledňující i plánované zastavení vlaku a předpokládanou dynamiku jízdy vlaku), a to při zachování stávajících detekčních prvků pro spuštění výstrahy na železničním přejezdu pro případy jízd drážních vozidel formou posunu mezi dopravami v režimu SH (Shunting), dále pak jízd vozidel nevybavených ETCS (příp. s poruchou ETCS) anebo při výlukách ETCS.

Obecnímu úřadu Dolní Lutyně:

- v součinnosti s příslušnými orgány státní správy a Farmou Bezdínek s.r.o. zvážit vhodnost trvalého využívání pozemní komunikace vedené na pozemku parcelní číslo 4161/1, v obci Dolní Lutyně [598968], v katastrálním území Dolní Lutyně [629731], druhu „ostatní plocha“, způsobu využití „ostatní komunikace“, s vlastnickým právem „Obec Dolní Lutyně“ (dle pasportu pozemních komunikací vlastněných obcí Dolní Lutyně se jedná o místní komunikaci III. třídy č. 34c), zejména silničními motorovými vozidly kategorie N, zahrnující motorová vozidla (např. nákladní automobily, vč. tzv. „dodávkových“ automobilů, tahače návěsů) konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží, a kategorie O, zahrnující přípojná vozidla (např. skříňový přívěs nebo návěs, chladírenský přívěs nebo návěs, plošinový přívěs nebo návěs apod.) a její náhrady jinou příjezdovou komunikací vedenou mimo železniční přejezd P6512, a to při zohlednění současného rozsahu silničního provozu na této komunikaci, vč. potenciálu jeho dalšího nárůstu.

SUMMARY

- Date and time: 24th January 2024, 5:42 (4:42 GMT).
- Occurrence type: level crossing accident.
- Description: collision of the long distance passenger train No. 546 with the stuck combination of vehicles (a lorry and semitrailer) with consequent derailment.
- Type of train: the long distance passenger train No. 546.
- Location: open line between Dětmárovice and Bohumín stations, the level crossing No. P6512, the line track No. 2, km 281,911.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 546);
a driver of the combination of vehicles (level crossing user);
Spro stavby, obchod, dopravu a služby, s.r.o. (road carrier);
TCHAS spol. s r. o. (maker of a reconstruction of the level crossing No. P6512);
SUDOP BRNO, spol. s r. o. (processor of a building documentation for the reconstruction of the level crossing No. P6512).
- Consequences: 1 fatality, 30 injuries;
total damage CZK 67 266 051,-
- Causal factor:
- stuck of the combination of vehicles which transported drilling rig at the local street adjoining to the level crossing No. P6512, when the combination of vehicles could not crossed safety of whole own length the level crossing and continue of movement, which it was preceded by movement of the combination of vehicles without Decree from relevant road administration office about permission of special using of roads for transport of extra heavy or large-sized things and using vehicles which proportions or weight exceed measure set by Decree No. 209/2018 Coll., about weight, proportions and connection of vehicles, as amended in force at time of the occurrence.
- Contributing factor:
- real parameter of a radius of rotate curve of the local street adjoining to the level crossing No. P6512 from north-east direction which did not correspond of parameter $R=100$ m mentioned in:
 - project documentation of reconstruction of the level crossing No. P6512 realized within building „ČD DDC, Optimization of part of the line Ostrava – Petrovice, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, reconstruction of the level crossing at km 281,890“, arch. No. 2000110115, from June 2020, and
 - building documentation „Documentation of real rendition“, arch No. 2003110321, from April 2003, relative to building „ČD DDC, Optimization of part of the line Ostrava – Petrovice, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, reconstruction of the level crossing at km 281,890“, from April 2003.

Systemic factor:

- failure to find out the radius of rotate curve of the local street adjoining to the level crossing No. P6512 from north-east direction which did not correspond of project parameter $R=100$ m at the time when it took over the building „ČD DDC, Optimization of part of the line Ostrava – Petrovice, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, reconstruction of the level crossing at km 281,890“ and next final inspection, but also within all next inspections of the level crossing No. P6512 by infrastructure manager or by the administration of the owner of the road which were performed before time of the occurrence.

Recommendations:**Addressed to the Ministry of Transport of the Czech Republic:**

- to impose on entities which own property in area of level crossings or have similar relationship to property that is part of railways, except for special railways, or which is part of road adjacent to level crossing, a content of legal regulations obligation to carry out joint inspections of level crossings and adjacent roads within a specified time interval, when subject of which will be not only checking condition of marking and security of level crossing, visibility conditions, drainage and passability of crossing road according to project documentation, but also checking whether road vehicle and vehicle combination, incl. load, not exceeding a length of 22 m, or the length indicated by the vertical road sign B 17 „No entry of vehicles or vehicle combinations whose length exceeds the marked limit“ placed in front of a level crossing (see article 6.1.7 and Annex C of ČSN 73 6380 „Level crossings“, as amended, i.e. a longest road vehicle admitted to operation on road can safely cross level crossing over its entire length and checking vertical or horizontal traffic markings and other road transport equipment related to level crossing (including road drainage), located in part for which owner of road is responsible;
- to set conditions in the content of legal regulations (including authorizations and obligations) that would separately and specifically regulate the protection (ensuring safety) of level crossings during transport by vehicles (combination of vehicles) across the level crossings, including level crossings adjacent to roads of the special-purpose road category on both sides for ensure safety at level crossings this transport, whose values of weight and proportions, weight ratios of vehicles in a combination of vehicles and weight distribution on axles, axle groups, wheels and wheel groups, endanger within the meaning of Decree No. 209/2018 Coll., about weights, proportions and connectivity of vehicles, as amended, the safety of traffic on roads or the condition of road.

Addressed to the Ministry of the Interior of the Czech Republic:

- to verify of the established system of cooperation of all parts of the Integrated Rescue System and infrastructure managers of railways (categories national and regional) at solving a risky situations at level crossings, when there is a danger of delay and it is necessary to take measures to ensure safe operation of railway and railway transport without unnecessary delay, whether an emergency line operator has as a duty to inform a person managing and organizing railway transport about

danger at railway at given point on track (listed in the regularly updated of „Set list of level crossings”, distributed by the infrastructure manager Správa železnic, státní organizace) without an intermediary, who can then immediately take effective steps (measures) leading to stop of railway transport after receiving information about existing danger.

In case of detection that the system of cooperation between parts of the Integrated Rescue System and infrastructure managers of railways (categories national and regional) is not set up according to above conditions, reassess the set system so that the emergency line operator has obligation to provide information about danger on railway as priority directly to the person managing and organizing railway transport at given point on railway (listed in the regularly updated of „Set list of level crossings”, distributed by the infrastructure manager Správa železnic, státní organizace) without an intermediary, and to regularly check reliability of the system set up in this way.

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- in cooperation with infrastructure managers of railways (categories national and regional) to identify level crossings with adjacent roads whose vertical curve parameters are close to limit values, and then to check whether road vehicle and vehicle combination, incl. load, not exceeding a length of 22 m, or the length indicated by the vertical road sign B 17 „No entry of vehicles or vehicle combinations whose length exceeds the marked limit” placed in front of a level crossing (see article 6.1.7 and Annex C of ČSN 73 6380 „Level crossings”, as amended, i.e. a longest road vehicle admitted to operation on road can safely cross level crossing over its entire length;
- so that infrastructure manager analyses possibility of using new principle for controlling level crossing safety equipment on lines with exclusive train operation under supervision of the European Train Control System (ETCS) application level 2, when unrestricted train travel across level crossing would be conditional of closed level crossing and checked for clearance and triggering of warning at level crossing would be optimized based on predicted trajectory of movement of a train (taking into account planned stops and expected dynamics of the train's movement), while maintaining the existing detection elements for start a warning at a level crossing in cases of rail vehicle movements in the form of shunting between operating control points in SH (Shunting) mode, as well as movements of vehicles not equipped with ETCS (or with an ETCS malfunction) or during ETCS closures.

Addressed to the Municipal Authority of Dolní Lutyně:

- in cooperation with relevant state authorities and Farma Bezdínek s.r.o., consider suitability of permanent use of the road located on the plot number 4161/1, in the municipality of Dolní Lutyně [598968], in the cadastral area of Dolní Lutyně [629731], type „other area”, use „other road”, with ownership rights belonging to „Obec Dolní Lutyně” (according to the register of roads owned by the municipality of Dolní Lutyně, this is the local road of class III, No. 34c), in particular by road vehicles of category N including road vehicles (e.g. trucks, including so-called

„vans” and trucks with trailers) designed and manufactured mainly for transport of goods, and category O, including trailers (e.g. box trailer or semi-trailer, refrigerated trailers or semi-trailers, flatbed trailers or semi-trailers, etc.) and its replacement by another access road leading outside the level crossing No. P6512 taking into account current extend of traffic on this road, including potential for its further growth.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	7
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	18
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	18
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	18
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	18
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	19
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	20
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	20
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	20
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	21
2.9 Interakce se soudními orgány.....	21
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	21
3 POPIS UDÁLOSTI.....	21
3.1 Popis a základní informace.....	21
3.1.1 Popis typu události.....	21
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	21
3.1.3 Popis místa události.....	21
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	33
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	34
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	35
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	36
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	39
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	48
3.2 Faktický popis události.....	84
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	84
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	86
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	93
4.1 Úlohy a povinnosti.....	93
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	93
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	109
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	109
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	109
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	110
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	110
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	110
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	123
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	123

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	124
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	137
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	137
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	137
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření...	137
4.3 Lidské faktory.....	137
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	137
4.3.2 Pracovní faktory.....	138
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	138
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	138
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	138
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	139
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	139
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	139
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	139
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	139
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	139
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	140
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	140
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	140
5 ZÁVĚRY.....	142
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	142
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	144
5.3 Doplňující zjištění.....	145
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	146
PŘÍLOHY.....	151

Seznam použitých zkratk a symbolů

AB	automatický blok
Agro NWT	Agro NWT s.r.o.
CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČD DDC	České dráhy, státní organizace, Divize dopravní cesty, o. z.
ČSD	Československé státní dráhy
ČSN	česká technická norma
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
ETCS	european train control system (evropský vlakový zabezpečovač)
Farma Bezdínek	Farma Bezdínek s.r.o.
GEMO	GEMO a.s.
GEMO SLOVAKIA	GEMO SLOVAKIA, spol. s r.o.
Goldhofer	Goldhofer Aktiengesellschaft
GSM-R	global system for mobile communication for railway (globální systém mobilní komunikace pro železnici)
GTN	graficko-technologická nadstavba
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IBC MSK	Integrované bezpečnostní centrum Moravskoslezského kraje
IS Přejezdy	informační systém Přejezdy – pasport železničních přejezdů a přechodů
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
KOPIS	krajské operační a informační středisko
KÚ	kolejový úsek
k. ú.	katastrální území
LZS	letecká záchranná služba
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MěÚ	městský úřad
MSK	Moravskoslezský kraj
MU	mimořádná událost
NA	nákladní automobil (pro potřeby této Závěrečné zprávy vyjadřuje použitá zkratka také jízdní soupravu)
NETIS	NETIS, a.s.
NWT	NWT a.s.
ON	oborová norma
OŘ	oblastní ředitelství
OÚ	obecní úřad
O18	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
p. č.	parcelní číslo
PČR	Policie České republiky
PFO	podnikající fyzická osoba

PJ	pomalá jízda
PK	pozemní komunikace
PTK	poslední technická kontrola
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RDST	radiostanice
RLP	rychlá lékařská pomoc
RR	registrační rychloměr
RZP	rychlá zdravotnická pomoc
SDC	Správa dopravní cesty
SEDOS	SEDOS transport s.r.o.
SK	staniční kolej
SO	stavební objekt
Spro	Spro stavby, obchod, dopravu a služby, s.r.o.
ST	správa tratí
SUDOP BRNO	SUDOP BRNO, spol. s r. o.
SVK	Slovenská republika
SŽ	Správa železnic, státní organizace (do 1. 1. 2020 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – SŽDC)
TBZ	technicko bezpečnostní zkouška
TDV	tažené drážní vozidlo
TCHAS	TCHAS spol. s r.o.
TJŘ	tabelární jízdní řád
TK	traťová kolej
TM	trakční motory
TP	trakční podpěra
TPA ČR	TPA ČR, s.r.o.
TCTV 112	telefonní centrum tísňového volání 112
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	územní inspektorát
VZ	vlakový zabezpečovač
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS MSK	Zdravotnická záchranná služba Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace
ŽDC	železniční dopravní cesta
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 13/1997 Sb.	zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 40/1964 Sb.	zákon č. 40/1964 Sb., Občanský zákoník, ve znění účinném k 29. 11. 2002, tj. v době, kdy zhotovitel stavby TCHAS odevzdal rekonstruovaný ŽP P6512 vlastníku dráhy
zákon č. 50/1976 Sb.	zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném k 29. 11. 2002, tj. v době, kdy zhotovitel stavby TCHAS odevzdal rekonstruovaný ŽP P6512 vlastníku dráhy
zákon č. 89/2012 Sb.	zákon č. 89/2012 Sb., Občanský zákoník, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
zákon č. 361/2000 Sb.	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 104/1997 Sb.	vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 137/1998 Sb.	vyhláška č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, ve znění účinném k 29. 11. 2002, tj. v době, kdy zhotovitel stavby TCHAS odevzdal rekonstruovaný ŽP P6512 vlastníku dráhy
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 209/2018 Sb.	vyhláška č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN 34 2650 ed. 2	ČSN 34 2650 ED.2 (342650) Železniční zabezpečovací zařízení - Přejezdová

	zabezpečovací zařízení, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN 73 6100-2	ČSN 73 6100-2 „Názvosloví pozemních komunikací – Část 2: Projektování pozemních komunikací“, ve znění účinném v době vzniku MU
ON 73 6118	ON 73 6118 „Projektování polních cest“, ve znění účinném v době projektování stavby „ČD DDC, OPTIMALIZACE ÚSEKU TRATĚ OSTRAVA–PETROVICE, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“ (VI/2000), a v době vydání Rozhodnutí, kterým DÚ vydal stavební povolení pro danou stavbu
ČSN 73 6110	ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN 73 6380	ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, ve znění účinném v době vzniku MU
ČSN 73 6380 (duben 1996)	ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, ve znění účinném v době projektování stavby „ČD DDC, OPTIMALIZACE ÚSEKU TRATĚ OSTRAVA–PETROVICE, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“ (VI/2000), a v době vydání Rozhodnutí, kterým DÚ vydal stavební povolení pro danou stavbu
ČSN EN 50 122-1 ed. 2	ČSN EN 50122-1 ED.2 (341520) „Drážní zařízení - Pevná trakční zařízení - Elektrická bezpečnost, uzemňování a zpětný obvod - Část 1: Ochranná opatření proti úrazu elektrickým proudem“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a dráhách regionálních“, ve znění účinném v době vzniku MU anebo v době provedení poslední společné prohlídky ŽP P6512
vnitřní předpis ČSD S4/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „ČSD S 4/3 PŘEDPIS PRO SPRÁVU A UDRŽOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ A PŘECHODŮ“, ve znění účinném v době konání prvních dvou společných prohlídek ŽP P6512 (tzn. v letech 2010 a 2015)

vnitřní předpis SŽ S4/4	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ S4/4 Železniční přejezdy“, ve znění účinném v době vzniku MU
Pokyn č. 4/2010	pokyn provozovatele dráhy SŽ, „Pokyn provozovatele dráhy k zajištění provádění společných prohlídek železničních přejezdů a přechodů a přilehlých pozemních komunikací č. 4/2010, Věc: Metodický pokyn pro provádění společných prohlídek železničních přejezdů a přechodů a přilehlých komunikací“, vč. Opravy č. 1, účinný v době od 1. 6. 2010 do 31. 12. 2021
Pokyn ředitele HZS SŽDC	pokyn provozovatele dráhy SŽ, „Pokyn ředitele HZS SŽDC č.1/2017 – Statut operačních a informačních středisek HZS SŽDC“, ve znění účinném v době vzniku MU
Pravidla pro činnost TCTV 112	taktický postup Ministerstva vnitra – generálního ředitelství HZS ČR „Pravidla pro činnost telefonních center tísňového volání 112“, č. j.: MV-157308-4/PO-OPŘ-2020 ze dne 24. 2. 2020, ve znění účinném v době vzniku MU
Dohoda o spolupráci HZS ČR a SŽ	taktický postup Ministerstva vnitra – generálního ředitelství HZS ČR „Dohoda o spolupráci mezi Ministerstvem vnitra – generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky a Správou železniční dopravní cesty, státní organizací“, č. j.: MV-16663-1/PO-IZS-2012, ze dne 14. 2. 2012 (Příloha č. 8 – Postup pro zajištění bezpečnosti při zásahu na železnici), ve znění účinném v době vzniku MU
BŘ – ML č. 21/N	taktický postup Ministerstva vnitra – generálního ředitelství HZS ČR „Bojový řád jednotek požární ochrany – taktické postupy zásahu, Nebezpečí na železnici – Metodický list č. 21 N“, ze dne 30. 11. 2017, ve znění účinném v době vzniku MU

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 24. 1. 2024.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a dopadů MU na bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy a povinnosti vyplývající z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s následujícími omezeními, které negativně ovlivnily způsob a postupy při šetření:

- odmítnutí předvolaných zaměstnanců SŽ, kteří k datu konání poslední společné prohlídky ŽP P6512, tzn. k 11. 8. 2020, působili v organizační jednotce OŘ Ostrava v pracovních funkcích:
 - inženýr železniční dopravy ST Ostrava (dále jen IŽD ST Ostrava),
 - vedoucí technického oddělení ST Ostrava,
 - náměstek ředitele pro provoz infrastruktury,podat DI vysvětlení k MU, což mělo za následek nemožnost zjištění jejich stanoviska (vyjádření) k provádění pravidelných prohlídek a měření stavby dráhy prováděných na ŽP P6512 pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy, vč. evidence a správnosti údajů týkajících se daného ŽP a vedoucími zaměstnanci prováděné kontrolní činnosti, a k vlastnictví PK přilehlých k ŽP P6512. V případě IŽD ST Ostrava, jakožto osoby oprávněné ke svolání účastníků společné prohlídky ŽP P6512 za vlastníka dráhy, odmítnutí podání vysvětlení mělo rovněž za následek neobjasnění postupů jím využívaných ke svolávání účastníků společné prohlídky ŽP P6512 a nemožnost zjištění, zda byly k účasti na společných prohlídkách konaných v letech 2010, 2015 a 2020 svoláním vyzvány pouze osoby (zástupci svolaných subjektů), jež se dle dokumentů „ZÁZNAM O SPOLEČNÉ PROHLÍDCE ŽELEZNIČNÍHO PŘEJEZDU A PŘÍLEHLÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE P6512“ (dále jen Záznam ze společné prohlídky), z 12. 8. 2010, 12. 1. 2015 a 11. 8. 2020, prohlídek zúčastnily, anebo byla ve skutečnosti přizvána další osoba (zástupce subjektu), která není DI známa;
- přímo souvisejícími s následky MU, kdy osoba řídící HDV (dále jen strojvedoucí) vlaku Ex 546 utrpěl újmu na zdraví s následkem smrti. Strojvedoucí se tak nemohl vyjádřit k okolnostem vzniku MU;
- nemožností zjistit vlastníka a kategorii PK přilehlé k ŽP P6512 ze severovýchodního směru (dále jen SV PK), tzn. ze směru od/na pozemní (účelové) komunikace vlastněné společností NETIS, a vedené na pozemku p. č. 4278/1, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731], jehož vlastníkem byla společnost NETIS (dále jen pozemek p. č. 4278/1). SV PK se nachází na pozemku p. č. 4339/1, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731], druhu „ostatní plocha“, se způsobem využití „dráha“, jehož vlastníkem byla ČR a právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ (viz body 3.1.3 a 4.1.1 této ZZ);

- nemožností získat informace (vč. vyjádření) ke stavební dokumentaci „DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ“, arch. č. 2003110321, z dubna 2003, vztahné ke stavbě „ČD DDC, OPTIMALIZACE ÚSEKU TRATĚ OSTRAVA–PETROVICE, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovnového přejezdu v km 281,890“, z dubna 2003 (dále jen Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03), tzn. ŽP P6512, od společnosti SUDOP BRNO, která byla zpracovatelem projektové dokumentace rekonstrukce ŽP P6512 realizované v rámci stavby „ČD DDC, Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovnového přejezdu v km 281,890“, arch. č. 2000110115, z června 2000 (dále jen Projektová dokumentace SO 93-17-03), resp. Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, protože uplynula lhůta povinnosti danou dokumentaci archivovat a společnost SUDOP BRNO ji již neměla k dispozici (viz bod 4.2.2 této ZZ);
- nemožností získat informace týkající se rozdílů nivelet zakružovacího oblouku SV PK mezi Stavební dokumentací skutečného provedení SO 93-17-03 a reálným stavem po provedené rekonstrukci ŽP P6512, resp. v době vzniku MU, od zhotovitele TCHAS, a to z důvodu zániku společnosti, vč. jeho nástupnických společností;
- nemožností získat informace o povolení přeprav vrtné soupravy Soilmec SR-65 (o vlastní hmotnosti 58 t) realizovaných přepravnem SEDOS (ve dnech 26. a 27. 10. a 8. a 9. 11. 2022), a to z důvodu nedohledání příslušných rozhodnutí o povolení zvláštního užívání PK pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel (dále jen Povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu), a to jednak přepravnem SEDOS, ale také MD ČR, které bylo v těchto konkrétních dvou případech věcně příslušným silničním správním úřadem (viz bod 4.1.7 této ZZ).

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 5x inspektor ÚI Ostrava.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: byla využita, a to se subjekty:

- PFO 1, která provedla zaměření skutečného podélného profilu (zaoblení lomů nivelety) PK na ŽP P6512, vč. částí PK přilehlých k předmětnému ŽP (dále jen Zaměření profilu PK) (viz body 4.1.1 a 4.2.2 této ZZ);
- PFO 2, která provedla analýzy, grafická znázornění a výpočty vycházející z konkrétních parametrů jízdní soupravy zúčastněné na MU, reálného provedení přilehlých PK k ŽP P6512, vč. přejezdové vozovky ŽP P6512, v době vzniku MU, a dále také dle provedení přilehlých PK k ŽP P6512, vč. přejezdové vozovky ŽP P6512, odpovídající Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03, a to s využitím analýzy provedené metodou konečných prvků v software Ansys R2024 a následně vypracovala dokument (Technickou zprávu) „Analýza vlivu tvaru vozovky na možnosti bezpečného přejezdu tahače s vrtnou soupravou přes železniční přejezd P6512 v Dolní Lutyni“ (dále jen Technická zpráva – Analýza vlivu tvaru vozovky) (viz body 4.1.1 a 4.2.2 této ZZ).

2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od SŽ, ČD, MD ČR, DÚ, PČR, Krajského úřadu MSK, MěÚ Bohumín, OÚ Dolní Lutyně, Národního archivu a od společností Farma Bezdínek, NETIS, NWT, SEDOS, SUDOP BRNO a Spro.

Drážní inspekce obdržela v průběhu šetření vyjádření od MD ČR, Ministerstva vnitra České republiky – generálního ředitelství HZS České republiky (odbor IZS a JPO), DÚ, Dopravního a energetického stavebního úřadu, provozovatele dráhy SŽ a přepravce Spro, které posoudila, patřičně při šetření zohlednila a uvedla v ZZ.

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU, resp. dalších subjektů uvedených v bodu 2.5 této ZZ, byla standardní, požadované informace pro šetření příčin a okolností vzniku MU byly DI postupně poskytnuty.

2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě

V rámci šetření MU postupovala DI následovně, resp. použila mj. tyto metody a techniky:

- ohledání místa MU – ŽP P6512, SZZ žst. Dětmárovice, na MU zúčastněných DV, NA a příslušné části infrastruktury dráhy;
- měření rozhledových poměrů na ŽP P6512;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněných DV;
- analýza podkladů vyžádaných od SŽ, ČD, MD ČR, DÚ, PČR, Krajského úřadu MSK, MěÚ Bohumín, OÚ Dolní Lutyně a od společností Farma Bezdínek, NETIS, NWT, SEDOS, SUDOP BRNO a Spro;
- analýza dat zaznamenaných RR na MU zúčastněného HDV vlaku Ex 546;
- analýza dat zaznamenaných RR HDV vlaku Os 2900;
- analýza dat zaznamenaných SZZ žst. Dětmárovice;
- analýza dat zaznamenaných PZZ ŽP P6512;
- zjištění času potřebného pro navázání telefonického spojení GSM-R mezi traťovým dispečerem (úsekovým dispečerem 1G) CDP Přerov (dále jen úsekový dispečer 1G CDP Přerov) a strojvedoucími vlaků nacházejících se v okolí žst. Dětmárovice;
- zadání a vyhodnocení Zaměření profilu PK přilehlých k ŽP P6512;
- zadání a vyhodnocení Technické zprávy – Analýzy vlivu tvaru vozovky;
- analýza vysvětlení svědků MU podaných PČR;
- analýza vysvětlení jiných svědků (DI předvolaných zaměstnanců SŽ a zástupkyně OÚ Dolní Lutyně);

- analýza dokumentů vztažných k ŽP P6512 (vč. k němu přílehlým PK) uložených ve sbírkách Národního archivu.

Na tomto místě je nezbytné uvést, že DI se v rámci šetření této MU nezabývala problematikou stavebních povolení vydaných pro stavby skleníků a související infrastruktury Farmy Bezdínek, vč. vhodnosti jejich umístění, protože posouzení těchto stavebních povolení DI nepřísluší, a to i přes skutečnost, že důvodem jízdy NA zúčastněného na MU byla přeprava stavebního stroje pro realizaci stavby dalšího skleníku a energocentra Farmy Bezdínek.

2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly

V průběhu šetření MU se, mimo omezení uvedených v bodech 2.3 a 2.6 této ZZ, nevyskytly výraznější obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry, měly však vliv na délku prováděného šetření.

2.9 Interakce se soudními orgány

V průběhu šetření předmětné MU nebyla ze strany DI ani ze strany soudních orgánů iniciována žádná komunikace ani spolupráce.

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

Všechny podstatné zjištěné souvislosti týkající se průběhu šetření předmětné MU byly již uvedeny výše.

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: střetnutí na železničním přejezdu.

Skupina MU: vážná nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 24. 1. 2024.

Čas: 5:42 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, mezi žst. Dětmárovice a Bohumín, ŽP P6512 v km 281,911, TK č. 2.

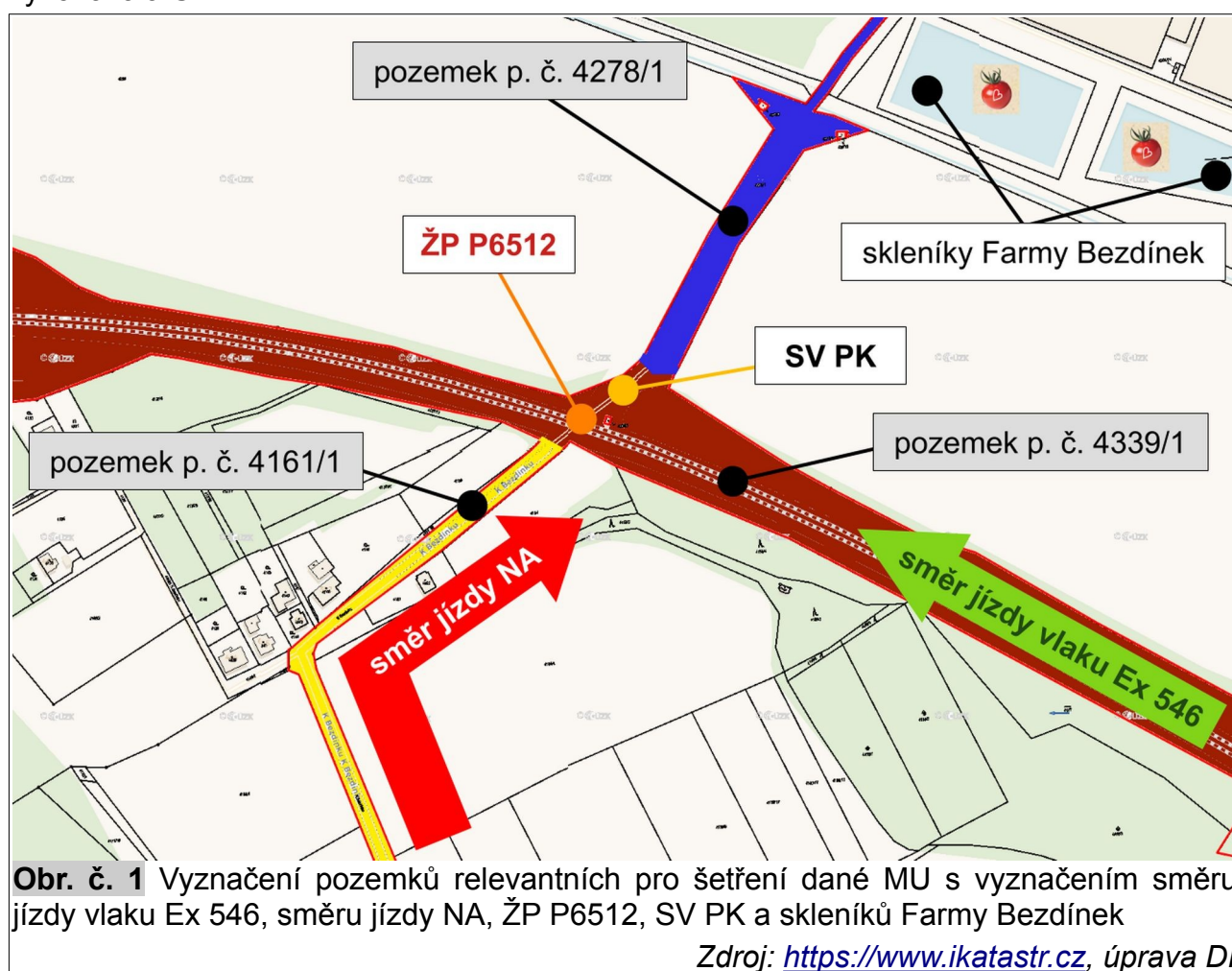
GPS souřadnice: 49.9121883N, 18.4373183E.

3.1.3 Popis místa události

ŽP P6512 se nachází mezi žst. Dětmárovice a Bohumín, resp. žst. Dětmárovice a zastávkou Dolní Lutyně, v km 281,911 dráhy železniční, kategorie celostátní, elektrizované (elektrifikované stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV) dvokolejně trati Dětmárovice – Bohumín, která byla součástí 6. Panevropského dopravního koridoru Gdaňsk – Grudziądz/Warszawa – Katowice – Bielsko-Biala – Žilina,

a to větve Katowice – Bielsko-Biala – Ostrava – Břeclav/Brno. TK č. 2 byla v místě, kde se nacházel ŽP P6512, ve směru od začátku trati, tzn. také ve směru jízdy vlaku Ex 546, vedena v oblouku o poloměru 1 154 m (od km 281,929 až do km 281,911) a v klesání 0,6 ‰.

Dvoukolejný ŽP P6512, ležící na pozemku p. č. 4339/1, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731], druhu „ostatní plocha“ a se způsobem využití „dráha“, umožňoval křížení dráhy železniční v úrovni kolejí s PK v obci Dolní Lutyně. ŽP byl označen a zabezpečen PZS, které v případě správné činnosti varovalo účastníky provozu na PK před jízdou DV (vlaku) světelnou výstrahou davanou dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ, zvukovou výstrahou PZZ a také mechanickou výstrahou davanou sklopenými závorovými břevny celých závor, která po sklopení přehrazovala jízdní pruh PK v celé její šířce před přejezdem i za ním (viz také tento bod ZZ níže). Vlastníkem pozemku p. č. 4339/1 byla ČR, právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ.



Veřejně přístupná PK vedená přes ŽP P6512 umožňovala příjezd, resp. odjezd, do/z areálu Farmy Bezdínek, k/od soukromé nemovitosti [(stavba rodinnému domu na pozemku p. č. 4318/6 (K Bezdínku č. p. 84)] a v neposlední řadě zemědělské techniky na/ze sousední/ch pozemky/ů druhu „orná půda“, např. pozemky p. č. 4280, 4287/1, 4289, 4313, 4315 a 4325.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Ohledání bylo provedeno ve směru jízdy vlaku Ex 546, od TP č. 35 a 36 v km 282,059, přes místo střetnutí vlaku s NA na ŽP P6512 a vykolejení vlaku do místa konečného postavení předního čela vedoucího DV vlaku Ex 546 – HDV CZ-ČD 91 54 7 151 020-5 (dále jen 151.020-5) v km 281,749, tzn. místa zastavení vlaku po MU, vč. navazujících úseků TK a k ŽP přiléhajících úseků PK a souvisejících prostor infrastruktury dráhy. V době ohledání byl prostor místa vzniku MU zabezpečen HZS SŽ.



Obr. č. 2 Situační schéma místa MU zobrazující polohu a stav DV, NA a vrtací soupravy Soilmec SR-65 v konečném postavení po MU.

Zdroj: PČR, úprava DI

Vlak Ex 546 přijížděl k ŽP P6512 po TK č. 2 ve směru od žst. Dětmorovice, tzn. z pravé strany k NA stojícímu na ŽP.

NA přepravoval vrtnou soupravu Soilmec SR-65 s příslušenstvím. K ŽP P6512 přijížděl ve směru od Ostravy po silnici I/67 (ul. Bohumínská), kde na křižovatce ulic Bohumínská, Karvinská, Koperníková a Ke Statku odbočil doleva na ul. Ke Statku, následně pokračoval v jízdě doprava po části ul. Ke Statku vedoucí mj. k objektu společnosti NETIS, pobočce Dolní Lutyně (dále jen statek v Dolní Lutyni). Posléze NA pokračoval v jízdě přes objekt statku a dále až na křižovatku PK spojující předmětný statek s ul. K Bezdínku. Na této křižovatce odbočil doprava na ul. K Bezdínku, po níž pokračoval v jízdě až na ŽP P6512. Nejvyšší dovolená rychlost jízdy silničních vozidel přes předmětný ŽP byla 50 km·h⁻¹. Po

vjetí NA na ŽP P6512 došlo k zachycení spodní části nákladního, plošinového, hlubinného návěsu Goldhofer STZ-VH 8-80/80A (dále také podvalník Goldhofer) o živičný povrch úseku přilehlé SV PK za předmětným ŽP a k bezprostřednímu uváznutí NA tak, že tahač návěsů Mercedes-Benz Actros 963-4-E (dále také tahač návěsů MB) zůstal stát na PK mimo (za) ŽP na přilehlé SV PK a ložený podvalník Goldhofer na přejezdové vozovce v prostoru ŽP – řidiči NA se nepodařilo předmětný ŽP celou délkou jím řízené jízdní soupravy bezpečně přejet.

Ohledáním infrastruktury dráhy, vč. PZZ ŽP P6512 a SZZ žst. Dětmárovice, bylo mj. zjištěno:

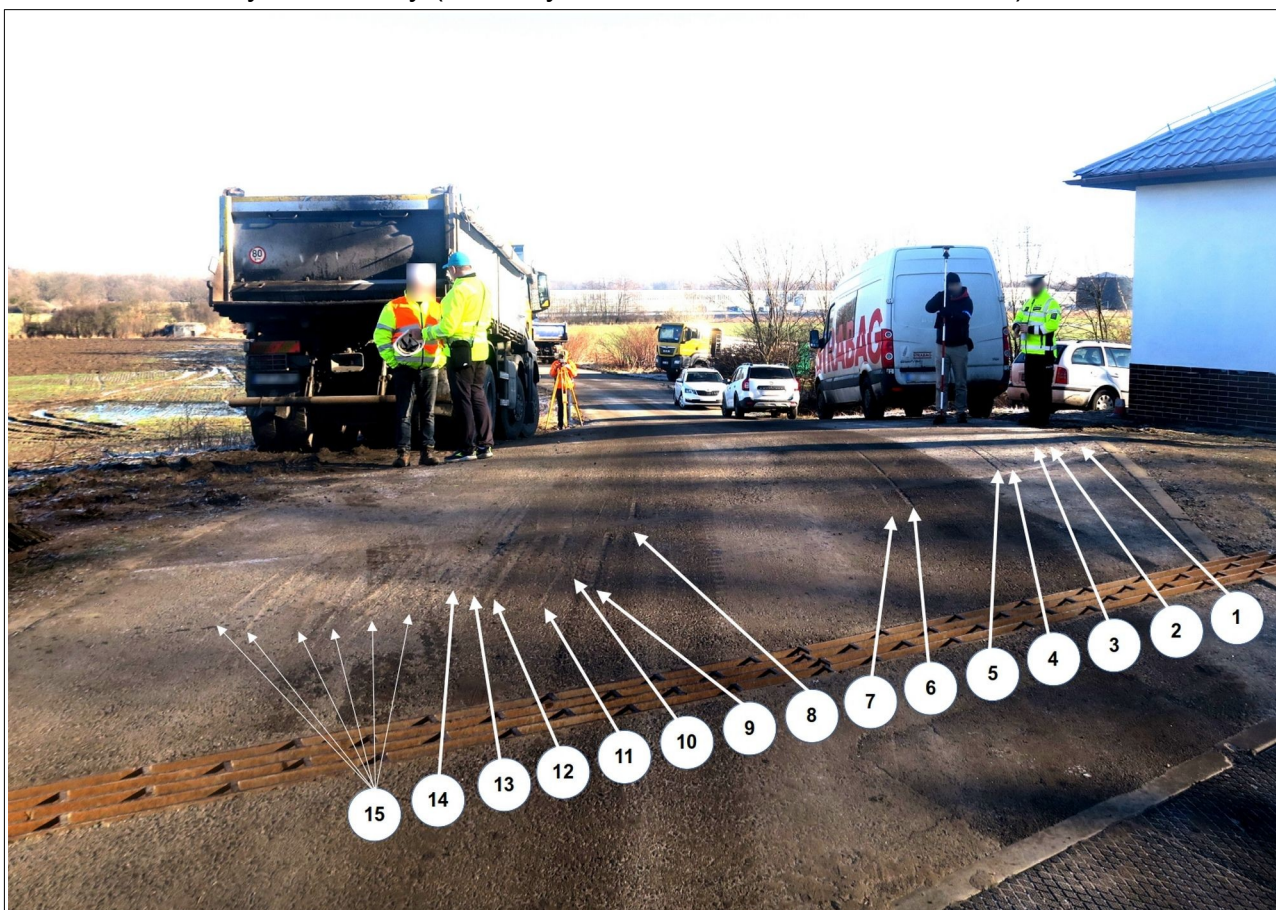
- vícekolejný ŽP P6512 o šířce přejezdové vozovky 8,4 m umožňoval v úrovni kolejí křížení dráhy železniční (dvojkolejná trati Dětmárovice – Bohumín) s PK v obci Dolní Lutyně, pod úhlem 57°;
- ve směru možných příjezdů k ŽP P6512 nebyly umístěny svislé zákazové dopravní značky B 17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“. Tím byl na příjezdové komunikace k ŽP P6512, vč. ŽP samotného, dovolen vjezd silničních vozidel (jízdních souprav, vč. nákladu) o maximální délce 22 m (viz také body 3.1.8 a 4.1.7 této ZZ);
- PK přilehlá ŽP P6512 z obou směrů měla šířku 5,0 m. Pro potřeby této ZZ se přilehlou PK rozumí úsek PK vně ŽP ve vzdálenosti 5,0 m od závorových břeven;
- ŽP P6512 byl:
 - ve směru jízdy NA označen svislou dopravní značkou A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ umístěnou na stožáru výstražníku vpravo PK (pod níž byla umístěna světelná skříň výstražníku PZZ „B“), a to v kolmé vzdálenosti 4,37 m od osy TK č. 1 Bohumín – Dětmárovice. Výstražný kříž byl po MU poškozen částmi spadlého (prověšeného) TV nad TK č. 1, které vzniklo z důvodu poškození TP následkem MU (viz tento bod ZZ níže),
 - ve směru jízdy od Farmy Bezdínek byl ŽP P6512 před vznikem MU označen svislou dopravní značkou A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ (pod kterou byla umístěna světelná skříň výstražníku „A“). Výstražný kříž byl po MU následkem nehodového děje poškozen (viz tento bod ZZ níže). Betonová patka stožáru výstražníku „A“ se středem nacházela ve vzdálenosti 4,35 m od osy TK č. 2.

Oba výstražné kříže byly pro zlepšení viditelnosti zhotoveny z odrazového materiálu na retroreflexním, fluorescenčním žlutozeleném podkladu;

- ŽP P6512 byl zabezpečen PZZ, typu PZZ-EA, s celými závorovými břevny AŽD 99, se dvěma výstražníky AŽD 97-PV, typu V5 („A“ a „B“), na dvou stožárech s pohonem závor. Stav ochranných a bezpečnostních nátěrů byl vyhovující. Obě světelné skříňe výstražníků byly doplněny tabulkou „POZOR VLAK“ a na jejich rubových stranách opatřeny samolepicí fólií nesoucí označení ŽP alfanumerickým identifikačním kódem „P6512“;
- výstražník „B“ PZZ ŽP P6512 (nacházející se ve směru jízdy NA vpravo před ŽP) byl v době ohledání místa MU v činnosti, vč. sklopeného a nepoškozeného břevna celých závor, a to i přestože byl stožár s výstražníkem „A“ a nad ním umístěný výstražný kříž tohoto PZZ (nacházející se ve směru jízdy jízdní soupravy vlevo za ŽP) nehodovým dějem zcela poškozen vytržením z betonové patky a odhozen

- vpravo ve směru jízdy vlaku pod úhlem cca 30° ve vzdálenosti 24,18 m od místa střetnutí v TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín (20,53 m od svého původního umístění), a to vč. zlomeného břevna celých závor, které se nacházelo ve vzdálenosti 18,39 m od místa střetnutí. Po vytržení stožáru zůstala na místě pouze betonová patka, jež byla vychýlena ze základu, a také roztržením poškozené kabelové vodiče;
- fyzickým ohledáním PZZ a jeho jednotlivých částí nebyly na místě MU zjištěny závady, které by nevznikly následkem MU. Skříňka místního ovládání s prvky místní nouzové obsluhy umístěná na vnější stěně tzv. reléového domku byla v době ohledání řádně uzamčena, a to až do dání pokynu k jejímu odemčení inspektorem DI v 7:46 h. Reléový domek se nacházel v prostoru mezi pravou vnější stranou TK č. 2 a přilehlou SV PK vedoucí od ŽP k farmě Bezdínek;
 - podél pravé strany PK ul. K Bezdínku, tzn. vpravo ve směru od centra Dolní Lutyně (tj. ve směru jízdy NA), a podél pravé strany přilehlé SV PK, tzn. vpravo ve směru do centra obce Dolní Lutyně (tj. proti směru jízdy NA a tedy od Farmy Bezdínek), byly před ŽP P6512 umístěny svislé výstražné dopravní značky A 31a „Návěstní deska (240 m)“, nad níž byla umístěna svislá výstražná dopravní značka A 29 „Železniční přejezd se závorami“, dále pak A 31b „Návěstní deska (160 m)“ a A 31c „Návěstní deska (80 m)“;
 - délka rozhledu D_z na výstražný kříž a světelnou skříň výstražníku A byla ze směru od Farmy Bezdínek (SV PK) k ŽP P6512 větší než 35 m. Délka rozhledu D_z na výstražný kříž a světelnou skříň výstražníku B byla ze směru od centra obce Dolní Lutyně k ŽP P6512 větší než 30 m;
 - rozhledová délka pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla L_p pro případ poruchy nebo vypnutí PZZ ŽP P6512 byla ve všech kvadrantech min. 200 m;
 - přejezdová vozovka ŽP P6512 byla rozebíratelná a tvořila ji přejezdová pryžokovová konstrukce STRAIL na betonových kolejnicových podporách (dále jen pražec) a v oblasti mezi lemujícím prvkem vozovky – závěrnou zídou (vně TK) a břevna celých závor živičný kryt – asfaltový beton (dále také živičný povrch);
 - ocelové ochranné náběhové klíny (dále jen ochranné klíny) byly umístěny v ose obou TK z obou stran ŽP (viz tento bod ZZ níže). Stav žlábků pro okolek DV vyhovoval bezpečnému provozování drážní dopravy;
 - přejezdová vozovka měla podélný sklon přibližně stejný jako sklon převýšení obou TK a vyhovovala bezpečnému provozování drážní dopravy a zajišťovala bezpečnost účastníků provozu na pozemní komunikaci (byla sjízdná bez omezení) – TK č. 1 měla s TK č. 2 rozdílnou niveletu, kdy TK č. 2 byla položena výše;
 - na povrchu PK ul. K Bezdínku ani na přejezdové vozovce ŽP P6512 nebyly zjištěny stopy pneumatik po brzdění NA;
 - povrch přilehlých PK a přejezdové vozovky ŽP P6512, vč. temen kolejnic obou TK, nebyl namrzlý. Přejezdová vozovka ŽP byla zčásti znečištěna zeminou spadlou z přepravované vrtné soupravy při vzniku MU;
 - konstrukce přejezdové vozovky ŽP P6512, vč. vnitřních a vnějších panelů v/vně TK č. 2, byla nehodovým dějem poškozena. Vnitřní panely nesly stopy mechanického poškození a vnější panely byly mimo mechanického poškození vzniklého nárazem vykolejeného HDV posunuty ve směru jízdy vlaku Ex 546 až o 0,5 m. Nehodovým dějem byla poškozena i betonová závěrná zídka vně TK č. 2, ochranné klíny v ose koleje a pojistky proti posunu;

- povrch úseků PK přiléhajících z obou stran k ŽP P6512 tvořil živičný povrch. Komunikace před i za tímto ŽP byly bez výtluků a výmolů, ale za závěrnou zídou přejezdové konstrukce ŽP na části přilehlé SV PK (ve směru jízdy NA za ŽP), tj. ze strany PK přilehlé k ŽP od Farmy Bezdínek, se v živičném povrchu nacházela poškození (rýhy a vrypy) vzniklá s největší pravděpodobností hraničící s jistotou kontakty spodních částí silničních vozidel s vozovkou (viz body 4.1.1 a 4.2.2 této ZZ a Obr. č. 3) a také příčné trhliny, které úsek PK o délce 33 až 35,25 m (vzdálenost mezi příčnými spárami tvořícími napojení asfaltových krytů návazných vozovek PK) rozdělovaly na tři celky (viz body 4.1.1 a 4.2.2 této ZZ a Obr. č. 4);



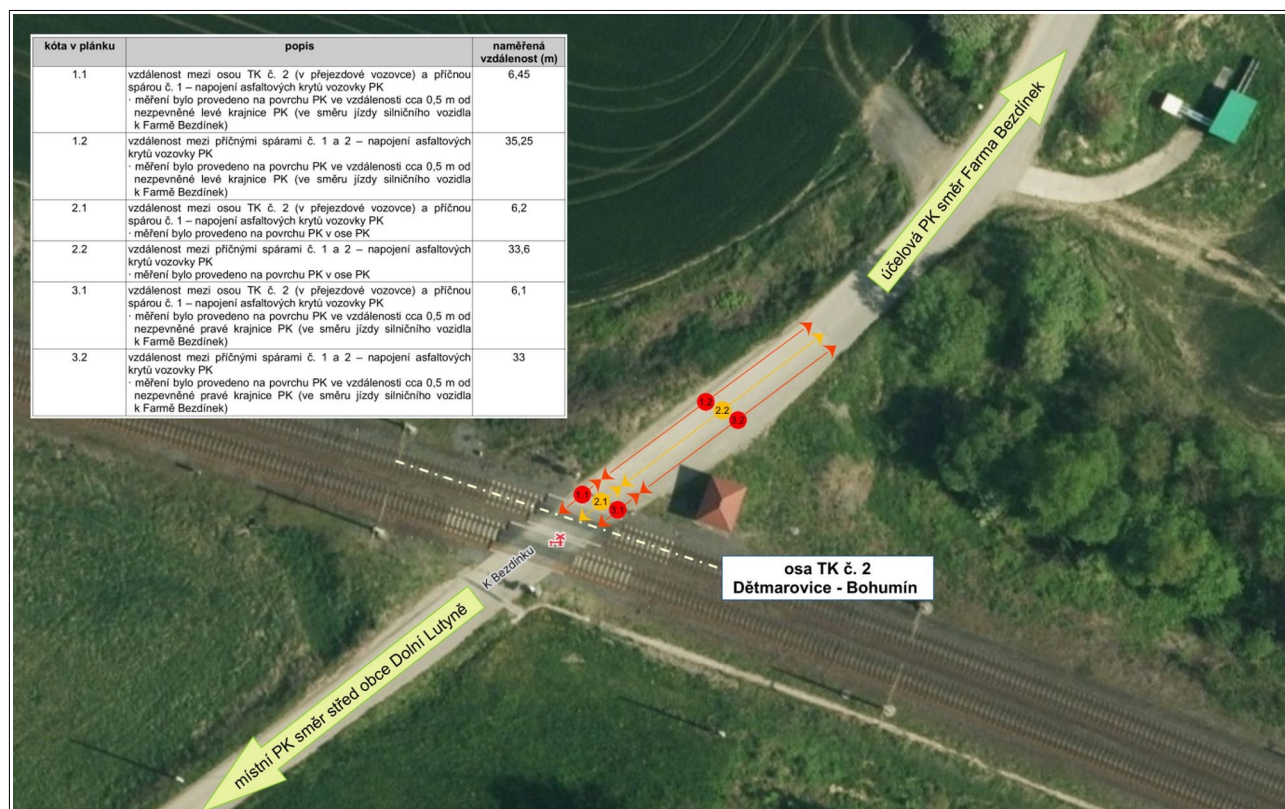
Obr. č. 3 Poškození živičného povrchu přejezdové vozovky a SV PK rýhami a vrypy

Zdroj: DI

označení vrypu v obrázku (č.)	vzdálenost od závoje (m) ¹⁾	délka vrypu (m)	hloubka vrypu (m)	šířka vrypu (m)	vzdálenost „a“ od obrubníku (m) ²⁾	vzdálenost „b“ od obrubníku (m) ³⁾
1	1,4	0,9	0,005	0,015 - 0,025	0,3	0,35
2	1,8	0,45	0,002	0,17	0,53	0,6
3	2,13	0,35	0,005	0,015 - 0,029	0,65	0,7
4	1,05	2	0,007	0,005 - 0,010	0,83	1,13
5	0,95	2,05	0,008	0,005 - 0,010	0,95	1,2
6	0,35	3,65	0,006	0,015 - 0,030	1,63	2,25
7	0,85	0,7	0,002	0,020	1,75	1,9
8	0,8	0,85	0,004	0,020 - 0,025	3,15	3,25

9	- 0,45	1,1	0,004	0,055 - 0,035	3,35	3,25
10	0,45	0,8	0,005	0,025	3,37	3,45
11	- 0,6	1,65	0,009	0,030 - 0,060	3,38	3,38
12	0,1	0,95	0,002	0,030	3,4	3,4
13	0,1	0,95	0,008	0,015 - 0,020	3,75	3,65
14	0,35	2,25	0,025	0,018 - 0,090	3,9	3,85
15 ⁴⁾	- 0,4	1,3	0,002	0,04	4 - 4,6	4,7 - 4,9

- 1) vzdálenost od závorového břevna – jedná se o vzdálenost od začátku přejezdové vozovky ŽP P6512 (na straně výstražníku „A“)
- 2) vzdálenost „a“ – jedná se o vzdálenost od obrubníku pozemní komunikace u reléového domku PZZ ŽP P6512 k vrypu měřená kolmo k ose pozemní komunikace, kdy za začátek vrypu byla považována stopa nacházející se blíže přejezdové konstrukci v TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín
- 3) vzdálenost „b“ – jedná se o vzdálenost od obrubníku pozemní komunikace u reléového domku PZZ ŽP P6512 k vrypu měřená kolmo k ose pozemní komunikace, kdy za konec vrypu byla považována stopa nacházející se dále od přejezdové konstrukce v TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín
- 4) pod položkou č. 15 je uvedena množina celkem 6 vrypů, které se nacházely v bezprostřední blízkosti a vykazovaly se obdobnými parametry, tzn. délkou, hloubkou a šířkou



Obr. č. 4 Spáry tvořící napojení asfaltových krytů přejezdové vozovky ŽP P6512, SV PK a návazné účelové PK vedené na pozemku p. č. 4278/1

Zdroj: DI s využitím mapového podkladu mapy.com

- na povrchu SV PK se nevyskytovaly žádné výdutě a další poškození, které by dokládalo poškození vozovky PK, a s tím související změnu parametru zakružovacího oblouku, způsobené sesedáním vozovky a jejího podloží. Na povrchu SV PK se rovněž nevyskytovaly podélné prohlubně, tzv. vyjeté koleje, vytvořené působením tíhy (hmotností) silničních vozidel;
- traťová rychlost na dráze železniční v místě vzniku MU byla provozovatelem dráhy SŽ stanovena na 140 km·h⁻¹. Návěstidlo „Rychlostník N“ s číslicí 140, prikazující strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost 140 km·h⁻¹, bylo ve směru jízdy vlaku Ex 546 umístěno přímo vpravo od TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín v km 283,581, tj. 1 670 m před ŽP P6512;

- na mokřích hlavách kolejnicových pásů ani na železničním svršku TK nebyly nalezeny stopy po použití pískovacího zařízení DV;
- železniční svršek TK č. 2 tvořily širokopatní kolejnice tvaru UIC 60 (60 E1, resp. 60 E2), svařené do bezстыkové koleje, bezpodkladnicově upevněné na betonových pražcích B 91S/1 pružnými svěrkami Skl 14. Štěrkové lože bylo tvořeno neznečištěným lomovým kamenem frakce 31,5/63 mm;
- vlivem střetnutí HDV s NA, konkrétně s jeho taženou částí – podvalníkem Goldhofer, vykolejilo HDV oběma podvozky. Nárazem předního čela HDV do podvalníku Goldhofer se přední část HDV nadzvedla, jízdní plochy kol předního podvozku opustily temena kolejnic, a to bez zanechání stop po šplhání okolků na temena kolejnic. Následkem zaklínění zdviženého předního čela HDV do návěsu NA a na něm loženého nákladu (vrtné soupravy Soilmec SR-65) se HDV stočilo mírně vlevo ve směru jízdy vlaku za současné totální destrukce kabiny strojvedoucího. Působením kinetické energie vlaku se vzápětí krátkodobě přizvedla i zadní část HDV, což vedlo ke ztrátě svislých kolových sil obou dvojkolí zadního podvozku, jež vykolejila pravými koly vpravo vně TK č. 2, rovněž bez zanechání stop po šplhání okolků na temeno pravé kolejnice. Vrtná souprava zaklíněná do přední kabiny strojvedoucího HDV spolu s torzem kabiny (ovládacím pultem stanoviště strojvedoucího a všeho, co se v kabině nacházelo, vč. těla usmrčeného strojvedoucího) vytržené z lokomotivní skříně HDV, byly odhozeny vpravo na svah zemního tělesa náspu, resp. pod patu zemního tělesa náspu, za ŽP vně TK č. 2. Vlivem destrukce podvalníku Goldhofer dosedl přední podvozek HDV na železniční svršek oběma dvojkolími až v prostoru za ŽP, mezi TK č. 1 a 2. Stopy po vykolejení zadního podvozku HDV byly patrné na betonových pražcích TK č. 2 již před ŽP od km 281,920, tzn. 4,9 m před začátkem konstrukce přejezdové vozovky nacházející se v km 281,915, a pokračovaly přes přejezdovou vozovku v TK č. 2 i za ŽP, odkud stopy po vykolejení dvojkolí obou podvozků HDV pokračovaly až do místa zastavení HDV po vzniku MU, tzn. do km 281,749.
Vykolejení HDV způsobilo změnu geometrických parametrů obou TK, což vedlo k odhalení pravých čel betonových pražců vedlejší TK č. 1, přičemž část kameniva železničního svršku mezi TK č. 1 a č. 2 byla vykolejeným HDV přemístěna mezi kolejnicové pásy TK č. 1 za současného poškozování betonových pražců a upevnění levého kolejnicového pásu TK č. 2 k těmto pražcům.
V průběhu nehodového děje bylo vykolejeným HDV strženo 1. TDV řazené za HDV, kdy také toto TDV vykolejilo oběma podvozky vlevo ve směru jízdy vlaku;
- následkem nehodového děje po střetnutí bylo poškozeno a strženo rovněž TV nad oběma TK, a to v prostoru mezi TP č. 37 a 38 (km 282,004) až po TP č. 44 (km 281,837) vně TK č. 2 a TP č. 45 (km 281,784) vně TK č. 1, kdy u TP:
 - č. 41 (km 281,892, vně TK č. 1) byl betonový nosný základ, vč. betonové patky vyvrácen z celého základu a betonový stožár byl zlomen a vyvrácen směrem k PK ul. K Bezdínku,
 - č. 42 (km 281,892, vně TK č. 2) zůstala betonová patka po zlomeném betonovém stožáru, bez poškození betonového nosného základu a zlomený stožár se nacházel na svahu zemního tělesa náspu vně TK č. 2, tedy vpravo ve směru jízdy vlaku Ex 546 a zbylá část tohoto stožáru byla odtržena a odvečena společně s vrtnou soupravou na pole na pozemku (p. č. 4289, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731]);

- vzdálenostní upozorňovadla s návěstí „Vlak se blíží k hlavnímu návěstidlu“, v daném případě k hlavním (oddílovým) návěstidlům automatického bloku (dále jen oddílové návěstidlo AB) 1-2813 a 2-2813, které byly tvořeny černými obdélníkovými, na kratší straně postavenými deskami s bílými okraji a na nich třemi bílými rovnostrannými trojúhelníky z odrazek, postavenými na základně, kdy ve směru jízdy vlaku Ex 546 bylo vzdálenostní upozorňovadlo platné pro:
 - TK č. 1 umístěné v km 281,873, tzn. 38 m za ŽP P6512, poškozeno ohnutím podél TK tak, že návěstidlo směřovalo k zemi,
 - TK č. 2 umístěné v km 281,873, tzn. 38 m za ŽP P6512, poškozeno vytržením z betonové patky a následně odhozeno do km 281,860 vpravo ve směru jízdy vlaku Ex 546 do prostoru zemního tělesa v náspu, tzn. tělesa železničního spodku, 4 m od osy této TK;
- prostor ŽP P6512 ani k ŽP přilehlé úseky PK nebyly monitorovány kamerovým systémem se záznamem, primárně dokumentujícím ŽP P6512 a k ŽP přilehlé úseky PK (viz bod 3.1.9 této ZZ);
- inspektory DI byl zajištěn archiv z technologických počítačů SZZ žst. Dětmárovice. V době zajišťování záznamů z technologických počítačů SZZ žst. Dětmárovice bylo v reliéfu kolejiště mj. indikováno:
 - stanoviště obsluhy bylo zobrazeno (indikováno) červenou barvou, tzn. že stanoviště obsluhy bylo v režimu ovládání z jiného stanoviště (z jiné úrovně), tzn. dálkově z CDP Přerov,
 - PZZ ŽP P6512 indikovalo červenou barvou symbolů silnice poruchu – poruchový stav (odchylnou činnost PZZ od správné funkce, která ohrožovala bezpečnost provozu na ŽP, jež vznikla poškozením PZZ při vzniku MU),
 - KÚ „2T1_S“, tzn. první vzdalovací KÚ v TK č. 2, vymezený hlavním (vjezdovým) návěstidlem (dále jen vjezdové návěstidlo) 2S žst. Dětmárovice (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Bohumín → Dětmárovice) umístěným v km 282,898, a oddílovým návěstidlem AB 2-2813, umístěným v km 281,572 byl zobrazen (indikován) červenou barvou, tzn. jednalo se o obsazený KÚ vlakem Ex 546,
 - KÚ „1T1_S“, tzn. první vzdalovací KÚ v TK č. 1, vymezený vjezdovým návěstidlem 1S žst. Dětmárovice (platným pro jízdu DV směrem, Bohumín → Dětmárovice) umístěným v km 282,898, a oddílovým návěstidlem AB 1-2813, umístěným v km 281,572 byl zobrazen (indikován) červenou barvou, tzn. jednalo se o obsazený KÚ – ten nebyl obsazen žádným DV. Indikace obsazení KÚ byla zapříčiněna poškozením součástí TK č. 1 vzniklým následkem MU,
 - šipky obou traťových souhlasů v mezistaničním úseku Dětmárovice – Bohumín byly zobrazeny (indikovány) modrou barvou, tzn. traťové souhlasy nebylo možné změnit – jednalo se o traťové souhlasy s obsazeným mezistaničním úsekem,
 - traťový zásobník čísel vlaků zobrazoval vlak „546“ a skutečný čas odjezdu „41“ – oba údaje byly indikovány bílou barvou.

Ohledáním DV vlaku Ex 546 bylo mj. zjištěno:

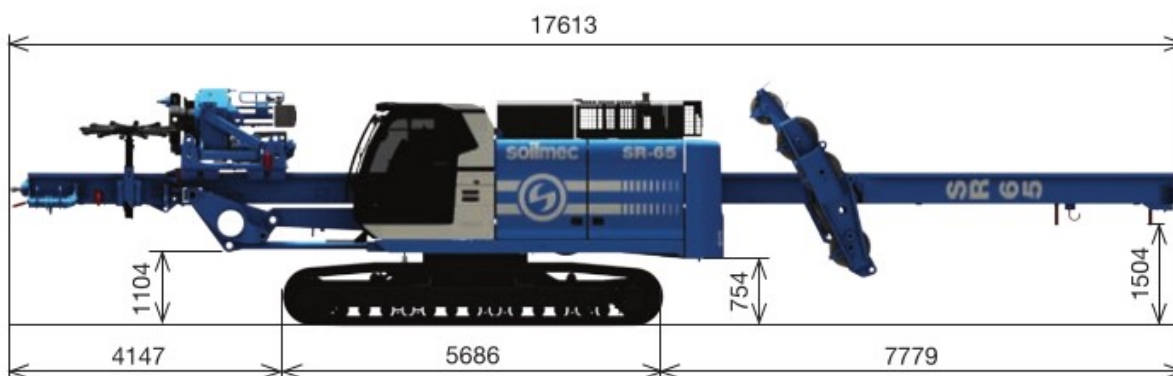
- vlak Ex 546 byl sestaven z HDV 151.020-5, řazeného v čele vlaku, jedoucího vpřed stanovištěm strojvedoucího 2, kdy toto HDV bylo následkem MU vykolejeno, a čtyř TDV určených k přepravě cestujících:
 - SK-ZSSK 61 56 20-70 071-1 Beer (dále jen 61 56 20-70 071-1), řazeného jako 1. TDV za HDV, jedoucího vpřed představkem nad podvozkem „b“. PTK byla vykonána dne 18. 12. 2023 s platností 1 rok. TDV bylo následkem MU vykolejeno a poškozeno, viz níže,
 - SK-ZSSK 61 56 28-70 023-4 Bdghmeer (dále jen 61 56 28-70 023-4), řazeného jako 2. TDV za HDV, jedoucího vpřed představkem nad podvozkem „b“. PTK byla vykonána dne 11. 3. 2023 s platností 1 rok. TDV bylo následkem MU poškozeno, viz níže,
 - CZ-ČD 61 54 20-71 092-8 Bdpee²³¹ (dále jen 61 54 20-71 092-8), řazeného jako 3. TDV za HDV, jedoucího vpřed představkem nad podvozkem „b“. PTK byla vykonána dne 27. 1. 2023 s platností 1 rok. TDV nebylo následkem MU viditelně poškozeno,
 - CZ-ČD 61 54 21-91 827-2 Bmz²³² (dále jen 61 54 21-91 827-2), řazeného jako 4. TDV za HDV, jedoucího vpřed představkem nad podvozkem „b“. PTK byla vykonána dne 9. 11. 2023 s platností 1 rok. TDV nebylo následkem MU viditelně poškozeno;
- strojvedoucí řídil HDV 151.020-5, pozoroval trať a návěsti ze stanoviště strojvedoucího 2, z něhož měl nejlepší rozhled, tzn. z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy. V kabině strojvedoucího se v době vzniku MU nacházel pouze strojvedoucí;
- podrobné ohledání HDV 151.020-5 a 1. TDV za HDV nebylo na místě konečného postavení po MU provedeno z bezpečnostních důvodů, jelikož HDV a TDV byla následkem vykolejení značně nakloněna a hrozilo jejich převrácení (viz tento bod ZZ níže). Proto nebylo možné zjistit stav, resp. polohu kohoutů, a představovačů brzdy a rozvodů vzduchu. Totální destrukce lokomotivy (viz níže) také neumožnila provést ohledání stanoviště strojvedoucího 2, z něhož byla jízda vlaku řízena, a zjistit tak polohy jednotlivých ovládacích prvků;
- přední čelo vlaku Ex 546, tzn. HDV 151.020-5, se v konečném postavení po MU (po střetnutí a následném vykolejení) nacházelo v km 281,749 (km poloha destruovaného čelníku), tj. 162 m za místem střetnutí. HDV bylo vykolejeno oběma podvozky (všemi nápravami) a lokomotivní skříň nakloněna vlevo pod úhlem 23°, kdy:
 - levá kola všech čtyř náprav obou podvozků se nacházela vně levého kolejnicového pásu TK č. 2 a byla zabořena do šterkového lože mezi TK č. 2 a TK č. 1,
 - pravé kolo:
 - 1. nápravy se nacházelo ve výšce cca 10 cm nad úrovní pravého kolejnicového pásu TK č. 2,
 - 2. nápravy se nacházelo na temeni levého kolejnicového pásu TK č. 2,
 - 3. nápravy se nacházelo zabořené v železničním svršku vně levého kolejnicového pásu TK č. 2,

- 4. nápravy se nacházelo na železničním svršku mezi kolejnicovými pásy TK č. 2, a to u levého kolejnicového pásu této TK;
- vykolejené HDV 151.020-5 vlaku Ex 546 podlehl následkem střetnutí totální destrukci. Části přední kabiny, vč. stanoviště strojvedoucího a všeho, co se v kabině nacházelo, byly vytrženy a nacházely se na železničním náspu, resp. pod patou svahu zemního tělesa náspu, vně TK č. 2 (torzo předního čela HDV a ovládacího pultu stanoviště strojvedoucího se nacházely v km 281,841, tj. ve vzdálenosti 70 m za ŽP P6512 a 92 m od torza předního čela vlaku Ex 546);
- střetnutím bylo také silně poškozeno TDV 61 56 20-70 071-1, řazené jako 1. TDV za HDV, které bylo vykolejeno všemi nápravami a vozovou skříní nakloněno vlevo pod úhlem 24°, kdy:
 - levá kola:
 - obou náprav podvozku „b“ (předního ve směru jízdy vlaku) se nacházela vně levého kolejnicového pásu TK č. 2 a byla zabořena do šterkového lože mezi TK č. 2 a TK č. 1, a to blíže ke kolejnicovému pásu TK č. 1,
 - obou náprav podvozku „a“ (zadního ve směru jízdy vlaku) se nacházela mezi kolejnicovými pásy TK č. 2,
 - pravé/á kolo/a:
 - 1. nápravy podvozku „b“ (předního ve směru jízdy vlaku) se nacházelo vně levého kolejnicového pásu TK č. 2,
 - 2. nápravy podvozku „b“ (předního ve směru jízdy vlaku) se nacházelo mezi kolejnicovými pásy TK č. 2,
 - 3. a 4. nápravy podvozku „a“ (zadního ve směru jízdy vlaku) se nacházela ve výšce cca 3 cm nad pravým kolejnicovým pásem TK č. 2;
- přední čelo vlaku Ex 546 nebylo v době ohledání označeno návěstí „Začátek vlaku“, neboť následkem střetnutí bylo přední čelo HDV 151.020-5 zcela zničeno;
- všechna TDV vlaku Ex 546, vyjma 1. TDV za HDV, byla zabrzděna, ukazatele stavu průběžné brzdy indikovaly stav zabrzděno. Odbrzdění průběžné brzdy 1. TDV bylo zapříčiněno poškozením hlavního potrubí jeho brzdy vzniklého nehodovým dějem;
- poslední TDV vlaku Ex 546 bylo na zadní straně (zadním čele) v době ohledání označeno návěstí „Konec vlaku“ v provedení dvou červených světél, umístěných ve stejné výši;
- na místě MU se v rámci ohledání z důvodu poškození kabiny strojvedoucího HDV 151.020-5 nepodařilo nalézt a zajistit vlakovou dokumentaci vlaku Ex 546;
- doprovod vlaku Ex 546 byl tvořen strojvedoucím a členem obsluhy vlaku (dále jen vlakvedoucí), v době vzniku MU tímto vlakem cestovalo 67 cestujících.

Ohledáním NA bylo mj. zjištěno:

- NA byl tvořen tahačem návěsů MB a podvalníkem Goldhofer, jehož celková hmotnost činila přes 100 t. Celkovou délku jízdní soupravy nebylo možné ohledáním na místě MU zjistit (viz bod 4.1.7 této ZZ), neboť podvalník, na kterém byl naložen náklad – vrtná souprava Soilmec SR-65, byl při MU nárazem rozdělen na tři části, jež tvořily před touto MU jeden celek, kdy:
 - největší část návěsu se nacházela téměř kolmo přes TK č. 1, v km 281,892, tzn. v místě TP č. 41, ve vzdálenosti 19,84 m až 20,4 m od místa střetnutí (v TK č. 2 na ŽP P6512). Jednalo se o zadní část návěsu sestávající z pěti

- samostatných podvozků o dvou kolech na každé straně. Jednotlivá kola byla různě vysunuta nebo odtržena a rozptýlena v okolí torza návěsu,
- spodní, snížená (hlubinná) část návěsu, na které byl přepravován náklad – vrtná souprava Soilmec SR-65 se nacházela vpravo podél TK č. 2, a to vedle patky vytrženého výstražníku „A“, kdy její vzdálenější konec se nacházel u TP č. 42, ve vzdálenosti 13,76 m až 18,23 m od místa střetnutí,
 - páteřní část návěsu, se nacházela vpravo od osy TK č. 2, ve vzdálenosti 5,55 m až 10,79 m od místa střetnutí, vedle paty svahu zemního tělesa náspu;
- vrtná souprava Soilmec SR-65 přepravovaná na hlubinné části podvalníku Goldhofer se nacházela odhozená v poli na pozemku (p. č. 4289, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731]), ve vzdálenosti 53,86 m od místa střetnutí. Vrtná souprava byla následkem předmětné MU kompletně zničena;



Obr. č. 5 Vrtná souprava Soilmec SR-65 v přepravní podobě

Zdroj: Goldhofer

- v době jízdy NA přes ŽP se v kabině tahače nacházel pouze řidič NA, který po uváznutí hlubinného návěsu NA na zaoblení lomu podélného sklonu pozemní komunikace za ŽP z kabiny vystoupil. Stopy na úseku přilehlé SV PK za ŽP P6512 svědčící o uváznutí hlubinného návěsu nebylo možné, s ohledem na větší počet rýh v živichém povrchu vzniklých s největší pravděpodobností hraničící s jistotou drhnutím spodních částí vozidel v době před vznikem MU, jednoznačně identifikovat. Tahač NA se v konečném postavení po MU nacházel v ose (uprostřed) přilehlé SV PK za ŽP P6512, v jeho směru jízdy k Farmě Bezdínek, a to ve vzdálenosti 21,35 m (přední čelo), resp. 12,74 m (zadní čelo návěsné části podvalníku Goldhofer, zavěšené na točnici tahače), od osy TK č. 2;
- NA byl vybaven záznamovým zařízením – digitálním tachografem (dále jen tachograf), v němž byla v době vzniku MU vložena paměťová karta řidiče, kterou na místě MU zajistila PČR;
- u řidiče NA byla PČR provedena orientační zkouška na přítomnost alkoholu v dechu s výsledkem „negativní“;
- NA byl doprovázen vozidlem technického doprovodu vybaveného zvláštním výstražným světlem oranžové barvy (dále jen doprovodné vozidlo) tovární značky Mercedes-Benz Vito Tourer, které bylo opatřeno nápisy „DOPROVODNÉ VOZIDLO“ a „NADMĚRNÝ NÁKLAD“. Doprovodné vozidlo přijíždělo k ŽP P6512 za NA,

v době ohledání MU stálo před ŽP, na pomezí pozemků (parcelních čísel: 4161/1 a 4154, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731]) vpravo vedle pozemní komunikace ul. K Bezdínku, kam bylo přestaveno po vzniku MU pro umožnění přístupu složek IZS k ŽP.

Povětrnostní podmínky:	noční doba, zataženo s občasným deštěm, + 4 °C, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.
Geografické údaje:	těleso trati v místě ŽP P6512 bylo umístěno v úbočí svahu, jehož vrchol se nacházel vlevo ve směru jízdy vlaku Ex 546 a jeho úpatí vpravo. S ohledem na vlnitý terén byly TK v místě ŽP P6512 vedeny na železničním náspu, který byl na straně TK č. 2 vyšší. Pro umožnění křížení PK s dráhou v úrovni kolejí bylo vpravo TK č. 2 násypem vytvořeno zemní těleso, na kterém se nacházela asfaltová vozovka SV PK. Geografické poměry neměly souvislost se vznikem MU, souvislost se vznikem MU však mělo skutečné stavební provedení k ŽP P6512 přilehlé SV PK (viz body 3.1.9, 4.1.1, 4.1.7 a 4.2.2 této ZZ).

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

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU došlo k:

- usmrcení strojvedoucího vlaku Ex 546;
- újmu na zdraví vlakvedoucího vlaku Ex 546, který se v době vzniku MU nacházel ve 2. TDV;
- újmu na zdraví 29 cestujících, přičemž v 11 případech se jednalo o osoby přepravované v 1. TDV, ve 2 případech o osoby přepravované ve 2. TDV, v 5 případech o osoby přepravované ve 3. TDV a v 11 případech o osoby přepravované ve 4. TDV.

Usmrcení strojvedoucího a újma na zdraví 30 osob přepravovaných ve vlaku Ex 546 byly způsobeny výlučně následkem střetnutí vlaku s NA a působením setrvačných sil (působících ve směru jízdy vlaku) v okamžiku střetnutí. Šetřením nebyly zjištěny žádné skutečnosti, jež by měly negativní vliv na vznik a rozsah vzniklých zranění osob nad rámec nevyhnutelné újmy na zdraví zapříčiněné nehodovým dějem (mj. dynamikou pohybu DV způsobenou nárazem vlaku do NA, náhlou změnou rychlosti vlaku a také rázy v soupravě vlaku vzniklými po jeho vykolejení), a to vč. újmy na zdraví (zranění dolních končetin) cestující vzniklé změnou polohy sedadel ve 4. TDV jejich vysunutím z polohy pro sezení do polohy pro ležení, po níž se sedáky protilehlých sedadel nacházely svými čely téměř, resp. úplně u sebe, čímž došlo k výraznému zmenšení prostoru určeného pro nohy sedících cestujících mezi protilehlými sedadly či k jeho úplné eliminaci (viz bod 3.1.9 této ZZ). Ověřením konstrukce a funkce západky sedáků v daném TDV bylo v rámci komisionální prohlídky jeho technického stavu mj. zjištěno, že posuv sedáků je v souladu s technickou dokumentací možný až po uvolnění

západky, čehož lze docílit pouze odlehčením sedáku, a to při jeho současném nadzvednutí. Bez tohoto úkonu nebylo možné se sedáky manipulovat, tzn. měnit jejich pozici z polohy určené pro sezení na polohu určenou k ležení a opačně.

Provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| • HDV (vlak Ex 546) | 26 190 137 Kč; |
| • TDV (vlak Ex 546) držitele ZSSK | 441 816 €, tj. 10 950 410 Kč; ¹⁾ |
| • TDV (vlak Ex 546) držitele ČD | 9 600 Kč; |
| • zařízení dráhy | 8 310 000 Kč; ²⁾ |
| • životním prostředím | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 45 460 147 Kč. **)**

1) Dle platného kurzu ČNB ze dne 24. 1. 2024, 1 € = 24,785 Kč.

2) Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

Převzatou Spro a vlastníkem vrtné soupravy byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|------------------------|----------------|
| • tahači návěsů MB | 0 Kč; |
| • podvalníku Goldhofer | 2 377 653 Kč; |
| • vrtné soupravě | 19 428 251 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na jízdní soupravě a přepravovaných věcech vyčíslena **celkem na 21 805 904 Kč.**

3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů

V důsledku vzniku MU došlo mezi žst. Dětmárovice a Bohumín k přerušení provozu v obou TK od vzniku MU, tzn. od 24. 1. 2024, 5:42 h do 27. 1. 2024, 16:08 h, kdy byl obnoven provoz po TK č. 1 omezenou traťovou rychlostí, která byla v km 281,730 až 281,960 zavedením PJ přechodně snížena na 30 km·h⁻¹.

Provozovatel dráhy obnovil v předmětném úseku dráhy dvoukolejný provoz dne 7. 2. 2024 ve 13:15 h, avšak opět s přechodným omezením traťové rychlosti od km 281,730 do km 281,960, která byla zavedením PJ rovněž přechodně snížena na 30 km·h⁻¹, kdy důvodem jejího zavedení bylo zajištění bezpečnosti osob provádějících opravné práce na infrastruktuře dráhy poškozené při MU.

Přechodné omezení traťové rychlosti 30 km·h⁻¹ v obou TK od km 281,730 do km 281,960 bylo zrušeno dne 1. 3. 2024 v 8:00 h, přičemž ve stejném čase a ve stejné kilometrické poloze a v obou TK provozovatel dráhy opětovně formou zavedení PJ přechodně omezil traťovou rychlost na 50 km·h⁻¹, kdy důvodem jejího zavedení byla konsolidace železničního svršku po provedené opravě související s odstraněním následků MU. Přechodné omezení traťové rychlosti 50 km·h⁻¹ v obou TK od km 281,730 do km 281,960 bylo zrušeno dne 29. 7. 2024 v 8:00 h, přičemž ve stejném čase a v obou TK, avšak nově v kilometrické poloze od km 281,893 do km 281,929, provozovatel dráhy opětovně formou zavedení PJ přechodně omezil traťovou rychlost na 50 km·h⁻¹, kdy důvodem jejího zavedení bylo DÚ nařízené ponechání PJ 50 km·h⁻¹ až do doby osazení dopravního

značení PK, kterým bude vybraným kategoriím silničních vozidel omezen vjezd na ŽP P6512.

Přechodné omezení traťové rychlosti $50 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ v obou TK od km 281,893 do km 281,929 bylo zrušeno dne 31. 3. 2025 ve 12:00 h. Ve stejném čase a ve stejné kilometrické poloze a v obou TK provozovatel dráhy opětovně formou zavedení PJ přechodně omezil traťovou rychlost na $80 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, kdy důvodem jejího zavedení bylo podle vyjádření provozovatele dráhy SŽ zvýšení bezpečnosti na ŽP P6512 a také probíhající řízení týkající se stanovení vlastníka a kategorie SV PK.

V předmětném úseku dráhy tak nebyla do doby vydání ZZ obnovena (umožněna) jízda DV původní traťovou rychlostí $140 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy SŽ:

- úsekový dispečer 1G CDP Přerov, zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ.

Dopravce ČD:

- strojvedoucí vlaku Ex 546, zaměstnanec dopravce ČD.

Třetí strana:

- řidič NA, zaměstnanec společnosti Spro.

Ostatní osoby, svědci:

- vlakvedoucí vlaku Ex 546, zaměstnanec dopravce ČD;
- cestující ve vlaku Ex 546;
- řidič doprovodného vozidla, zaměstnanec společnosti Spro;
- spolujezdkyně v doprovodném vozidle společnosti Spro;
- dispečer, jenž řídil a organizoval jízdy podvalníkových silničních vozidel (dále jen dispečer podvalníkové dopravy), zaměstnanec společnosti Spro;
- vedoucí střediska speciální dopravy, zaměstnanec společnosti Spro;
- řidič NA vezoucí dne 23. 1. 2024 komponenty k vrtné soupravě Soilmec SR-65, zaměstnanec společnosti Spro;
- řidič NA vezoucí dne 23. 1. 2024 armatury k vyztužování vrtů, zaměstnanec společnosti IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s. [dále jen IDS (v době vzniku MU zaměstnanec společnosti Spro)];
- spolumajitel a jednatel společnosti Spro;
- ekonomický ředitel, zaměstnanec společnosti Spro;
- stavbyvedoucí, zaměstnanec společnosti GEMO;
- facility manager, zaměstnanec společnosti Farma Bezdínek;
- IŽD ST Ostrava, zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ;
- vedoucí technického oddělení ST Ostrava, zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ (ve funkci v době provedení společných prohlídek ŽP P6512);
- přednosta ST Ostrava, zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ;

- náměstek ředitele pro provoz infrastruktury OŘ Ostrava, zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ (ve funkci v době provedení společných prohlídek ŽP P6512);
- ředitel OŘ Ostrava, zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ;
- účetní, zaměstnankyně OÚ Dolní Lutyně.

Subjekty zúčastněné na provozování dráhy a drážní dopravy:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Dětmárovice – Bohumín, byla ČR. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy a subjektem majícím právo hospodařit s majetkem státu vymezeným ustanovením § 20 odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb.

Na tomto místě je nezbytné uvést, že výhradním provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní v ČR byly do 31. 12. 2002 ČD DDC, jež rovněž byly subjektem majícím právo hospodařit s majetkem státu vymezeným ustanovením § 20 odst. 1 a 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v tehdy platném znění. Organizační složkou ČD DDC pod níž spadala správa a údržba ŽP byla SDC.

Dopravcem vlaku Ex 546 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 29. 9. 2022, s účinností od 30. 9. 2022.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Ex 546	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	119	HDV:	151.020-5	R+E
Počet náprav:	20	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	282	1.	61 56 20-70 071-1	R
Potřebná brzdicí procenta (%):	141/98	2.	61 56 28-70 023-4	R
Skutečná brzdicí procenta (%):	169	3.	61 54 20-71 092-8	R+Mg
Chybějící brzdicí procenta (%):	0	4.	61 54 21-91 827-2	R+Mg
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	140			
Způsob brzdění:	I.			

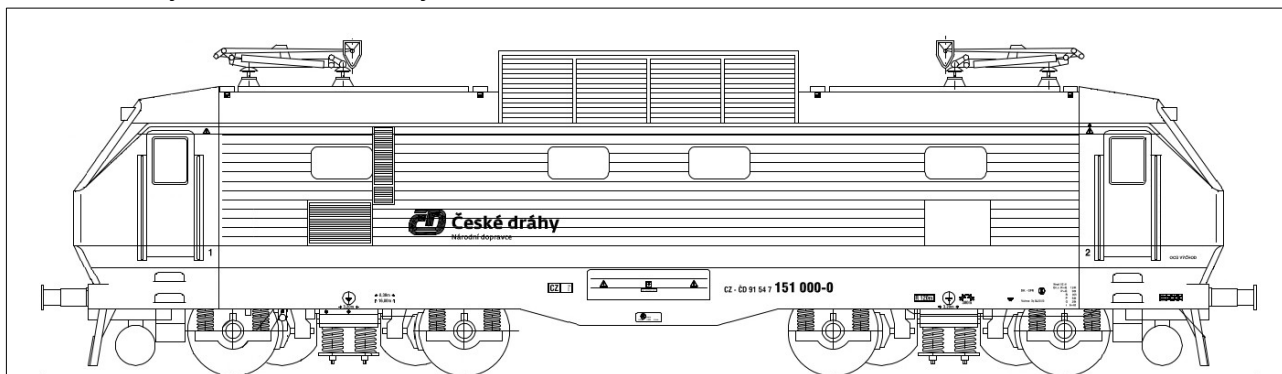
Pozn. k vlaku Ex 546:

- výchozí stanicí bylo Návsí (Nawsie) (dále jen Návsí), cílovou stanicí byla Praha-Vršovice, vlak byl určen k přepravě cestujících;
- úplná zkouška brzdy vlaku byla vykonána v žst. Návsí dne 24. 1. 2024 v době od 4:18 h do 4:25 h;
- ve vlaku nebyl mimořádně zařazen vůz 1. vozové třídy řady Ampeer (držitele ZSSK), namísto něho byl zařazen vůz 2. vozové třídy 61 56 20-70 071-1.
V případě dodržení plánovaného řazení vlaku s TDV 1. vozové třídy řady Ampeer by při jeho započítatelné hmotnosti 53 t a brzdicí váze v režimu brzdění R+Mg 112 t činila celková hmotnost vlaku 285 t a brzdicí váha 516 t, tzn. byla by o 3 t, resp. 37 t

vyšší než dne 24. 1. 2024, v důsledku čehož by se změnila také hodnota skutečných brzdicích procent ze 169 na 181 – tato skutečnost neměla žádný vliv na vznik MU;

- držitelem HDV a TDV 61 54 20-71 092-8 a 61 54 21-91 827-2 byly ČD;
- držitelem TDV 61 56 20-70 071-1 a 61 56 28-70 023-4 byla ZSSK;
- v úseku Dětmárovice – Bohumín byla TJŘ předepsána stanovená rychlost $140 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

HDV 151.020-5, typu „elektrická lokomotiva 3 kV ss 65 Em“, byla jednosystémovou elektrickou lokomotivou se dvěma kabinami strojvedoucího (tzv. skříňového uspořádání lokomotivní skříň s centrální strojovnou a dvěma koncovými stanovišti strojvedoucího situovanými v kabinách), s uspořádáním pojezdu B'o B'o, která mohla být činně provozována výhradně na infrastrukturách dráhy elektrizovaných (elektrifikovaných) stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV. Výkon lokomotivy byl regulován odporově, změnou řazení TM – v sériovém nebo sérioparalelním zapojení. Lokomotiva pocházela ze 27 kusové série HDV typu 65 E, vyrobené v roce 1978 lokomotivkou ŠKODA pro tehdejší Československé státní dráhy a původně označené řadou E 499.2 (001 až 027), později řadou 150 (oficiálně od 1. 1. 1988). Na tomto místě je vhodné zmínit, že předmětné HDV bylo součástí skupiny 14 lokomotiv vzniklých v letech 1996 až 2002 celkovou modernizací původní řady 150 na řadu 151 (typ 65 Em) zahrnující konstrukční změny, mající za cíl zvýšení jejich užitné hodnoty, prodloužení životnosti a zejména možnost zvýšení maximální rychlosti na $160 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.



Obr. 6 Bokorys lokomotivy typu 65 Em (HDV řady 151)

Zdroj: ČD, úprava DI

HDV bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým RR LT10 METRA Blansko, výr. č. 5888. Ze zaznamenaných dat o jízdě vlaku Ex 546, po zaokrouhlení časových údajů na celé sekundy, dráhových údajů na celé metry, rychlostních údajů na celé $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$ a po zohlednění časových odchylek mezi časem zaznamenaným RR a časem zaznamenaným SZZ žst. Dětmárovice, který byl pro potřeby šetření této MU vzat jako čas vztažný, mj. vyplývá:

• v 5:36:38 h	vlak zastavil v žst. Karviná hl. n. Dle TJŘ byl stanoven příjezd vlaku na 5:34 h (vlak oproti TJŘ opožděn 2 min 38 s);
• v 5:37:16 h	vlak byl v žst. Karviná hl. n. uveden do pohybu. Dle TJŘ byl stanoven odjezd vlaku na 5:35 h (vlak oproti TJŘ opožděn 2 min 16 s). Následoval rozjezd vlaku při sériovém řazení TM, kterým byla

	dosažena rychlost $137 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. V průběhu rozjezdu byly zaznamenány opakované prokluzy dvojkolí zapříčiněné zhoršenými adhezními podmínkami, což neumožňovalo využití plného výkonu HDV během rozjezdu (viz bod 3.1.3 této ZZ);
• v 5:41:44 h	vlak jedoucí rychlostí $137 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ minul předním čelem HDV úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla (dále jen odjezdové návěstidlo) L2 žst. Dětmárovice. Na návěstním opakovači svítilo zelené světlo. Dle TJŘ byl stanoven průjezd vlaku na 5:39 h (vlak oproti TJŘ opožděn 2 min 44 s);
• v 5:41:49 h	vlak jedoucí rychlostí $137 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ vjel do ovládacího obvodu PZZ ŽP P6512. Na návěstním opakovači svítilo zelené světlo, jehož svícení bylo zaznamenáno až do konce záznamu;
• v 5:42:23 h	vlak od uvedení do pohybu v žst. Karviná hl. n. dosáhl maximální rychlost $140 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, a to po ujetí 8 254 m od místa uvedení do pohybu v žst. Karviná hl. n. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 961 m před místem vzniku MU; O 8 s později (v 5:42:31 h) následovala jízda výběhem doprovázená pozvolným snižováním rychlosti vlaku. Čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 651 m před místem vzniku MU;
• v 5:42:46 h	strojvedoucí manipulací s ovladačem DAKO-OBE 1 elektricky řízeného brzdiče DAKO-BSE zavedl rychločinné brzdění. Vlak jedoucí rychlostí $137 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se předním čelem nacházel 75 m před místem vzniku MU. Ve stejné sekundě byl zaznamenán začátek snižování tlaku vzduchu v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy (dále jen hlavní potrubí) ze jmenovité hodnoty 5,2 bar na hodnotu 3,8 bar. O 1 s později (v 5:42:47 h) bylo zaznamenáno naplnění brzdových válců tlakem vzduchu větším než 0,2 bar a snížení tlaku vzduchu v hlavním potrubí na hodnotu 3 bar. Vlak jedoucí rychlostí $136 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se předním čelem nacházel 38 m před místem vzniku MU;
• v 5:42:48 h	vznik MU – při rychlosti $136 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a tlaku vzduchu v hlavním potrubí 3 bar byl následkem vzniku MU záznam RR ukončen, tzn. nebyly zapisovány žádné údaje (veličiny). Ve stejném čase byl ještě zaznamenán začátek činnosti elektrodynamické brzdy HDV (proud na kotvách TM byl větší než 100 A);
•	strojvedoucí řídil HDV ze stanoviště strojvedoucího 2, tzn. z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy;
•	mobilitní část VZ byla zapnuta a strojvedoucím řádně obsluhována. Poslední obsluha tlačítka bdělosti strojvedoucím před vznikem MU byla zaznamenána v 5:38:20 h, tj. v době, kdy se přední čelo vlaku jedoucího rychlostí $63 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ nacházelo ve vzdálenosti 8 604 m před místem vzniku MU. V průběhu další jízdy nebyla obsluha tlačítka bdělosti mobilní části VZ na strojvedoucím vyžadována, protože na návěstním opakovači svítilo zelené světlo;

- až do konce záznamu bylo zaznamenáno navolení sběrače trakčního proudu a zapnutí stykač topení vlaku, což dokládá zapnutí hlavního vypínače;
- dávání zvukové návěští „Pozor“ nebylo v posuzovaném úseku zaznamenáno.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

TK č. 2 Dětmarovice – Bohumín byla ve směru jízdy vlaku od žst. Dětmarovice vedena od km 282,898 (místo situování vjezdového návěstidla 2S platného pro jízdu DV opačným směrem) do km 282,365 v přímém směru v klesání 3,15 ‰, od km 282,365 do km 282,320 v přímém směru ve stoupání 0,29 ‰, od km 282,320 do km 282,264 v přechodnici složeného levého oblouku ve stoupání 0,29 ‰, od km 282,264 do km 282,147 ve složeném levém oblouku o poloměru 3 804 m ve stoupání 0,29 ‰, od km 282,147 do km 282,031 mezilehlou přechodnicí s rostoucí křivostí ve stoupání 0,29 ‰, od km 282,031 v levém oblouku o poloměru 1 154 m až do km 281,929 ve stoupání 0,29 ‰ a od km 281,929 v levém oblouku o poloměru 1 154 m až do km 281,911 (ŽP P6512) v klesání 0,6 ‰.

ŽP P6512 v km 281,911 byl dvoukolejný, o šířce 8,4 m, stavební délce přejezdu 14,7 m, délce přejezdu 13,1 m měřené v ose jízdního pruhu od průsečíku osy PK s rovinou, ve které se sklápí závorové břevno, k hranici nebezpečného pásma na opačné straně přejezdu a úhlem křížení dráhy s PK 57°. Konstrukce jízdní dráhy pro jízdu DV (železniční svršek) vedené na ŽP v levostranném oblouku o poloměru 1 154 m a ve sklonu 0,6 ‰ tvořily v obou TK širokopatní kolejnice tvaru UIC 60 (60 E2) upevněné na betonových pražcích B 91S/1. Povrch přejezdové vozovky tvořila přejezdová pryžokovová konstrukce STRAIL a byla rozebíratelná. Povrch k ŽP přilehlých PK byl tvořen živičným krytem – asfaltovým betonem (viz také bod 3.1.3 této ZZ). PK přilehlá k ŽP P6512:

- z jihozápadního směru, tzn. úsek ve směru jízdy silničních vozidel od centra obce Dolní Lutyně před ŽP, byla vedena na pozemku p. č. 4161/1, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731], druhu „ostatní plocha“, způsobu využití „ostatní komunikace“, s vlastnickým právem ČR, hospodařit s majetkem státu příslušelo „Státní pozemkový úřad“ (dle pasportu PK vlastněných obcí Dolní Lutyně se jednalo o místní komunikaci III. třídy č. 34c). PK měla šířku 5,0 m. Pro úplnost je nezbytné uvést, že dne 25. 4. 2023 byl zahájen proces bezúplatného převodu několika pozemků, vč. pozemku p. č. 4161/1, ze Státního pozemkového úřadu na obec Dolní Lutyně, jenž byl dokončen dne 2. 10. 2024 požadovanou změnou vlastnického práva. Důvodem převodu pozemků byla skutečnost, že se jednalo o pozemky pod místními komunikacemi vlastněnými obcí Dolní Lutyně. Pro přehlednost je v této ZZ dále uváděna jako vlastník výhradně obec Dolní Lutyně;
- ze severovýchodního směru, tzn. úsek ve směru jízdy silničních vozidel od centra obce Dolní Lutyně za ŽP, byla vedena na pozemku p. č. 4339/1, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731], druhu „ostatní plocha“ a se způsobem využití „dráha“ (tato PK nebyla vedena v pasportu PK vlastněných Obcí Dolní Lutyně), jehož vlastníkem, jak již bylo uvedeno v bodu 3.1.3 této ZZ, byla ČR a právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ.

Na přilehlou SV PK plynule navazovala veřejně přístupná PK vedená na pozemku p. č. 4278/1, v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731], jehož vlastníkem byla

společnost NETIS. Vlastníkem této navazující PK, kategorie účelová komunikace, byla rovněž společnost NETIS.

PZZ ŽP P6512 kategorie PZS 3ZBI, typu PZZ-EA, s úplnými závislostmi, se závorami, pozitivním signálem, ovládané automaticky jízdou DV, kdy informace o stavu PZZ byly předávány obsluhujícímu zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ (v tomto konkrétním případě se jednalo o úsekového dispečera 1G CDP Přerov), bylo uvedeno do provozu v roce 2002. Při ohledání místa MU nevykazovalo PZZ následkem poškození při MU správnou (normální) činnost. Přes tuto skutečnost byla světelná výstraha dávaná dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ a také zvuková výstraha PZZ částečně v činnosti (viz bod 3.1.3 této ZZ).

ŽP byl dle dokumentace provozovatele dráhy obsažen v dokumentu „List č. 1 – Souhrnné údaje o přejezdu P6512“ (dále také List č. 1 – ŽP P6512) zřízen 6. 9. 1946. Poslední rekonstrukce ŽP byla dokončena 31. 10. 2001 v rámci stavby „ČD DDC, OPTIMALIZACE ÚSEKU TRATĚ OSTRAVA–PETROVICE, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“, jež byla dílčí stavbou č. 340 1 000 008 00 000 „ČD DDC, OPTIMALIZACE ÚSEKU TRATĚ OSTRAVA–PETROVICE (dále jen stavba – Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice – st. hranice).

Na tomto místě je nezbytné uvést, že pod pojmem rekonstrukce se pro potřeby vyhlášky č. 177/1995 Sb. rozumějí takové zásahy do konstrukční a technologické části stavby dráhy, které mají za následek změnu technických parametrů popř. změnu funkce a účelu stavby.

Provozovatel dráhy SŽ postoupil DI na základě jejího vyžádání Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03, jež obsahovala dokumenty:

- příloha 1 „Technická zpráva K SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890. DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO STAVU PROVEDENÍ SO“;
- příloha 3 „Situace, výškopis 1:200“;
- příloha 5 „Podélný profil komunikace 1:500/50“;
- příloha 6 „Příčné profily komunikace 1:100“;
- příloha 7 „Vzorové příčné řezy komunikace 1:50“;
- příloha 8 „Vzorový příčný řez přejezdem 1:50“.

Podle informací postoupených provozovatelem dráhy DI nedisponoval provozovatel dráhy informací, že by od doby vykonání TBZ a zavedení zkušebního provozu na ŽP P6512, tj. od 25. 10. 2001, resp. kolaudačního řízení konaného dne 16. 4. 2004, do vzniku MU, tj. 24. 1. 2024, byla provedena nějaká oprava, resp. úprava PK (a to jak směrová, tak i výšková) přilehlé ze severovýchodního směru.

Z uvedeného vyplývá, že parametry PK v době vzniku předmětné MU by měly korespondovat s údaji obsaženými ve Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03 (viz body 4.1.1 a 4.2.2 této ZZ).

Dle Listu č. 1 – ŽP P6512 měla být PK křížící dráhu v úrovni kolejí kategorie/funkční skupiny, resp. podskupiny „MK/D1 - místní komunikace – pěší a ob.zóna“ a jejím správcem měla být obec Dolní Lutyně. Vjezd silničních vozidel nebyl ze žádné strany příjezdových PK přilehlých k ŽP P6512 omezen zákazovou dopravní značkou B 17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“, a tudíž délka nejdelšího silničního vozidla připuštěného k provozu na PK vedené přes ŽP činila 22 m. Dopravní moment ŽP P6512 měl mít hodnotu 2 117 a stanovená délka rozhledu

řidiče silničního vozidla na výstražníky (D_z) přijíždějícího k ŽP po SV PK činila 35 m, resp. po PK ze směru od centra obce Dolní Lutyně činila 30 m.

V další dokumentaci provozovatele dráhy vztahné k ŽP P6512 obsažené v dokumentu „TABULKA PŘEJEZDU“ [Tabulka přejezdu „H“ v km 281,911 (ev. km 281,888)], ze dne 15. 7. 2022, dle Schvalovacího protokolu č. 149/2022-ZT, je však v části „ZÁKLADNÍ ÚDAJE“ uvedeno „Komunikace polní cesta“, tzn. že by se v případě PK křížící dráhu v úrovni kolejí ŽP P6512 mělo dle ČSN 73 6100-2 jednat o PK kategorie účelová komunikace sloužící zejména zemědělské dopravě, přičemž může plnit i jinou dopravní funkci, např. cyklistická stezka, stezka pro chodce. Tyto údaje tak nekorespondují s informacemi uvedenými v dokumentaci provozovatele dráhy List č. 1 – ŽP P6512, podle nichž by se mělo jednat o kategorii PK místní komunikace (viz tento bod výše a body 2.3 a 4.1.1 této ZZ).

Již na tomto místě je nezbytné uvést, že ŽP P6512 a přilehlé PK byly do roku 2016 využívány zejména zemědělskou technikou, která byla provozována za účelem obhospodařování pozemků využívaných primárně k obecné rostlinné produkci zahrnující pěstování hlavních zemědělských komodit (např. obilovin, okopanin, píce apod.), a také k dopravní obslužnosti nemovitosti č. p. 84, nacházející se na pozemku p. č. 4318/6.

Zásadní změnu ve využití ŽP P6512 a přilehlých PK, kdy došlo k navýšení počtu jízd silničních vozidel, zapříčinila výstavba infrastruktury (skleníků a souvisejícího souboru staveb) Farmy Bezdínek a jejího následného uvedení do provozu. Z tohoto důvodu se DI zabývala rovněž zjištěním frekvence silničních vozidel využívajících v jednotlivých dnech tento ŽP pro zajištění dopravní obsluhy Farmy Bezdínek, a to za období od 1. 1. 2023 do 23. 1. 2024, která přijela/odjela ze/ve směru od/do centra obce Dolní Lutyně. Z údajů poskytnutých Farmou Bezdínek a uvedených níže v tabulce vyplývá, že počet silničních vozidel (jedná se o kvalifikovaný odhad, neboť přesnou evidenci silničních vozidel Farma Bezdínek nevede) obsluhujících tento závod lze v přímé návaznosti na produkci společnosti rozdělit v průběhu jedné sezóny na tři období:

- 1) od 1. 1. 2023 do 31. 3. 2023 (dále jen období 1) – období bez produkce rajčat (bez sklizně plodů, v dané době byl vysázen nový porost), kdy ŽP a k němu přilehlé PK byly využívány silničními vozidly zaměstnanců, služeb a dodavatelů zajišťujících zejména odvoz odpadu a návoz spotřebního materiálu;
- 2) od 1. 4. 2023 do 30. 11. 2023 (dále jen období 2) – období s produkcí rajčat (sklizeň plodů, denní odvoz), kdy ŽP a k němu přilehlé PK byly využívány nejen silničními vozidly zaměstnanců, služeb a dodavatelů, zajišťujících zejména odvoz odpadu a návoz spotřebního materiálu, ale také silničními vozidly přivážející obalový materiál a odvázející produkci závodu a silničními vozidly zákazníků firemní prodejny;
- 3) od 1. 12. 2023 do 23. 1. 2024 (dále jen období 3) – období bez produkce rajčat (bez sklizně plodů, v dané době byla prováděna výměna porostu), kdy ŽP a k němu přilehlé PK byly využívány silničními vozidly zaměstnanců, služeb a dodavatelů, zajišťujících zejména odvoz odpadu a návoz spotřebního materiálu.

Pro přehlednost byl výčet dopravní obsluhy Farmy Bezdínek rozdělen do jednotlivých skupin, a to dle kategorií silničních vozidel:

- M – zahrnující motorová vozidla (např. osobní automobily, minibusy, autobusy) konstruovaná a vyrobená především pro přepravu osob a jejich zavazadel, dále se dělící na kategorie:

- M1 – motorová vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a bez prostoru pro stojící cestující, bez ohledu na to, zda je počet míst k sezení omezen na místo k sezení řidiče,
- M2 – motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 t, bez ohledu na to, zda tato motorová vozidla mají prostor pro stojící cestující,
- M3 – motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 t, bez ohledu na to, zda tato motorová vozidla mají prostor pro stojící cestující;
- N – zahrnující motorová vozidla (např. nákladní automobily, vč. tzv. „dodávkových“ automobilů, tahače návěsů) konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží, dále se dělí na kategorie:
 - N1 – motorová vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 t,
 - N2 – motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 t, ale nepřevyšující 12 t,
 - N3 – motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 12 t;
- O – zahrnující přípojná vozidla (např. skříňový přívěs nebo návěs, chladírenský přívěs nebo návěs, plošinový přívěs nebo návěs apod.), dále se dělí na kategorie:
 - O1 – přípojná vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 t,
 - O2 – přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 0,75 t, ale nepřevyšující 3,5 t,
 - O3 – přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 t, ale nepřevyšující 10 t,
 - O4 – přípojná vozidla s maximální hmotností převyšující 10 t.

	kategorie vozidel	pracovní dny	dny pracovního klidu
období 1 a 3		(počet vozidel)	
	M1	69	výjimečně, popř. v nižším počtu
	M2	0	0
	M3	1	výjimečně
	N1	1	výjimečně
	N2	1 až 3	výjimečně
	N3	výjimečně – max. 3 vozidla týdně	
	O1	0 nebo výjimečně	
	O2	0 nebo výjimečně	
	O3	0 nebo výjimečně	
	O4	průměrně 10 vozidel týdně	
období 2			
	M1	84	výjimečně, popř. v nižším počtu
	M2	0	0
	M3	5	výjimečně

	N1	1	výjimečně
	N2	1 až 3	výjimečně
	N3	výjimečně – max. 3 vozidla týdně	
	O1	0	
	O2	0	
	O3	0	
	O4	průměrně 20 vozidel týdně	

K datům uvedeným v tabulce je nezbytné uvést, že počty nezahrnují silniční vozidla, která byla ve sledovaném období přes ŽP P6512 a na přilehlých PK provozována v souvislosti s výstavbou dalšího skleníku a nového energocentra Farmy Bezdínek, jež byla dokončena v květnu 2024.

Protože se v daném případě jednalo o jedinou možnou PK (o šířce 5,0 m) umožňující příjezd/odjezd silničních vozidel obsluhujících Farmu Bezdínek, stálo by za zvážení, zda tato PK svým umístěním v obci Dolní Lutyně, nezbytnosti využití ŽP P6512 a zejména svému konstrukčnímu (směrovému a sklonovému) uspořádání je z obecného hlediska vhodná k permanentnímu využívání NA, vč. tahačů s návěsy, jejichž počet se vzhledem k realizovanému rozšiřování výrobních kapacit Farmy Bezdínek, a s tím přímo souvisejícím nárůstem produkce společnosti, bude i nadále zvyšovat. Jelikož není v kompetenci DI se danou problematikou dále zabývat, je obsahem této ZZ bezpečnostní doporučení určené příslušnému silničnímu správnímu úřadu, aby v součinnosti s příslušnými orgány státní správy a Farmou Bezdínek zvážil vhodnost trvalého využívání předmětné PK, a to při zohlednění současného rozsahu silničního provozu, vč. potenciálu jeho dalšího nárůstu (viz body 1 a 6 této ZZ).

Žst. Dětmárovice byla vybavena SZZ 3. kategorie – elektronickým stavědlem typu ESA 11 se zjišťováním volnosti KÚ kolejovými obvody, v jednom případě doplněným počítačem náprav, a s traťovou částí liniového VZ zajišťující přenos informací o návěstech hlavních návěstidel na vedoucí DV.

Mezistaniční úsek Dětmárovice – Bohumín byl vybaven TZZ 3. kategorie – trojznakovým obousměrným elektronickým automatickým blokem typu ABE-1 s 5 traťovými oddíly se zjišťováním volnosti KÚ kolejovými obvody a s traťovou částí liniového VZ zajišťující přenos o návěstech hlavních návěstidel na vedoucí DV, přičemž přenos byl možný také při jízdě DV proti správnému směru.

SZZ žst. Dětmárovice a TZZ mezistaničního úseku Dětmárovice – Bohumín bylo možné ovládat (a v době vzniku MU bylo ovládáno) z JOP dálkově z CDP Přerov [úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov v součinnosti s traťovým dispečerem (řídícím dispečerem 1G) CDP Přerov, ze sálu č. 7] s možností předání obsluhy na pracoviště pohotovostního výpravčího žst. Petrovice u Karviné nebo na místní ovládání z dopravní kanceláře žst. Dětmárovice.

Traťová rychlost v místě vzniku MU, tzn. pro jízdu vlaků po TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín přes ŽP P6512, byla provozovatelem dráhy SŽ stanovena na 140 km·h⁻¹.

Z analýzy dat zaznamenaných a archivovaných:

- technologickým počítačem 1 SZZ dálkově řízené žst. Dětmárovice s dálkovým ovládáním zabezpečovacích zařízení, resp. TZZ v mezistaničním úseku Dětmárovice – Bohumín, které obsahovaly úkony prováděné obsluhujícími zaměstnanci – úsekovými dispečery 1G CDP Přerov ze sálu č. 7, ve dnech 23. 1. 2024 (od 11:50:27 h) a 24. 1. 2024 (do 12:05:14 h), po zohlednění časové odchylky mezi reálným časem a časem zaznamenaným SZZ žst. Dětmárovice, resp. TZZ v mezistaničním úseku Dětmárovice – Bohumín a
- záznamovým zařízením PZZ ŽP P6512 dne 24. 1. 2024 související s jízdou vlaku Ex 546, po zohlednění časové odchylky mezi časem zaznamenaným PZZ a časem zaznamenaným SZZ žst. Dětmárovice, který byl pro potřeby šetření této MU vzat jako čas vztažný, mj. vyplývá, že:

• v 5:30:48 h	normální obsluhou SZZ žst. Dětmárovice zadány úkony dopravní obsluhy (dále jen úkony) pro jízdu vlaku Ex 546, z TK č. 2 mezistaničního úseku Karviná hl. n. – Dětmárovice [traťového úseku Odbočka Koukolná (dále jen odb. Koukolná) – Dětmárovice] od vjezdového návěstidla 2L přes výhybky č. 2 a 3, SK č. 2a a výhybky č. 11 a 12 na SK č. 2;
• v 5:31:01 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru jízdní (vlakové) cesty (dále jen vlaková cesta) byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Ex 546 od vjezdového návěstidla 2L na SK č. 2. O 2 s později (v 5:31:03 h) začalo vjezdové návěstidlo 2L návěstit návěst „Výstraha“;
• v 5:31:43 h	normální obsluhou SZZ žst. Dětmárovice zadány úkony pro jízdu vlaku Ex 546 ze SK č. 2 od odjezdového návěstidla L2 přes výhybky č. 19, 20, 27, 28 a 29 na TK č. 2 mezistaničního úseku Dětmárovice – Bohumín;
• v 5:31:46 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Ex 546 od odjezdového návěstidla L2 na TK č. 2 mezistaničního úseku Dětmárovice – Bohumín. O 2 s později (v 5:31:48 h) začalo odjezdové návěstidlo L2 návěstit návěst „Volno“. O další 4 s později (v 5:31:52 h) se návěst „Výstraha“ vjezdového návěstidla 2L činností SZZ změnila na návěst „Volno“;
• v 5:38:45 h	vlak Ex 546 obsadil KÚ „2T1_KL“, tzn. první přibližovací KÚ v TK č. 2 mezistaničního úseku Karviná hl. n. – Dětmárovice (traťového úseku Karviná hl. n. – odb. Koukolná), vymezeného vjezdovým návěstidlem 2S žst. Karviná hl. n. (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Dětmárovice → Karviná hl. n.) umístěným v km 335,015, a vjezdovým návěstidlem 2KL odb. Koukolná, umístěným v km 337,555;
• v 5:40:41 h	vlak Ex 546 obsadil KÚ „2T1_DK“ a „2T1_KD“, tzn. přibližovací KÚ v TK č. 2 mezistaničního úseku Karviná hl. n. – Dětmárovice (traťového úseku odb. Koukolná – Dětmárovice), vymezené

	vjezdovým návěstidlem 2BS odb. Koukolná (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Dětmárovce → Karviná hl. n.) a vjezdovým návěstidlem 2L žst. Dětmárovce, umístěným v km 339,342;
• v 5:41:06 h	vlak Ex 546 vjel do žst. Dětmárovce, tzn. projel za úroveň vjezdového návěstidla 2L, na kolej záhlaví směr z/do žst. Karviná hl. n. (dále jen karvinské záhlaví) a obsadil KÚ „2LK“. O 1 s později (v 5:41:07 h) začalo vjezdové návěstidlo 2L návěstit návěst „Stůj“;
• v 5:41:14 h	vlak Ex 546 vjel na záhlaví směr Karviná hl. n. žst. Dětmárovce a obsadil KÚ „V2-3“ (výhybek č. 2 a 3). O 3 s později (v 5:41:17 h) vlak vjel na SK č. 2a a obsadil KÚ „2aK“;
• v 5:41:20 h	vlak Ex 546 uvolnil KÚ „2LK“, tzn. kolej karvinského záhlaví žst. Dětmárovce. O 1 s později (v 5:41:21 h) na karvinském záhlaví žst. Dětmárovce, resp. záhlaví směr Petrovice u Karviné, obsadil KÚ „V11-12“ (výhybek č. 11 a 12);
• v 5:41:24 h	vlak Ex 546 uvolnil KÚ „V2-3“ (výhybek č. 2 a 3). O 1 s později (v 5:41:25 h) vlak vjel na SK č. 2 žst. Dětmárovce a obsadil KÚ „2K“;
• v 5:41:28 h	vlak Ex 546 uvolnil SK č. 2a žst. Dětmárovce. O 3 s později (v 5:41:31 h) vlak uvolnil KÚ „V11-12“ (výhybek č. 11 a 12), tzn. karvinské záhlaví, a vjel celý na SK č. 2 žst. Dětmárovce;
• v 5:41:44 h	vlak Ex 546 minul odjezdové návěstidlo L2 žst. Dětmárovce a obsadil KÚ „V19“ (výhybku č. 19) na záhlaví směr Bohumín (dále jen bohumínské záhlaví). Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 2 205 m před místem vzniku MU. O 1 s později (v 5:41:45 h) začalo odjezdové návěstidlo L2 návěstit návěst „Stůj“;
• v 5:41:49 h	vlak Ex 546 obsadil KÚ „V20“ (výhybku č. 20) na bohumínském záhlaví žst. Dětmárovce. V téže době vlak Ex 546 obsadil ovládací obvod PZZ ŽP P6512 nacházející se ve vzdálenosti 2 015 m před tímto ŽP. O 1 s později (v 5:41:50 h) vlak uvolnil SK č. 2 a celý se nacházel na bohumínském záhlaví žst. Dětmárovce;
• v 5:41:51 h	vlak Ex 546 obsadil KÚ „V27“ (výhybku č. 27) na bohumínském záhlaví žst. Dětmárovce. O 3 s později (v 5:41:54 h) obsadil KÚ „V28“ (výhybku č. 28);
• v 5:41:55 h	vlak Ex 546 uvolnil KÚ „V19“ (výhybku č. 19);
• v 5:41:58 h	<u>začali</u> být uživatelé PK světelnou výstrahou [přerušovaným svícením dvou červených světél na výstražnících PZZ, tzn. dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ (světelným signálem S 14a)] a zvukovou výstrahou (charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem PZZ nezáměnného významu, tzn. přerušovaným zvukem zvonce) <u>varování</u> , že se k ŽP P6512 blíží vlak (pozn. <u>DI</u> :

	v daném případě se jednalo o vlak Ex 546). V téže čase vlak Ex 546 uvolnil KÚ „V20“ (výhybku č. 20);
• v 5:42:00 h	vlak Ex 546 uvolnil KÚ „V27“ (výhybku č. 27);
• v 5:42:04 h	vlak Ex 546 obsadil KÚ „V29“ (výhybku č. 29) a uvolnil KÚ „V28“ (výhybku č. 28);
• v 5:42:06 h	vlak Ex 546 vjel na kolej záhlaví směr z/do žst. Bohumín (dále jen bohumínské záhlaví) a obsadil KÚ „2SK“ žst. Dětmorovice;
• v 5:42:12 h	vlak Ex 546 uvolnil KÚ „V29“ (výhybku č. 29), tzn. bohumínské záhlaví žst. Dětmorovice a celý se nacházel na koleji bohumínského záhlaví;
• v 5:42:16 h	vlak Ex 546 minul oddílové návěstidlo AB 2-2829, umístěné na bohumínském záhlaví žst. Dětmorovice v km 282,900, a v téže čase: • se změnila návěst „Volno“ návěstěná oddílovým návěstidlem AB 2-2829 na návěst „Stůj“, • vlak obsadil KÚ „2T1_S“, tzn. první vzdalovací KÚ v TK č. 2 mezistaničního úseku Dětmorovice – Bohumín, vymezeného vjezdovým návěstidlem 2S žst. Dětmorovice (platným pro jízdu DV opačným směrem, tzn. Bohumín → Dětmorovice) umístěným v km 282,898, a oddílovým návěstidlem AB 2-2813, umístěným v km 281,572;
• v 5:42:22 h	celý vlak Ex 546 vjel na TK č. 2 Dětmorovice – Bohumín;
• v 5:42:28 h	automatickou činností PZZ byl po uplynutí předzváněcí doby dán povel ke sklápění závor;
• v 5:42:33 h	na PZZ ŽP P6512 nastala porucha – nouzový stav PZZ, tzn. odchýlná činnost PZZ od jeho správné funkce. <u>Pozn. DI:</u> • uvedené bylo zapříčiněno zastavením chodu celého závorového břevna výstražníku „A“ poté, kdy břevno zůstalo v mezipoloze opřené (uvázlé) o náklad ložený na podvalníku Goldhofer (tudíž nedosáhlo své dolní koncové polohy);
• v 5:42:35 h	po uplynutí 2 s od doby, kdy nastala na PZZ porucha – nouzový stav a 13 s před vznikem MU, začalo PZZ ŽP P6512 indikovat červenou barvou symbolů silnice poruchu – <u>poruchový stav</u> , tzn. odchýlnou činnost PZZ od jeho správné funkce, o níž byl obsluhující zaměstnanec opticky informován. <u>Pozn. DI:</u> • v případě této indikace PZZ ŽP P6512 měl obsluhující zaměstnanec dle technologických postupů provozovatele dráhy SŽ povinnost zavést pro jízdu <u>dalších DV</u> dopravní opatření, ve formě písemných rozkazů – Rozkaz k opatrné jízdě (popř. Všeobecný rozkaz), příp. Příkaz vlaku, kterým zaměstnanec provozovatele dráhy organizující a řídící drážní dopravu v daném úseku dráhy (výpravčí, traťový dispečer)

	dává příkaz (pokyn) zaměstnanci dopravce (strojvedoucímu) k jízdě se zvýšenou opatrností přes ŽP s PZZ, • přestože není z analyzovaných dat možné prokazatelným způsobem zjistit skutečné nastavení hlasitosti akustických indikací v době, kdy k poruše předmětného PZZ došlo, vycházela DI z předpokladu, že obsluhující zaměstnanec dodržel technologické postupy SŽ a u aktivního zadávacího počítače SZZ žst. Dětmorovice úroveň hlasitosti úplně neztlumil;
• v 5:42:48 h	vznik MU – zaznamenán lom závory, zlomení břevna celých závor PZZ ŽP P6512;
• ze zaznamenaných dat mj. vyplývá, že PZZ ŽP P6512 vykazovalo dne 24. 1. 2024 v době od 5:30:48 h do 5:42:33 h bezporuchový stav. Posledním vlakem jedoucím přes ŽP P6512 před vznikem MU byl vlak Pn 49763 jedoucí v mezistaničním úseku Bohumín – Dětmorovice po TK č. 1, kdy: ◦ v 5:35:30 h začali být uživatelé PK světelnou výstrahou (přerušovaným svícením dvou červených světél na výstražnících PZZ, tzn. dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ) a zvukovou výstrahou (charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem PZZ nezáměnného významu, tzn. přerušovaným zvukem zvonce) varováni, že se k ŽP P6512 blíží vlak (v daném případě se jednalo o vlak Pn 49763), ◦ v 5:37:30 h po průjezdu vlaku Pn 49763 PZZ ukončilo světelnou a zvukovou výstrahu na ŽP P6512, ◦ v 5:38:08 h celý vlak Pn 49763 vjel do žst. Dětmorovice, ◦ v 5:38:13 h se PZZ ŽP P6512 uvedlo do základního stavu – uživatelé pozemní komunikace byli pozitivním signálem [(jedním přerušovaně svítícím bílým světlem na výstražnících PZZ, tzn. přerušovaně svítícím bílým světlem signálu PZZ (světelným signálem S 14b)] informováni, že v obvodu ŽP není DV, které by je mohlo ohrozit;	
• ze zaznamenaných dat SZZ žst. Dětmorovice nelze jednoznačně určit konkrétní (přesný) čas, kdy došlo na ŽP P6512 ke střetnutí vlaku Ex 546 s jízdní soupravou (viz bod 3.1.7 této ZZ), konkrétní čas vzniku MU však bylo možné zjistit z dat zaznamenaných PZZ ŽP P6512;	
• stanoviště obsluhy SZZ žst. Dětmorovice a zabezpečovacích zařízení instalovaných v mezistaničním úseku Dětmorovice – Bohumín bylo v analyzovaných časech, tj. v době od 5:30:48 h do 5:42:48 h dne 24. 1. 2024, zobrazeno červenou barvou, tzn. že stanoviště obsluhy bylo v režimu ovládání z jiného stanoviště (z jiné úrovně) – dálkově z CDP Přerov;	
• SZZ žst. Dětmorovice a TZZ v mezistaničním úseku Dětmorovice – Bohumín vykazovalo v době vzniku MU správnou (normální) činnost, tzn. bezporuchový stav.	

Pozn.: žst. Dětmorovice je situována v km 284,360. Ve stanici se s ohledem na souběh tratí nachází změna soustavy staničení, kdy je tabulkami traťových poměrů [pomůcka obsahující seznamy a označení částí dráhy (traťové úseky) a technickoprovozní údaje, rozhodné pro

bezpečné provozování drážní dopravy] definován tzv. vyrovnávací kilometr 339,622 = 285,243.

DI dále provedla ověřovací pokus, jehož účelem bylo zjištění skutečné doby potřebné pro navázání spojení GSM-R mezi úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov a strojvedoucím vlaku nacházejícím se v místě na dráze u ŽP P6512. Ověřovací pokus byl proveden z místa pracoviště úsekového dispečera 1G CDP Přerov, tzn. ze sálu č. 7, přičemž tato osoba řídící drážní dopravu v předemté jím řízené oblasti, tzn. v žst. Dětmárovice a v mezistaničním úseku Dětmárovice – Bohumín, měla stejně jako při vzniku poruchového stavu PZZ ŽP P6512 dne 24. 1. 2024 k dispozici dvojí možnost navázání telefonického hovoru se strojvedoucím, a to:

- 1) dotykovým terminálem Touch Call, v němž je mj. soustředěn telefon GSM-R, a volání se uskutečňuje ručním zadáním čísla vlaku na displeji dotykového terminálu;
- 2) prostřednictvím počítačové aplikace GTN, jež je připojena k zabezpečovacímu zařízení a k intranetu provozovatele dráhy SŽ, a volání se přes GSM-R uskutečňuje otevřením nabídkového menu konkrétního vlaku a aktivací záložky „Volat vlak“.

Od doby započetí úkonů provedených úsekovým dispečerem 1G CDP pro navázání spojení se strojvedoucím do doby, kdy se v hlasitém odposlechu rozezněl klasický vyzváněcí tón, byl měřením zjištěn čas 6 až 11 s.

K zjištěnému času je dále potřebné přičíst čas pro zjištění poruchového stavu a pro potvrzení tohoto poruchového hlášení obsluhujícím zaměstnancem a také reakční dobu zaměstnance na tyto podněty, vč. zhodnocení konkrétní situace, zda se např. jedná o poruchu zabezpečovacího zařízení anebo např. o bezprostřední ohrožení železničního provozu. Přestože jsou osoby řídící drážní dopravu na dané situace systémově připravovány, může se délka doby jejich reakce vzhledem k jejich jedinečnosti (individualitě) odlišovat. Optimální délka činí nižší jednotky sekund, přičemž musí být zohledněn také fakt, že výkon práce traťového dispečera není založen na výhradním a nepřetržitém sledování indikací zobrazovaných monitory JOP, ale také na podpůrných činnostech souvisejících s řízením a organizováním drážní dopravy, jakými jsou např. sledování a analýza dat z různých provozních aplikací (GTN, ISOŘ apod.). Při ověřovacím pokusu byly výše uvedené časy potřebné pro reakci eliminovány, neboť osoba provádějící požadované úkony byla předem seznámena s předmětem ověřovacího pokusu, a byla tak na situaci připravena, a tudíž jednala zcela účelově a bez jakéhokoliv časového prodloužení.

3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací

Souhrn podaných vysvětlení zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

- úsekový dispečer 1G CDP Přerov – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 23. 1. 2024 v 17:29 h nastoupil na noční směnu na CDP Přerov,
 - následující den, tj. 24. 1. 2024, jel v 5:32 h ze žst. Bohumín po TK č. 1 Bohumín – Dětmárovice do žst. Dětmárovice vlak Pn 49763, který měl dále pokračovat přes odb. Koukolná do žst. Karviná hl. n.,
 - téhož dne jel v 5:38 h v opačném směru, tzn. ze žst. Karviná hl. n. přes odb. Koukolná po TK č. 2 do žst. Dětmárovice a dále do žst. Bohumín vlak Ex 546,

- v žst. Dětmárovice měl postavenou vlakovou cestu pro průjezd vlaku:
 - Pn 49763 z TK č. 1 Bohumín – Dětmárovice, po SK č. 1 žst. Dětmárovice, na TK č. 1 Dětmárovice – Karviná hl. n., resp. Dětmárovice – odb. Koukolná,
 - Ex 546 z TK č. 2 Karviná hl. n. – Dětmárovice, resp. odb. Koukolná – Dětmárovice, po SK č. 2 žst. Dětmárovice, na TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín,
- na monitorech JOP před jízdou uvedených vlaků pohledem kontroloval mj. stavy PZZ ŽP P6513 v žst. Dětmárovice, ŽP P6512 a ŽP P6511 v mezistaničním úseku Dětmárovice – Bohumín, přičemž všechny vykazovaly (indikovaly) bezporuchový stav.
Pozn. D1: ŽP P6513 a P6511 se nacházely v kilometrické poloze 285,034, resp. 280,264,
- v 5:38 h projel po SK č. 1 žst. Dětmárovice vlak Pn 49763 a pokračoval dále v jízdě směr odb. Koukolná. Po průjezdu vlaku opětovně pohledem na monitory zkontroloval stavy PZZ ŽP P6513, P6512 a P6511 – všechny vykazovaly (indikovaly) bezporuchový stav a byly otevřené,
- v 5:41 h, kdy projel po SK č. 2 žst. Dětmárovice vlak Ex 546, na TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín, stále PZZ ŽP P6512 vykazovalo (indikovalo) bezporuchový stav a posléze začala být PZZ dávána výstraha,
- poté věnoval pozornost provozním aplikacím, z nichž pro další řízení drážní dopravy zjišťoval aktuální provozní situaci,
- zpětným pohledem na monitory JOP zjistil poruchový stav na ŽP P6512, na což ihned reagoval pokusem o navázání spojení se strojvedoucím prostřednictvím základního rádiového spojení GSM-R a použil funkci „GSM-R NOUZE STOP“,
- po zaznění pokynu „Pozor, pozor, všechny vlaky na příjmu, stop, stop“, se opakovaně pokusil navázat se strojvedoucím vlaku Ex 546 přes síť GSM-R spojení, ten však nijak nereagoval,
- dále se pokusil strojvedoucího kontaktovat prostřednictvím mobilního telefonu, avšak ani tento pokus o navázání spojení nebyl úspěšný;
- následně telefonicky kontaktoval linku tísňového volání 112, načež od operátora obdržel informaci, že na ŽP P6512 mají ohlášeno střetnutí vlaku s kamionem,
- následně vznik MU ohlásil dle Ohlašovacího rozvrhu CDP Přerov.

Souhrn podaných vysvětlení dalších zúčastněných osob:

- řidič NA – informace postoupené PČR:
 - držitelem řidičského oprávnění skupiny B byl od svých 18 let, řidičského oprávnění skupiny C pak od 19 let věku,
 - za celou svou profesní kariéru řidiče NA byl zaměstnán u celkem 3 společností, s minulými zaměstnavateli se rozešel v dobrém,
 - dne 24. 1. 2024 nastoupil směnu jako řidič jízdní soupravy, přičemž obdobná vozidla řídí již od roku 2017. Konkrétní tahač byl sice zánovní, ale velmi dobře ho ovládal, neboť s ním již absolvoval stovky kilometrů, celkově měl s obdobnými jízdními soupravami najeto cca 500 000 km,
 - o pracovním úkolu, v rámci něhož měla být dne 24. 1. 2024 realizována z Ostravy do Dolní Lutyně přeprava vrtné soupravy, se dozvěděl telefonicky od dispečera

společnosti Spro pravděpodobně dne 19. 1. 2024, přičemž bylo zcela běžné, že pracovní úkoly dostával i několik dní dopředu. Později však uvedl, že pokyn k provedení přepravy dostal od dispečera společnosti Spro přes elektronickou aplikaci Google kalendář, v níž mu tento dispečer plánoval jeho pracovní činnost,

- v daný den převážel do Dolní Lutyně pro společnost GEMO stavební stroj, a to na Farmu Bezdínek. Převážený stavební stroj nebyl dle jeho mínění nikterak veliký, v minulosti již převážel větší a těžší náklad. Takový náklad, jako převážel dne 24. 1. 2024 a jehož hmotnost odhadoval mezi 30 t a 50 t, již v minulosti s obdobnou jízdní soupravou přepravoval v desítkách případů,
- později uvedl, že hmotnost nákladu dle svých zkušeností odhadl na 50 t, žádný vážný lístek neměl k dispozici, podobně jako nikdy v minulosti. Protože znal přibližnou hmotnost jízdní soupravy, která činila 35 až 40 t, mohla celková hmotnost jízdní soupravy s nákladem být okolo **85 t**.

Pozn. DI: jízdní souprava měla ve skutečnosti hmotnost 100,307 t,

- vzhledem k celkové hmotnosti a rozměrům jízdní soupravy **měl povědomost o tom, že se jednalo o nadrozměrný náklad**, což potvrzovala také jízda doprovodného vozidla,
- v kabině tahače měl dne 24. 1. 2024 k dispozici tzv. povolení společnosti Spro pro přepravu nadrozměrných nákladů do celkové hmotnosti jízdní soupravy 60 t na dálnicích a PK I. třídy a do celkové hmotnosti 48 t na PK II. a III. třídy vydané MD ČR. **Jízdu s jízdní soupravou přesahující oba povolené parametry realizoval, protože k jízdě dostal pracovní příkaz od svého nadřízeného**, a to od dispečera společnosti Spro (viz výše). Netušil, zda dispečer společnosti Spro disponoval informací o hmotnosti převáženého nákladu, resp. celkové hmotnosti jízdní soupravy ložené vrtnou soupravou.

Pozn. DI: tzv. povolením je myšleno Rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací pro přepravu zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou č. 209/2018 Sb. (dále jen Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu).

- na skutečnost, že pro jízdu s jízdní soupravou o celkové hmotnosti nad 60 t nemá řádné Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu, ho nikdo neupozornil,
- pro řízení NA při takových přepravách byl v minulosti proškolen a absolvoval periodická školení řidičů, poslední dne 2. 1. 2024. S návodem a obsluhou jízdní soupravy byl seznámen. Nevzpomněl si, zda byl někdy v minulosti proškolen o povinnostech řidiče, které nastávají při jízdě jízdní soupravy s celkovou hmotností převyšující 90 t,
- dne 24. 1. 2024 nastoupil do zaměstnání ve 4:00 h v areálu společnosti Spro v Hněvotíně, byl odpočatý, v noci dobře spal. Tam se setkal s řidičem doprovodného vozidla společnosti Spro. Společně s nimi cestovala v doprovodném vozidle také další osoba, kterou blíže neznal,
- v minulosti již s řidičem doprovodného vozidla v několika případech spolupracoval a vždy plnili společné úkoly bez jakýchkoliv problémů,
- jízdní soupravu řídil dne 24. 1. 2024 až z Ostravy, z areálu, který nedovedl blíže určit. V tomto areálu převzal NA s již naloženou vrtnou soupravou. Uvedenému předcházelo dne 23. 1. 2024 naložení vrtné soupravy na podvalník strojníkem

společnosti GEMO v areálu stavby v Ostravě-Vítkovicích. Následně náklad upevnil a připravil jízdní soupravu k přepravě na převoz břemene o hmotnosti do 60 t a ještě v tento den realizoval jízdu z místa naložení v Ostravě-Vítkovicích do místa odstavení v areálu, který nedovedl blíže určit. Také pro tuto krátkou jízdu po Ostravě měl k dispozici doprovodné vozidlo a jízdu provedl na základě pracovního příkazu dispečera společnosti Spro. O skutečné hmotnosti přepravované vrtné soupravy nebyl nikým informován, neobdržel žádné písemné pokyny ani žádnou dokumentaci. Přípravu jízdní soupravy na převoz prováděl na základě svých předchozích zkušeností. Po naložení vrtné soupravy na podvalník provedl dne 23. 1. 2024 její upevnění pomocí čtyř řetězů. K přípravě – nastavování vozidla před jízdou dále uvedl: „*toto se provádí složením adekvátních součástí tohoto podvalníku. Já jsem zapojil několik součástí, ty byly určeny k převozu 60-ti tun nákladu. Nastavil jsem i výšku podvozku, to se dělá na části návěsu v přední části, a to po jeho levé straně po směru jízdy dopředu. Nastavuje se to takovými páčkami. Nastavil jsem to na cca 400 – 500 mm od země. Běžně se u toho nákladu o této váze nastavuje 250 – 300 mm, ale já jsem nastavil více, ať není problém.*“. Po provedení popsanych úkonů odjel dne 24. 1. 2024 z ostravského areálu, doprovodné vozidlo jelo před jízdní soupravou.

Pozn. DI: řidičem NA uvedený parametr nastavení světlé výšky podvalníku Goldhofer nekoresponduje se skutečností, protože dle Technické zprávy – Analýzy vlivu tvaru vozovky byla v době uvážnutí jízdní soupravy na SV PK za ŽP P6512 nastavena světlá výška návěsu na hodnotu 388 mm [dle provedeného výpočtu by jízdní souprava bez uvážnutí projela v případě, kdyby světlá výška návěsu byla nastavena minimálně na hodnotu 515 mm (viz bod 4.2.2 této ZZ)],

- později však uvedl, že si přesně nevzpomíná, na jakou hodnotu nastavil světlou výšku podvalníku. Při nastavení určitě zohlednil výšku převážené vrtné soupravy tak, aby nepřesáhla hodnotu 4,5 m, protože věděl, že bude projíždět pod mosty a také pod trolejí. Vlastní hmotnost nákladu neměla na nastavenou světlou výšku podvalníku žádný vliv.

Pozn. DI: jednalo se o troleje TV trolejbusové dráhy ve městě Ostrava, které se nacházely ve standardní (základní) výšce 5,2 m nad vozovkou ul. Bohumínská (v nejnižším místě pod mostem Pionýrů ve výšce 5,15 m). Troleje TV nad TK na ŽP P6512 se nacházely ve standardní (základní) výšce 5,5 m nad přejezdovou vozovkou;

- trasu k Farmě Bezdínek jel dne 24. 1. 2024 podruhé ve své pracovní kariéře. Před několika lety tudy již projížděl, ale jako řidič osobního automobilu. Později však uvedl, že přes ŽP P6512 již někdy v roce 2020 nebo 2021 přejížděl s jízdní soupravou, sestávající ze čtyřnápravového tahače a šestnápravového podvalníku, který však byl o 2 m kratší než podvalník, jenž táhl dne 24. 1. 2024, a také měl menší rozvor. Rovněž tehdy byla na podvalníku naložena vrtná souprava, avšak menších rozměrů. Při této přepravě přejel s jízdní soupravou přes ŽP P6512 zcela bez problémů,
- s trasováním jízdy pro přepravu plánovanou na 24. 1. 2024 se seznámil v rámci domácí přípravy v elektronické mapové aplikaci Google Maps veřejně přístupné na internetu. Při studiu trasy nezjistil žádný kolizní bod a to ani nebezpečí vyplývající ze stavebního uspořádání ŽP P6512 a k němu přilehlých PK,

- od dispečera společnosti Spro obdržel informaci, že měl na Farmu Bezdínek projet areálem statku v Dolní Lutyni a přes ŽP P6512, přičemž jiná cesta na Farmu Bezdínek, když se má jet přes areál statku, neexistovala,
- o nebezpečí kolize na ŽP P6512 rovněž nedostal žádnou informaci od svých kolegů, kteří uskutečnili s jinými jízdními soupravami společnosti Spro předchozího dne (pozn. DI: tzn. 23. 1. 2024) jízdy přes ŽP P6512, kdy k Farmě Bezdínek přivázeli příslušenství k vrtné soupravě. S kolegy, kteří dne 23. 1. 2024 jeli přes ŽP P6512, o těchto jízdách nekomunikoval,
- vzhledem k noční době, zhoršeným povětrnostním podmínkám a z obavy, aby NA nezapadlo nebo nesjelo do příkopu, dohodl se s řidičem doprovodného vozidla, že jízdní souprava pojedje po průjezdu statkem v Dolní Lutyni jako první v pořadí a za ní pojedje doprovodné vozidlo, jehož řidič měl hlídat průjezdnost zadní části podvalníku. Při průjezdu poslední pravotočivou zatáčkou musel zasáhnout do řízení podvalníku, aby bezpečně projel zejména kolem betonového sloupu, který se vedle PK nacházel,
- plně se věnoval řízení jízdní soupravy, nebyl ničím rozptýlen, po celou dobu jízdy se nevyskytly žádné komplikace, jízdní souprava nevykazovala žádné technické závady, náklad byl řádně upevněn,
- po celou dobu jízdy byl s řidičem doprovodného vozidla ve spojení prostřednictvím RDST,
- k ŽP P6512 přijížděl velmi pomalu a opatrně, zcela si byl jistý tím, že na výstražnících PZZ nebyla dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly, avšak nebyl si jistý, zda v době, kdy vjížděl na ŽP svítilo na výstražníku PZZ přerušované bílé světlo,
- protože neviděl žádný vlak a ani nebyl PZZ varován, že by se k ŽP blížil vlak, rozhodl se ŽP P6512 přejet. Při přejíždění ŽP nízkou rychlostí došlo ke kolizi spodní části podvalníku s vozovkou SV PK a jízdní souprava se zastavila (motor tahače však zůstal běžet). Okamžitě ho napadlo, že o vozovku zavadil spodkem jízdní soupravy. K tomu uvedl: *„To se mi nikdy na železničním přejezdu v minulosti nestalo. Víím, že se to může stát mimo komunikaci a silnice, a to když se jede třeba do kamenolomu nebo na nějakou stavbu, kde není příjezdová cesta a jsou tam přírodní překážky. Na přejezdu jsem to nečekal.“*,
- po uváznutí NA vystoupil z tahače a odebral se zjistit, zda byla jeho úvaha správná. Následně zjistil *„že přejezd je ve tvaru obráceného písmene U a spodek toho hlubinového návěsu (tak se mu správně říká) uvíznul na jeho vrcholku hned za kolejemi. V mapách jsem nic takového předtím neviděl, žádné upozornění ani značka a dopravní značení tam není.“*. Žádné trvalé ani přenosné dopravní značení, které by jízdu jízdní soupravy po jím pojížděné trase zakazovalo či jinak omezovalo, nebylo nikde umístěno. Protože se dle elektronické mapové aplikace Google Maps jednalo o stavbu velkého rozsahu, předpokládal, že na stavbě musela být využívána těžká technika a jiné velké stavební stroje, jež dle jeho úsudku musely být na místo stavby dopraveny stejnou trasou, jakou zvolil pro přepravu dne 24. 1. 2024, tzn. mj. také přes ŽP P6512,
- po zjištění, že se mu nepodařilo s NA bezpečně přejet ŽP P6512, kdy přední snížená část podvalníku Goldhofer uvázla na SV PK a jízdní souprava tak zůstala částečně stát na ŽP P6512, ihned na vzniklou situaci reagoval obsluhou

zařízení pro zvednutí podvalníku, jež se nacházelo v čelní části návěsu na levé straně a které měl de facto „po ruce“. Zvednutím podvalníku by se změnila jeho světlá výška, což bylo nejrychlejším řešením vzniklého problému. Systém na obsluhu zareagoval, načež se přední i zadní část začaly pomalu zvedat. Dále uvedl: „*Chce to ale svůj čas, není to vteřinová záležitost*“ *Podvozek šlo ještě zvednout výše, odhaduji o několik centimetrů, možná i víc.*“,

- v době obsluhy zdvihacího zařízení podvalníku začala na výstražníku PZZ přerušovaně svítit dvě červená světla, rozezněla se zvuková výstraha a následně se začala sklápět závorová břevna. Nadále pokračoval ve zdvihání podvalníku, aby z ŽP mohl odjet, a to i za cenu poškození závorových břeven,
- následně zaregistroval, že se k ŽP P6512 blíží vlak. V této době stále stál u přední části podvalníku a obsluhoval zařízení umožňující změnu jeho světlé výšky. Uskočil směrem ke kabině tahače a bezprostředně poté došlo k nárazu vlaku do uvízlého podvalníku,
- nevybavuje si, zda vlak brzdil,
- nárazem byl podvalník rozdělen na několik částí, vrtná souprava spadla do příkopu vpravo vedle železniční trati. Vzhledem k momentálním světelným podmínkám detaily nehodového děje neviděl, zaznamenal však jiskření poškozeného TV,
- ihned po střetnutí se odebral do kabiny tahače a v 5:43 h telefonicky oznámil vznik události na linku tísňového volání 112,
- po ukončení telefonického hovoru chtěl jít k vlaku, ale zjistil, že přes ŽP bylo spadlé TV, vlak byl nakloněný, a také zahlédl, že z vlaku vystupují nějaké osoby. Po těchto svých zjištěních a rovněž proto, že byl v šoku, setrval u kabiny tahače a vyčkal na pomoc,
- o vzniku události dále informoval strojníka, který dne 23. 1. 2024 vrtnou soupravu na podvalník nakládal, dispečera společnosti Spro a vedoucího střediska speciální dopravy společnosti Spro,
- tahač jízdní soupravy ani doprovodné vozidlo nebyly dne 24. 1. 2024 vybaveny palubní kamerou se záznamem,
- po celou dobu, kdy obsluhoval zařízení umožňující změnu světlé výšky podvalníku, neměl u sebe mobilní telefon ani RDST,
- nedokáže definovat časy uváznutí jízdní soupravy, vystoupení z kabiny tahače, zjištění příčiny uváznutí a kdy začali být uživatelé PK světelnou a zvukovou výstrahou varováni, že se k ŽP P6512 blíží vlak.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- vlakvedoucí vlaku Ex 546 – Zápis se zaměstnancem a informace postoupené PČR:
 - dne 24. 1. 2024 v rámci výkonu práce (směny) doprovázel vlak Ex 546 z Návsi do Bohumína,
 - strojvedoucího vlaku Ex 546 osobně neznal, na této směně ho viděl poprvé,
 - z výchozí stanice vlak vyjel včas, cesta až do místa MU probíhala standardním způsobem. Dle jeho odhadu vlakem cestovalo v průměru okolo 60 osob,

- v úseku Návsí – Karviná hl. n. prováděl kontrolu jízdních dokladů cestujících, a to ve směru od posledního vozu soupravy vlaku Ex 546, přičemž do 1. TDV řazeného za HDV vstoupil před příjezdem do žst. Karviná hl. n.;
- poté, co ho strojvedoucí vlaku při pobytu v žst. Karviná hl. n. vyzval k provedení úkonů před odjezdem vlaku, dal strojvedoucímu příslušnou návěstí informaci o připravenosti vlaku k odjezdu.
Pozn. DI: vlakvedoucí dal strojvedoucímu informaci o připravenosti vlaku k odjezdu návěstí „Souhlas k odjezdu“;
- po uvedení vlaku v žst. Karviná hl. n. do pohybu vyčkal do doby minutí nástupiště na představku 1. TDV a poté přešel do 2. TDV, kde prováděl kontrolu jízdních dokladů cestujících, kteří v této stanici do vlaku přistoupili,
- po ukončení kontroly jízdních dokladů ve 2. TDV přecházel tímto vozem zpět směrem k začátku vlaku a ve chvíli, kdy se nacházel u oddílu určeného pro přepravu imobilních cestujících na vozíku, zaznamenal náraz, jehož následkem upadl na podlahu, přitom zpozoroval kolem vlaku létající jiskry, načež vlak po několika sekundách zastavil,
- přestože ve 2. TDV zhaslo vnitřní osvětlení vozu a venku byla také tma, snažil se v nastalé situaci zorientovat a zjistit „co se vlastně stalo“,
- pokoušel se přejít do 1. TDV, v němž bylo rovněž zhaslé vnitřní osvětlení, ale mezivozové přechodové dveře 2. TDV, stejně jako nástupní dveře tohoto TDV se mu nepodařily otevřít, proto přešel z 2. TDV do zadní části vlaku, která byla průchozí a osvětlená.
Pozn. DI: zadní částí vlaku jsou myšlena 3. a 4. TDV za HDV,
- v průběhu pohybu po soupravě vlaku zjišťoval, v jakém stavu se nacházejí jednotliví cestující,
- poté, co došel na konec vlaku, vrátil se do 3. TDV, odkud nástupními dveřmi vystoupil vlevo ve směru jízdy vlaku do kolejiště, aby zjistil, co bylo příčinou nárazu a zastavení vlaku,
- po rozsvícení příruční svítilny při chůzi podél soupravy zjistil, že 1. TDV je nakloněno, a poté, co došel k HDV, zjistil jeho celkovou destrukci,
- voláním a svícením příruční svítilny do prostoru zničené kabiny strojvedoucího na straně předního čela se pokoušel najít strojvedoucího, což se mu však nepodařilo (až do rozednění nic o stavu strojvedoucího vlaku Ex 546 nevěděl),
- posléze pokračoval v chůzi kolem vlakové soupravy, tentokrát však po pravé straně ve směru jízdy vlaku, kdy zjistil, že některému z cestujících se podařilo otevřít v 1. TDV nástupní dveře zadního představku. Posléze zjistil, že v 1. TDV se v době vzniku MU nacházelo asi 15 cestujících,
- skutečnost, že došlo ke střetnutí na ŽP, zjistil při chůzi v kolejišti, kdy u ŽP zaregistroval stojící tahač NA, avšak návěs ani přepravovaný náklad nejprve neviděl. Až následně spatřil návěs NA a přepravovanou vrtnou soupravu, která se nacházela mimo kolejiště,
- v 5:49 h telefonicky kontaktoval síťového dispečera ČD a poté zavolal na linku tísňového volání 112, načež obdržel informaci, že záchranné složky již byly na místo MU vyslány,

- následně nastoupil do 1. TDV, a to přestože byl nástup velmi obtížný, neboť vůz byl následkem vykolejení nakloněn cca o 30°, procházel postranní chodbičkou a zjišťoval stav jednotlivých cestujících,
- procházením 1. TDV dále zjistil, že posuvné dveře prvního oddílu ve směru jízdy vlaku byly zaklíněné, ostatní byly volně ovladatelné, přičemž první oddíl před jeho příchodem zpřístupnili sami cestující vytržením pevné části zaklíněných dveří,
- protože žádný z cestujících v 1. TDV nevykazoval známky vážného zranění, pomohl cestujícím s asistencí dalších dvou cestujících (pozn. DI: jednalo se o zaměstnance dopravce ČD – strojmistra a strojvedoucího, kteří vlakem cestovali z místa bydliště do místa výkonu práce) z vozu postupně vystoupit a chůzí kolejištěm se přesunuli k 3. TDV, do něhož předními nástupními dveřmi opět z jeho pomocí a opět s asistencí dalších dvou cestujících všichni nastoupili,
- při pobytu ve 3. a 4. TDV opětovně dotazem zjišťoval rozsah zranění jednotlivých cestujících a ve vozech jim určoval místa, kde mají v klidu vyčkat na příjezd složek IZS,
- poté se vrátil zpět do 2. TDV, kde se stále nacházeli cestující. Protože vůz měl zhasnuté vnitřní osvětlení, vydal cestujícím pokyn k přesunu do posledních dvou TDV vlaku, tzn. do 3. a 4. TDV,
- v této době již na místo MU přijížděla první vozidla IZS, jejichž posádky se ujaly zraněných cestujících,
- pokoušel se o vzniklé situaci telefonicky vyrozumět svého bezprostředně nadřízeného, tzn. zaměstnance komanda vlakových čet Bohumín, ale spojení se mu nepodařilo navázat,
- ve vlaku se také nacházela zaměstnankyně dopravce ČD (pozn. DI: jednalo se o přednostku osobní stanice Bohumín, která vlakem cestovala z místa bydliště do místa výkonu práce), jež o nastalé situaci průběžně informovala zaměstnance komanda vlakových čet Bohumín a také vedení Regionálního pracoviště Zákaznický personál Ostrava;
- průběžně procházel posledními dvěma TDV, v nichž byli shromážděni všichni cestující, nabízel jim balenou vodu a i nadále se doptával na jejich zdravotní stav, aby bylo případně možné určit osoby pro prioritní ošetření,
- sám na sobě v té době nepociťoval žádné zranění, vzhledem k psychickému vypětí a pracovnímu nasazení neměl ani čas si toto uvědomit,
- poté, co se po příjezdu složek IZS situace zpřehlednila a zranění cestující postupně podstupovali lékařské ošetření, začal si uvědomovat silnou bolest v pravém lýtku, následkem čehož začal kulhat, a zjistil také drobné poranění na rukou,
- až po rozednění spatřil na poli ležící tělo strojvedoucího vlaku Ex 546,
- po zdravotnickém ošetření, provedeném v sanitním automobilu, se na pokyn záchranářů odebral do evakuačního autobusu, v němž společně se shromážděnými cestujícími vyčkal na odjezd z Dolní Lutyně,
- evakuačním autobusem byli jednotliví cestující rozvezeni do žst. Bohumín, Ostrava hl. n. a Ostrava-Svinov;

- cestující vlaku Ex 546 [jedná se o osoby, které do TDV vlaku nastoupily v žst. Návší, Třinec centrum (Trzyniec centrum), Třinec (Trzyniec), Český Těšín (Czeski Cieszyn) a Karviná hl. n.] – souhrn informací postoupených PČR:
 - jízda vlaku probíhala v noční době (za tmy), za nepříznivého (sychravého) počasí, avšak až do vzniku MU standardním způsobem,
 - všichni cestující využili místa k sezení, tzn. v 1., 2. a 4. TDV v jednotlivých oddílech (tzv. kupé) a ve 3. TDV ve velkoprostorovém oddílu,
 - cca 15 s po průjezdu žst. Dětmárovice došlo v mírném levém oblouku na ŽP u Farmy Bezdínek k nárazu vlaku Ex 546 do zprvu nezjištěného objektu (předmětu) a k následnému prudkému zpomalení vlaku až do jeho úplného zastavení,
 - před nárazem jel vlak rychlostí přes 100 km·h⁻¹. Před vznikem MU nezaznamenali brzdění vlaku Ex 546, nevylučují však, že pokud vlak před nárazem brzdil, tak pouze velmi krátce (na krátké dráze),
 - cestující, kteří seděli na sedadlech ve směru jízdy vlaku, se následkem nárazu nekontrolovaně pohybovali ve směru jízdy, přičemž svými těly naráželi do interiérových součástí TDV nebo také do cestujících sedících naproti nim,
 - cestující přepravovaní v 1. TDV:
 - rovněž zaznamenali prudký náraz, navíc také následné vychýlení TDV mimo svou osu (vozová skříň byla nakloněna vlevo), částečnou deformaci oddílu (kupé) č. 10, poškození skleněných výplní bočních oken na straně postranní chodby a také některých oddílových dveří, střepy skla na podlaze postranní chodby a po zastavení částečné zhasnutí osvětlení interiéru, kdy zůstalo svítit pouze nouzové osvětlení,
 - bezprostředně po zastavení vlaku nastala mezi cestujícími panika, ozýval se křik, volání o pomoc a pláč, přičemž vzájemně si pomáhali s opuštěním jednotlivých oddílů a zjišťovali, zda některý ze spolucestujících nepotřebuje nezbytnou pomoc,
 - po zastavení vlaku opustili 1. TDV vystoupením, resp. vyskočením, do prostoru kolejiště mezi TK č. 1 a č. 2, aby na pokyn udělený vlakvedoucím vlaku Ex 546 následně nastoupili zpět do vlaku, a to do 3. a 4. TDV, kde vyčkali příjezdu složek IZS,
 - bezprostředně po vzniku MU nikdo z cestujících netušil, co se událo. Po zastavení vlaku někteří z cestujících přepravovaných ve 4. TDV po vyhlédnutí přes pravá boční okna spatřili trosky návěsu, vrtné soupravy a také nehybné tělo strojvedoucího,
 - vlakvedoucí vlaku Ex 546 opakovaně procházel TDV, komunikoval s cestujícími, zjišťoval případná zranění a v případě potřeby podával balenou vodu,
 - za krátkou chvíli dorazily na místo složky IZS, a to včetně vrtulníku LZS ZZS MSK,
 - cestující, kteří na místě MU utrpěli újmu na zdraví, se na místě podrobili lékařskému ošetření, přičemž ošetřující lékaři na základě závažnosti zranění individuálně rozhodli o jejich převozu do lékařského zařízení, popř. doporučili další postup léčby,

- v rámci záchranných a odklizovacích prací byli z TDV za asistence hasičů evakuováni do sanitek nebo do přistaveného autobusu HZS ČR,
- jeden z cestujících komunikoval po vzniku MU s řidičem NA, který mu mj. sdělil, že „... vjel s kamionem s návěsem na žel. přejezd, který byl volný pro průjezd, a že uvízl na žel. přejezdu, proto vylezl z kabiny a šel se podívat, co se stalo. Najednou se prý rozsvítila červená světla na žel. přejezdu, kdy spadly závory a pak už došlo ke střetu vlaku s jeho návěsem, na kterém měl náklad. Říkal, že to bylo během pěti sekund, že nešlo nic udělat. Říkal mi, že se mu podařilo před vlakem uskočit, v podstatě ten tahač byl už za žel. přejezdem k Bezdínku. Na žel. trati zůstal viset pouze ten jeho návěs. ...“,
- cestující, kteří na místě MU nepociťovali žádnou újmu na zdraví a přesto následkem MU utrpěli zranění, jež se však projevilo až s odstupem času, následně vyhledali lékařské ošetření,
- celkem 29 cestujících utrpělo újmu na zdraví, u několika osob se projevila psychická újma, spočívající např. z obavy cestovat vlakem nebo ve špatné kvalitě spánku,
- jedna z cestujících utrpěla zranění dolních končetin poté, co se následkem nárazu vlaku do NA a následných podélných rázů v soupravě vlaku v jednom z oddílů 4. TDV změnila poloha sedadel jejich vysunutím z polohy pro sezení do polohy pro ležení, tzn. že se sedáky protilehlých sedadel nacházely svými čely téměř u sebe (viz bod 3.1.4 této ZZ),
- místo MU opustili buď evakuačním autobusem přistaveným HZS ČR, nebo individuálně;
- řidič doprovodného vozidla – informace postoupené PČR:
 - u společnosti Spro pracuje od března 2023 jako řidič traktoru a osobních automobilů, přičemž obvykle provádí údržbu vozidel na dílně anebo jezdí jako doprovod nadměrného nákladu, což obnáší řízení doprovodného vozidla. Tuto činnost v minulosti vykonal asi ve 20 případech s různými zaměstnanci společnosti Spro,
 - řidiče NA zná ze zaměstnání a jen podle křestního jména. Má povědomost, že řidič NA pracuje u společnosti Spro několik let, kdy obvykle řídí tahač s podvalníkem, tzv. hlubinou. Doprovod řidiče NA (této konkrétní osobě zúčastněné na předmětné MU) v minulosti vykonal pouze jednou a již si přesně nevybavuje místa, odkud a kam nadměrný náklad doprovázel. Jednalo se o obdobnou jízdní soupravu a rovněž v tomto případě byla na podvalníku přepravována vrtná souprava,
 - dne 23. 1. 2024 ve 12:52 h byl telefonicky kontaktován dispečerem podvalníkové dopravy společnosti Spro, který jej informoval o tom, že dne 24. 1. 2024 bude od 4:00 h z areálu společnosti Spro, tzn. z Hněvotína, řídit doprovodné vozidlo, kterým bude doprovázet řidiče NA, jenž následně poveze z Ostravy nadměrný náklad na podvalníku, přičemž cílem cesty měla být Dolní Lutyně, někde „u nějakých skleníků“. Přesnou adresu cíle cesty neznal, nikdy tam nebyl. Po vyložení nákladu u skleníků měl řidič NA odjet s prázdným podvalníkem do Lanškrouna, kde měl být naložen další náklad,
 - s řidičem NA se dne 23. 1. 2024 domluvili, že se následující den ve 4:00 h setkají v areálu společnosti Spro a společně pojedou z Hněvotína do Ostravy doprovodným vozidlem,

- dne 24. 1. 2024 se ve 4:00 h setkal v areálu společnosti Spro s řidičem NA. Na tuto cestu vzal s sebou také svou přítelkyni, aby společně strávili více času. Všichni tři odjeli v doprovodném vozidle z Hněvotína krátce po 4. h a na místo určení v Ostravě dorazili v cca 5:00 h,
- po příjezdu na místo určení v Ostravě [pozn. DI: místem určení byla společnost KUHN – BOHEMIA, a. s. (areál Technoprojekt), Pobočka Severní Morava – Ostrava, v Ostravě-Kunčicích (dále jen areál Technoprojektu)] řidič NA z doprovodného vozidla vystoupil a odešel k jízdni soupravě, na jehož podvalníku byla naložena vrtná souprava. O tom, kdo vrtnou soupravu na podvalník nakládal, neměl žádnou povědomost. Na místě se zdrželi 5 až 10 min, činnost řidiče NA nesledoval,
- poté, co řidič NA usedl do kabiny tahače a měl NA nastartován, zkontroloval v součinnosti s řidičem NA funkčnost rádiového spojení,
- po provedené zkoušce rádiového spojení vyrazili na cestu a po celou dobu měla obě vozidla zapnuty majáky zvláštního výstražného světla oranžové barvy,
- po celou dobu jízdy byl řidič NA v kabině tahače sám,
- po dobu cesty z Ostravy do Dolní Lutyně nenavigoval, trasu jízdy určoval řidič NA, který jej o trase průběžně informoval prostřednictvím RDST a on postupoval podle jeho pokynů. Neměl povědomost o tom, že by dispečer podvalníkové dopravy nebo jiná kompetentní osoba (zaměstnanec) společnosti Spro provedli řidiči NA nějakou instruktáž k plánované přepravě, popř. pokyny v jaké trase má být přeprava uskutečněna,
- s řidičem NA se domluvili, že na všech třídách PK, vyjma dálnic, pojedou doprovodné vozidlo před jízdni soupravou, na dálnici naopak za jízdni soupravou,
- oproti předchozí domluvě také při jízdě po dálnici jel před jízdni soupravou, neboť jej řidič NA informoval o tom, že po dálnici pojedou pouze krátkou dobu,
- po dálnici jeli cca 5 min,
- po vjezdu do obce Dolní Lutyně odbočili na světelné křižovatce doleva a následně hned doprava do kopce, projeli okolo obytných domů a na křižovatce odbočili opět doleva směrem k bráně statku, kde zastavili, protože brána byla zavřená,
- vystoupil z vozidla a šel směrem k vrátnici, aby domluvil otevření brány. Vrátná mu však sdělila, že bránu mu otevře jiná osoba a že je potřeba zatelefonovat na číslo, které bylo uvedeno na tabuli zavěšené na bráně,
- v 5:30 h se pokusil telefonicky spojit s osobou, která měla otevřít bránu a umožnit průjezd statkem. Protože tento pokus o telefonní spojení nebyl úspěšný, vrátil se zpět do doprovodného vozidla,
- následně se během několika minut (cca 1 až 2 min) otevřely obě brány, poté obě vozidla společnosti Spro statkem projela,
- po průjezdu statkem a ujetí dalších 15 až 20 m obdržel od řidiče NA prostřednictvím RDST pokyn, aby se s doprovodným vozidlem zařadil za jízdni soupravu, protože po celou dobu jízdy z Ostravy jel před jízdni soupravou, což odůvodnil potřebou hlídání průjezdnosti zadní části podvalníku, aby nedošlo k nějaké kolizi, neboť pojížděná PK byla úzká.

Pozn. DI: z analyzovaného kamerového záznamu společnosti NETIS vyplývá, že ke změně pořadí vozidel došlo v prostoru statku v Dolní Lutyni, a to v blíže neurčeném prostoru mezi vjezdovou a výjezdovou bránou (viz tento bod této ZZ níže),

- s doprovodným vozidlem proto zajel ke krajnici a poté, co ho jízdní souprava předjela, pokračoval v doprovodu nadměrného nákladu až k ŽP P6512 za jízdní soupravou, přičemž udržoval vzájemnou vzdálenost na cca 10 m. Tato jízda, kdy jeli nízkou rychlostí, trvala 5 až 10 min,
- při příjezdu k ŽP P6512 po spádu obdržel od řidiče NA informaci o snížení rychlosti jízdní soupravy, a to z důvodu obavy možné námrazy na PK,
- po zpomalení, kdy jízdní souprava jela tzv. krokem, projel řidič NA s tahačem přes ŽP P6512 bez problémů, ale za přejezdem tahač zastavil, přičemž podvalník s naloženou vrtnou soupravou zůstal stát na kolejích,
- po zastavení jízdní soupravy si uvědomil, že muselo dojít ke kolizi (zaseknutí) podvalníku a vozovky PK, anebo že se řidiči NA nepodařilo vyjet do stoupání, které se nacházelo hned za kolejemi,
- ihned prostřednictvím RDST kontaktoval řidiče NA, aby zjistil, co se událo, avšak nedostalo se mu žádné odpovědi,
- neměl povědomost, zda se řidič NA nacházel v kabině tahače, protože přes podvalník s nákladem na tahač neviděl,
- po cca 30 s od neúspěšného pokusu o navázání spojení s řidičem NA začala být PZZ ŽP P6512 dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly. Ve stejnou chvíli se na podvalníku rozsvítila pracovní světla. Protože se domníval, že řidič NA měl v úmyslu s jízdní soupravou couvat, s doprovodným vozidlem couvl směrem k centru obce Dolní Lutyně,
- následně se sklopila břevna závor, řidiče NA stále přes podvalník s nákladem neviděl,
- v této chvíli ho napadlo telefonicky o vzniklé situaci vyrozumět PČR. Než však stačil vytočit telefonní číslo, přijel na ŽP P6512 z pravé strany vlak, a protože podvalník s vrtnou soupravou stále stál na ŽP, došlo ke střetnutí,
- neví, zda vlak před střetnutím brzdil,
- následkem nárazu vlaku do jízdní soupravy se podvalník rozdělil a vrtná souprava „někam zmizela“. Protože byla tma a vše se událo velmi rychle, neměl v danou chvíli povědomost o tom, kde se po nárazu vrtná souprava nacházela,
- několik málo sekund po vzniku MU vystoupil z doprovodného vozidla, zatelefonoval na linku tísňového volání PČR 158, posléze došel až k ŽP P6512 a spatřil řidiče NA, který se nacházel ve vzdálenosti cca 2 m od kabiny tahače. V té chvíli řidič NA buďto telefonoval anebo se držel za hlavu – vzhledem k momentálním světelným podmínkám tuto jeho činnost nedovede blíže popsat,
- společně s ním vystoupila z doprovodného vozidla také spolujezdčyně, jež byla zjevně v šoku,
- měl v úmyslu odejít k soupravě vlaku, aby zjistil, zda někdo nebyl následkem MU zraněn. Poté, co zjistil, že se v kolejišti nachází části spadlého TV, se k vlaku nevydal, neboť měl obavy, zda na zem spadlé části TV nejsou životu nebezpečné,

- zaregistroval osobu, která šla kolejištěm směrem k jízdní soupravě a poté, co došla k řidiči NA, se jej zeptala, zda neutrpěl újmu na zdraví, načež řidič NA odpověděl, že je v pořádku,
- posléze se dotázal řidiče NA, co se vlastně přihodilo. Řidič NA odpověděl „že se s tím podvalníkem zasekl o zem na tom přejezdu, že ten podvalník chtěl celý zvednout pomocí hydrauliky, ale než se mu to podařilo, tak v ten moment spadly závory na přejezdu. Během chvilíčky pak uviděl blížící se vlak a v té chvíli z přejezdu odběhl mimo přejezd.“,
- po rozhovoru s řidičem NA uslyšel zvuk výstražných sirén systému vozidel IZS, přičemž nejprve na místo dorazil HZS, poté PČR a po chvíli také záchranářský vrtulník LZS ZZS MSK. Následně přijíždělo na místo MU velké množství složek IZS, jejichž posádky poté na místě samém zasahovaly;
- spolujezdce řidiče doprovodného vozidla – informace postoupené PČR:
 - dne 24. 1. 2024 ve 4:00 h přijeli doprovodným vozidlem společnosti Spro do areálu této společnosti v Hněvotíně,
 - po nástupu řidiče NA do doprovodného vozidla odjeli všichni tři z Olomouce do Ostravy. Protože Ostravu vůbec neznala, nedovedla konkretizovat místo, které bylo cílem jejich cesty,
 - po příjezdu do Ostravy stála v areálu nějaké společnosti jízdní souprava s naloženou vrtnou soupravou,
 - řidič doprovodného vozidla a řidič NA po dobu cca 10 min chodili okolo jízdní soupravy, ale nedovedla specifikovat, jaké úkony prováděli,
 - řidič doprovodného vozidla jí posléze sdělil, že řidič NA „něco nafukoval, nebo zvedal.“,
 - v jakém čase odjeli z areálu v Ostravě, nedovede určit, každopádně se jednalo o noční dobu, neboť byla tma,
 - z Ostravy až ke statku v Dolní Lutyni jelo doprovodné vozidlo po celou dobu před jízdní soupravou. Posléze se řidič doprovodného vozidla dohodl s řidičem NA na tom, že doprovodné vozidlo pojede za jízdní soupravou, aby řidič doprovodného vozidla dohlížel na bezpečný průjezd zadní částí podvalníku po pojížděné PK,
 - obě vozidla měla po celou dobu zapnuty majáky zvláštního výstražného světla oranžové barvy,
 - trasu volil řidič NA, protože řidič doprovodného vozidla se jej ptal, kudy měl jet. Neměla žádnou povědomost o tom, zda měli někým stanovenou trasu, po níž měla být přeprava realizována,
 - komunikace mezi řidičem doprovodného vozidla a řidičem NA probíhala přes RDST,
 - po příjezdu ke statku v Dolní Lutyni řidič doprovodného vozidla někam volal, aby byla pro průjezd otevřena brána. V průběhu čekání na otevření brány se řidič doprovodného vozidla a řidič NA domluvili na tom, že doprovodné vozidlo pojede až za jízdní soupravou, přičemž tuto změnu inicioval řidič NA,
 - po průjezdu statkem jelo doprovodné vozidlo za jízdní soupravou, cesta byla velmi úzká, řidič NA jel s jízdní soupravou pomalu,

- následně zaregistrovala, že jízdní souprava vjela na ŽP P6512, a řidič NA prostřednictvím RDST sdělil, že za ŽP jsou skleníky, u nichž se bude vrtat souprava vykládat,
- v době jejich příjezdu k ŽP P6512, kdy jeli cca 10 m za jízdní soupravou, svítilo na výstražníku PZZ jedno přerušované bílé světlo,
- na ŽP P6512 vjížděl řidič NA s jízdní soupravou velmi pomalu, ale po chvíli zůstal na ŽP stát,
- na tuto skutečnost reagoval řidič doprovodného vozidla tak, že se pokusil RDST kontaktovat řidiče NA, aby zjistil, co se přihodilo. Pokus o navázání spojení však nebyl úspěšný, řidič NA na dotaz neodpověděl,
- během krátké chvíle začala na výstražníku PZZ přerušovaně svítit dvě červená světla, rozezněla se zvuková výstraha a následně se začala sklápět závorová břevna. Závoru, kterou viděla, však zůstala v mezipoloze, částečně sklopená na vrtané soupravě. Na tuto skutečnost reagoval řidič doprovodného vozidla tím, že zvýšeným hlasem řidiči NA prostřednictvím RDST sdělil, že pojede vlak,
- po krátké chvíli uviděla světla příjíždějícího vlaku a bezprostředně poté do uvízlé jízdní soupravy vlak narazil,
- vše se odehrálo velmi rychle, před střetnutím nestihla zatelefonovat na linku tísňového volání PČR 158, aby nahlásila, že jízdní souprava zůstala stát v prostoru ŽP P6512, protože měla v té době u sebe částečně nefunkční mobilní telefon,
- řidič doprovodného vozidla se na linku tísňového volání, zřejmě PČR 158, pokoušel telefonovat bezprostředně poté, co na výstražníku PZZ začala přerušovaně svítit dvě červená světla a rozezněla se zvuková výstraha. Spojení se mu podařilo navázat až po střetnutí,
- ona ani řidič doprovodného vozidla se nepokusili strojvedoucího vlaku Ex 546 nějakým způsobem varovat před hrozícím nebezpečím,
- v první chvíli po střetnutí byla v šoku,
- po vystoupení z doprovodného vozidla zjišťovala, kde se nachází řidič NA, protože vzhledem k momentálním světelným podmínkám neviděla, zda řidič NA před vznikem MU opustil kabinu tahače,
- následně se řidič NA objevil a sdělil, že neutrpěl žádnou újmu na zdraví. Rovněž také uvedl „že zůstal viset na přejezdu“,
- jednalo se o první takovou cestu, kterou s řidičem doprovodného vozidla absolvovala,
- po celou dobu jízdy z Ostravy až do doby střetnutí vlaku s jízdní soupravou v Dolní Lutyni neopustila doprovodné vozidlo. Vystoupila z něj až po vzniku MU, a to společně s řidičem doprovodného vozidla, kdy se odebrali zjistit následky neštěstí;
- dispečer podvalnické dopravy – informace postoupené PČR:
 - u společnosti Spro pracuje cca od roku 2013, kdy první dva roky pracoval jako řidič NA a posléze v pracovní funkci dispečer,

- dispečerské středisko společnosti Spro má svého vedoucího (vedoucí střediska speciální dopravy) a čtyři dispečery, přičemž každý z dispečerů řídí a organizuje přepravu dle druhů (typů) silničních vozidel,
- do jím řízené oblasti přepravy spadají NA „... *podvalníky plus klasické pláto (klasický kamion bez plachty)*. ...“,
- někdy v lednu 2024, cca 4 až 5 dní před samotnou realizací přepravy, byl telefonicky osloven stavbyvedoucím společnosti GEMO ve věci zajištění přepravy vrtné soupravy s příslušenstvím do Dolní Lutyně na stavbu Farmy Bezdínek. Žádné bližší specifikace k požadované přepravě od stavbyvedoucího společnosti GEMO zřejmě neobdržel, nevybavuje si, zda ho stavbyvedoucí společnosti GEMO při telefonickém rozhovoru informoval o hmotnosti přepravovaného nákladu,
- nebyl schopen se vyjádřit, zda někdy v minulosti přepravovala společnost Spro podobnou vrtnou soupravu [pozn. DI: dle informace postoupené vlastníkem vrtné soupravy Soilmec SR-65 realizovala společnost Spro v době od pořízení tohoto stavebního stroje, tzn. od srpna 2022, až do doby vzniku shora uvedené MU přepravu předmětné vrtné soupravy v celkem 25 případech, přičemž ve 23 případech se jednalo o vnitrostátní přepravy a ve zbývajících 2 případech o zahraniční přepravy uskutečněné na území SVK (viz bod 4.1.7 této ZZ)];
- z pozice jím zastávané pracovní funkce vyplývá možnost uzavírání přepravních smluv, a to i po telefonické dohodě se zákazníkem,
- potvrdil, že předloženou objednávku společnosti GEMO 2023/203/1586, ze dne 17. 1. 2024, opatřil svým podpisem, avšak nedovedl určit, zda tuto objednávku podepsal dne 17. 1. 2024, anebo až zpětně o několik dní později,
- nemá povědomost o tom, zda mezi společnostmi Spro a GEMO existovala/existuje nějaká rámcová smlouva,
- přeprava vrtné soupravy s příslušenstvím byla realizována celkem třemi NA, kdy jeden NA převážel samotnou vrtnou soupravu a na dvou NA byly převáženy komponenty k ní. Přesné termíny realizace přeprav si, vzhledem k časovému odstupu, již nevybavil,
- o připravované přepravě vrtné soupravy vyrozuměl řidiče NA, která měla být provedena z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni, s předstihem jeden nebo i více dnů, přesný termín si, vzhledem k časovému odstupu, již nevybavil,
- přeprava vrtné soupravy byla zajištěna NA sestávajícího z tahače návěsů MB a podvalníku Goldhofer, tzn. jízdní soupravy určené k převozu těžkých a rozměrově větších nákladů, jejíž vlastní hmotnost, tzn. bez nákladu, činila cca 34 t (pozn. DI: ve skutečnosti činila vlastní hmotnost jízdní soupravy 42,307 t). Řidič NA měl na dané jízdní soupravě možnost upravovat světlou výšku vozidel nad PK, o čemž měl mít řidič povědomost a tuto funkci při provozu NA měl umět ovládat (využívat),
- vrtná souprava opatřená pásovým pojezdem byla na přívěs naložena v Ostravě strojníkem společnosti GEMO,
- řidič NA obdržel údaje o místě odjezdu v Ostravě a adresu Farmy Bezdínek, kde měla být vrtná souprava vyložena,

- samotnou trasu z Ostravy k Farmě Bezdínek v Dolní Lutyni vyhledal v elektronické mapové aplikaci za účelem ověření, zda se na trase nevyskytují nějaké uzávěrky PK,
- vzhledem k delšímu časovému odstupu si již nevybavuje, zda nejvhodnější trasu z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni volil společně s řidičem NA, anebo si trasu stanovil řidič NA sám,
- taktéž si nevybavuje, zda se v případě přepravované vrtné soupravy vzhledem k celkové hmotnosti a rozměrům NA jednalo o přepravu nadrozměrného nákladu, který by vyžadoval „... nějaké zvláštní povolení. ...“,
- má povědomost, že společnost Spro byla v době vzniku MU držitelem Povolení k přepravě nadrozměrných nákladů do celkové hmotnosti NA 60 t a maximálních rozměrů – šířky 3,5 m a délky cca 25 m. Takovým povolením disponovala prakticky každá jízdní souprava, vč. NA, kterým byla dne 24. 1. 2024 z Ostravy na Farmu Bezdínek realizována přeprava vrtné soupravy. Tato Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu bývala uložena v kabinách tahačů, příp. jím disponovali řidiči NA v elektronické podobě, kdy je měli zaslané prostřednictvím elektronické pošty (e-mailem),
- nedisponoval informací o hmotnosti převážené vrtné soupravy, a proto tuto informaci nemohl předat řidiči NA, který dne 24. 1. 2024 převážel z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni vrtnou soupravu. Neví, zda řidič převážející vrtnou soupravu znal hmotnost převáženého nákladu,
- v případech, kdy není známa technická specifikace přepravovaného nákladu (hmotnost a rozměry nákladů), bývá tato informace postoupena přímo od objednavatele, příp. od strojníka přepravovaného nákladu. Existuje také možnost zjištění údajů na internetu, ale v tomto případě musí znát typ převáženého nákladu,
- při volbě vhodné jízdní soupravy pro přepravu vrtné soupravy plánovanou na 24. 1. 2024 z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni byla zohledněna skutečnost „... tato souprava byla vybrána i z důvodu toho, aby na přívěs mohla najet vrtná souprava s pásy. Na normální valníkový podval by to nebylo možné. ...“,
- v případě přepravy nadrozměrného nákladu – vrtné soupravy přepravované dne 24. 1. 2024 z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni bylo po celou dobu přítomné doprovodné vozidlo společnosti Spro, kdy spojení mezi řidiči bylo za jízdy realizováno prostřednictvím RDST,
- způsob jízdy doprovodného vozidla ve vztahu k jízdě doprovázeného NA je zcela na domluvě mezi řidiči, kteří při jízdě zohledňují řadu faktorů, např. dopravní situaci v místě, kterým budou projíždět. V případě jízdy po dálnici jede doprovodné vozidlo za doprovázeným NA,
- o vzniku MU se dozvěděl v ranních hodinách dne 24. 1. 2024 od řidiče NA, který řídil NA přepravující vrtnou soupravu z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni. Přesný obsah hovoru si již nevybavuje, ale řidič NA ho zcela jistě vyrozuměl o srážce a o tom, že přivolal záchranné složky,
- až následně se dozvěděl o střetnutí NA s vlakem a o místě, kde k MU mělo dojít. Po tomto zjištění odjel na místo MU, aby zjistil její rozsah a následky. Po

- příjezdu do Dolní Lutyně mu však členové záchranných složek přístup na místo MU neumožnili,
- k odhadu přibližné hmotnosti dne 24. 1. 2024 přepravované vrtné soupravy se vyjádřil, že hmotnost nedokáže odhadnout, a to ani na základě svých dlouholetých pracovních zkušeností,
 - v případě, že by celková hmotnost jízdní soupravy s přepravovaným nákladem přesahovala povolenou hodnotu 60 t, podal by vedoucí střediska speciální dopravy společnosti Spro žádost o jednorázové Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu na MD ČR,
 - zda vedoucí střediska speciální dopravy společnosti Spro věděl o požadavku společnosti GEMO ve věci zajištění přepravy vrtné soupravy s příslušenstvím do Dolní Lutyně na stavbu Farmy Bezdínek, nedokázal odpovědět. Uvedl však, že vedoucí střediska speciální dopravy společnosti Spro dělal i v tomto případě pro společnost GEMO cenovou nabídku této přepravy. Vzhledem k delšímu časovému odstupu si nedovedl již vybavit, zda s vedoucím střediska speciální dopravy tuto konkrétní přepravu projednávali,
 - společnost Spro již v minulosti realizovala přepravy stavebních strojů na stavbu Farmy Bezdínek v Dolní Lutyni. Připustil možnost, že při některé z uskutečněných přeprav řídil NA řidič, převážející dne 24. 1. 2024 z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni vrtnou soupravu, ale prokazatelné povědomí, že by tento řidič v popisovaném úseku někdy v minulosti jel, nemá;
- vedoucí střediska speciální dopravy – informace postoupené PČR:
 - u společnosti Spro pracuje od roku 2011, v průběhu let zastával různé pracovní funkce, cca od roku 2020 je vedoucím střediska speciální dopravy,
 - hlavním oborem podnikání společnosti Spro je stavebnictví a stavební výroba, zahrnující rozsáhlou autodopravu, která slouží nejen pro vlastní potřeby společnosti, ale na základě objednávek také pro externí subjekty,
 - systém objednávek a cenová nabídka probíhá tak, že větší zakázky jsou řešeny v jeho gesci, naopak menší zakázky nebo jednorázové přepravy pracovních strojů řeší dle druhu a poptávané přepravě vhodného silničního vozidla přímo konkrétní dispečer střediska speciální dopravy,
 - přepravy pro externí subjekty jsou realizovány na základě telefonické nebo písemné objednávky, kdy po sdělení (zjištění) hmotnosti a rozměru přepravovaného materiálu bývá příslušným dispečerem určena dopravní technika vhodná pro konkrétní přepravu,
 - v rámci střediska speciální dopravy:
 - pracuje celkově cca 50 zaměstnanců, z nichž pět je dispečerů, přičemž jeden z dispečerů řídí a organizuje přepravu podvalníkovými silničními vozidly,
 - je provozováno cca 40 vozidel rozdělených do čtyřech skupin (valníková doprava, podvalníková doprava, vozidla vybavená hydraulickou rukou a malé rozvozné automobily),
 - společnost Spro je držitelem Povolení k přepravě nadrozměrných nákladů do celkové hmotnosti jízdní soupravy 48 t, resp. 60 t, vydaných MD ČR, a to buďto na základě vlastní, anebo zprostředkované žádosti. Tato povolení jsou po dobu jejich platnosti uložena v listinné (papírové) podobě v kabinách tahačů, aby je řidiči měli

k dispozici. V případech, kdy není v NA předmětné povolení k dispozici v listinné podobě, dostanou je řidiči prostřednictvím elektronické pošty,

- v případech, kdy má být realizována přeprava nadrozměrného nákladu nad 48 t, resp. nad 60 t, bývá vyřízení Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu v jeho gesci, přičemž v dané věci využívá výhradně služeb zprostředkovatelských firem. Nezbytným předpokladem pro vyřízení jednorázového povolení vydaného MD ČR pro přepravu nadrozměrného nákladu však zůstává skutečnost, že mu informace o plánování takovéto přepravy musí být příslušným dispečerem postoupena. Pokud mu informaci o přepravě nadrozměrného nákladu nad 60 t dispečer nepředá, není možné při měsíčním objemu cca 1 000 realizovaných přeprav jiným způsobem tuto informaci zjistit. Z uvedeného měsíčního objemu přeprav se v cca 750 případech jedná o přepravu nadrozměrných nákladů, a to i při jízdách, kdy NA nejsou naloženy nákladem,
- v minulosti zajišťoval vyřízení Povolení pro přepravu nadrozměrných nákladů, kdy celková hmotnost NA a přepravovaného nákladu přesahovala 90 t,
- odhadl, že Povolení pro přepravu nadrozměrných nákladů, kdy celková hmotnost NA a přepravovaného nákladu činí nad 60 t, bývá ročně ve společnosti Spro vyřizováno v řádu vyšších desítek nebo nižších stovek,
- domnívá se, že nikdy v minulosti nezajišťoval provedení statického posouzení mostní konstrukce pro přepravu nadrozměrných nákladů,
- pokud má být realizována přeprava nadrozměrného nákladu nad 48 t, resp. nad 60 t, v době jeho nepřítomnosti z důvodu čerpání dovolené nebo pracovní neschopnosti, je vyřízení Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu v gesci příslušného dispečera společnosti Spro, který v dané věci využije výhradně služeb některé ze zprostředkovatelských firem,
- ve věci přepravy vrtné soupravy uskutečněné dne 24. 1. 2024 uvedl, že objednávka společnosti GEMO na zajištění této přepravy byla řešena dispečerem podvalníkové dopravy, který vybíral vhodnou jízdní soupravu a s největší pravděpodobností objednávku také podepsal. Jeho podpis však na předmětné objednávce nefiguruje,
- o přepravě vrtné soupravy se dozvěděl od dispečera podvalníkové dopravy až po vzniku MU, kdy mu bylo mj. sděleno, kdo NA řídil a kdo byl řidičem doprovodného vozidla, a také fakt, že přepravovaný náklad vážil 58 t a celková hmotnost naložené jízdní soupravy tak činila 98 t. V době podání vysvětlení si byl vědom skutečnosti, že společnost Spro nebyla držitelem potřebného jednorázového Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu vydaného MD ČR pro přepravu nadrozměrného nákladu realizovanou dne 24. 1. 2024 na Farmu Bezdínek,
- neví, zda řidič NA převážející dne 24. 1. 2024 vrtnou soupravu znal skutečnou hmotnost přepravovaného nákladu a celkovou hmotnost jízdní soupravy, přičemž předpokládá, že tyto skutečnosti by měl znát od dispečera podvalníkové dopravy, jenž mu danou práci zadával,
- předpokládal, že každý dispečer, který přijímá objednávku na přepravu, zná hmotnost a rozměry nákladu, aby mohl vybrat vhodnou jízdní soupravu. Až po vzniku předmětné MU vydal písemné nařízení, které dispečerům zakazuje přijmout k přepravě zakázku, u níž nebudou znát hmotnost a rozměry,
- domnívá se, že důvodem, proč nebylo společností Spro zažádáno o jednorázové Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu o celkové hmotnosti 98 t (pozn. DI:

- ve skutečnosti činila celková hmotnost jízdní soupravy 100,307 t), bylo nesprávné vyhodnocení objednávky ze strany dispečera podvalníkové dopravy, v níž byla uvedena hmotnost nákladu 60 t a tento dispečer „... si zřejmě spojil toto číslo s vydaným povolením na 60 tun, kterým naše společnost disponovala v předmětné jízdní soupravě, ...“. K dané věci dále uvedl, že v žádném případě není ve společnosti Spro uplatňována praxe, kdy by řidiči NA byli ze strany zaměstnavatele nuceni uskutečňovat přepravy nadrozměrných nákladů bez patřičných povolení,
- domnívá se, že jízdní souprava přepravující dne 24. 1. 2024 vrtnou soupravu Soilmec SR-65, tvořená tahačem návěsů MB a podvalníkem Goldhofer, umožňovala její přepravu a nejvyšší technicky přípustná hmotnost NA nebyla přepravovaným nákladem překročena,
 - ke způsobu jízdy doprovodného vozidla ve vztahu k jízdě doprovázeného NA se vyjádřil, že má probíhat tak, že v případě, kdy se jedná o silnici s jedním jízdním pruhem v každém směru, má jet doprovodné vozidlo před doprovázeným NA, v případech, kdy jsou dva a více jízdních pruhů, má jet doprovodné vozidlo za doprovázeným NA. V průběhu jízdy je spojení mezi řidiči realizováno prostřednictvím RDST,
 - plánování tras při přepravě nadrozměrných nákladů provádí buď dispečer společnosti Spro, nebo ten, kdo žádá o vydání jednorázového Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu. Dispečer společnosti Spro trasu kontroluje prostřednictvím internetu a elektronických mapových aplikací (např. Google Maps nebo Mapy.com). V případě, kdy je výše provedenou kontrolou zjištěn kritický úsek, tak se tyto úseky projíždějí osobně. V případě této konkrétní MU disponuje informací, že trasa byla naplánována pouze pomocí elektronické mapové aplikace,
 - z informací, které získal po MU, má povědomost o tom, že řidič NA jel s NA na Farmu Bezdínek již v minulosti (před několika lety). Neví však, zda se jednalo o jízdní soupravu obdobných parametrů a zda řidič NA tehdy měl, či neměl, problém s průjezdem přes ŽP P6512,
 - vozidla tvořící dne 24. 1. 2024 jízdní soupravu měla v době vzniku MU platnou technickou prohlídku, byla v dobrém technickém stavu, tahač návěsů byl zánovní;
- řidič NA vezoucí dne 23. 1. 2024 komponenty k vrtné soupravě Soilmec SR-65 – informace postoupené PČR:
 - u společnosti Spro pracuje jako řidič, asi od r. 2005,
 - dne 22. nebo 23. 1. 2024, přesný den si nevybavuje, převážel někdy v dopoledních hodinách z Ostravy do Dolní Lutyně, konkrétně na Farmu Bezdínek, příslušenství k vrtné soupravě Soilmec SR-65, přičemž celková hmotnost NA, vč. nákladu, činila do 40 t a nejednalo se o nadrozměrný náklad,
 - pokyn k provedení přepravy obdržel od dispečera společnosti Spro s časovým předstihem jeden anebo dva dny. Trasa, kudy má přepravu realizovat, mu nebyla nikým určena, sám si ji vyhledal v elektronické mapové aplikaci,
 - přeprava byla uskutečněna NA sestávajícím z tahače návěsů tovární značky Volvo vybaveného hydraulickou rukou a návěsem,

- dle jeho vyjádření byla jím zvolená trasa bezproblémová, avšak v průběhu jízdy nabyl dojmu „...*, že se jedná o nějakou účelovou opravenou komunikaci k farmě Bezdínek. Byla to taková cesta kolem pole. ...*“,
- v rámci této cesty přejížděl přes ŽP P6512 vybavený světelnou signalizací a závorami. Pamatuje si, že ŽP P6512 překonal zcela bez problémů, před jízdou přes předmětný ŽP nemusel nijak upravovat (nastavovat) výšku tahače ani návěsu,
- v minulosti v řadě případů prováděl pro společnost Spro přepravu nadrozměrných nákladů, přesahujících stanovený limit buďto svou hmotností anebo rozměrem, a to nepravidelně, cca 1x měsíčně. V případě přepravy nadrozměrného nákladu má ve vozidle Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu od společnosti Spro k převozu konkrétního nadrozměrného nákladu. Skutečnost, kdo vyřizuje za společnost Spro Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu, mu není známa, má ale povědomost, že na tomto povolení bývá otisk razítka MD ČR,
- není mu známo, že by ve společnosti Spro byl některý zaměstnanec pověřen plánováním tras pro přepravy nadrozměrných nákladů,
- v případech, kdy byla s ohledem na parametry nadrozměrného nákladu povinná při přepravě účast doprovodného vozidla, tak toto vozidlo vždy zajišťoval dispečer společnosti Spro. K jízdě doprovodného vozidla uvedl, že v případě jízdy po dálnici jede doprovodné vozidlo za doprovázeným NA, pokud je jízda uskutečněna v obci a po účelových komunikacích, tak doprovodné vozidlo jede před doprovázeným NA,
- nikdy před realizací přepravy nadrozměrného nákladu fyzicky (osobně) neprojíždí zamýšlenou trasu, „*...po které mám jet, pouze si dopředu projedu v aplikaci google mapách. ...*“. O případném nebezpečí na účelových PK ho prostřednictvím radiostanice informuje řidič doprovodného vozidla, které v těchto případech jede před doprovázeným NA,
- v minulosti, asi ve dvou případech, někdy před dvěma nebo třemi roky absolvoval jízdy na Farmu Bezdínek, jednalo se o dobu, kdy začínala výstavba areálu této farmy.
Pozn. DI: vzhledem ke skutečnosti, že výstavba produktových skleníků Farmy Bezdínek byla realizována před rokem 2020, muselo se jednat o dřívější časový úsek, než svědek uvedl,
- přestože při svých jízdách na Farmu Bezdínek musel přejet přes ŽP P6512, nevybavuje si vzhledem k množství jím projetých tras, vč. jízd přes různé ŽP, zda na ŽP P6512 došlo k nějakým stavebním úpravám;
- řidič NA vezoucí dne 23. 1. 2024 armatury k vyztužování vrtů – informace postoupené PČR:
 - u společnosti Spro pracoval po dobu dvou let jako řidič NA do března 2024, kdy jezdil výhradně s vozidly vybavenými hydraulickou rukou. V době podání vysvětlení byl zaměstnancem společnosti IDS, kde pracuje rovněž jako řidič NA,
 - dne 23. 1. 2024 v ranních hodinách naložil v areálu společnosti GEMO armatury sloužící k vyztužování vrtů, které měl odvést do Dolní Lutyně na Farmu Bezdínek, přičemž nikdy předtím na tuto farmu nevezl žádný náklad,

- jízdní souprava sestávala z třínápravového tahače návěsů tovární značky Volvo a návěsu, jehož typ si nevybavuje. U obou vozidel měl možnost regulace jejich světlé výšky, což však daného dne nevyužil, protože to nebylo potřeba,
- zcela jistě se v tomto případě nejednalo o přepravu nadrozměrného nákladu,
- v průběhu cesty nezaznamenal při řízení NA žádný problém, do areálu Farmy Bezdínek přijel v cca 9 h,
- hmotnost nákladu činila cca 10 t, vzhledem k delšímu časovému odstupu si již nevybavuje, zda měl k nákladu vážný lístek,
- pokyn k provedení přepravy obdržel od dispečera společnosti Spro, konkrétně se jednalo o dispečera, který měl ve své gesci vozidla opatřená hydraulickou rukou. Ve společnosti Spro je dispečerská struktura taková, že pro danou skupinu vozidel je vždy stanoven konkrétní dispečer (osoba),
- trasa, kudy má přepravu realizovat, mu nebyla nikým určena, sám si ji vyhledal v elektronické mapové aplikaci. Jedinou informací, kterou k trase jízdy obdržel, se vztahovala k možnosti příjezdu na Farmu Bezdínek. Bylo mu sděleno, že jediná možná cesta k této farmě vede přes areál „JZD Dolní Lutyně“, který je opatřen bránou, jež je zaměstnanci tohoto družstva pro průjezd NA otevírána pro umožnění průjezdu tímto areálem,
- jízdu přes ŽP P6512 si vybavil a uvedl „... dle mého názoru je tam úzký příjezd, přejezd byl opravený, kdy za mě to bylo v pohodě. Já jsem žádný problém ohledně průjezdu tímto přejezdem neměl. ... Pro mě byl tento přejezd viditelný, šlo vidět, že se lomí, ale nepřipadalo mi to nějak nepřiměřené. ...“,
- v době, kdy pracoval u společnosti Spro jako řidič NA, uskutečnil v několika případech také přepravy nadrozměrných nákladů, avšak jen ojediněle. Většinou se jednalo o náklad přesahující stanovený limit svým rozměrem (délkou nebo šířkou), vždy však do 48 t. V takových případech měl vždy v kabině řidiče s sebou Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu a byl doprovázen doprovodným vozidlem obsazeným dalším zaměstnancem společnosti Spro. Při jím provedených přepravách nadrozměrných nákladů nebyl nikdy překročen povolením stanovený hmotnostní limit 48 t, protože vždy se jednalo o lehký náklad větších rozměrů,
- nemá žádnou povědomost o tom, který konkrétní zaměstnanec společnosti Spro měl v gesci vyřizování Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu,
- podobně jako při běžných přepravách, tak i v případech přeprav nadrozměrných nákladů mu nebyla nikým určena trasa, kudy má jízdu realizovat – trasu vždy vyhledal sám v elektronické mapové aplikaci a projednal s řidičem doprovodného vozidla. Ani v jednom případě neprojížděl před samotnou realizací přepravy nadrozměrného nákladu v rámci její přípravy plánovanou trasu fyzicky (osobně),
- k jízdě s doprovodným vozidlem uvedl, že v případě jízdy po dálnici nebo silnici 1. třídy jede doprovodné vozidlo za doprovázeným NA, pokud je jízda uskutečněna po silnicích nižších tříd, tak doprovodné vozidlo jede před doprovázeným NA,
- komunikace mezi ním, jakožto řidičem NA, a řidičem doprovodného vozidla probíhala prostřednictvím RDST;

- spolumajitel a jednatel společnosti Spro – informace postoupené PČR:
 - organizační struktura společnosti Spro sestává z několika středisek, kdy jedním z nich je také středisko dopravy, jehož součástí je středisko speciální dopravy,
 - v rámci střediska speciální dopravy je mimo jeho vedoucího a dalších pracovníků, zaměstnáno také pět dispečerů, přičemž jeden z dispečerů řídí a organizuje přepravu podvalníkovými silničními vozidly,
 - vyřizováním objednávek na jednorázové přepravy jsou pověřeni jednotliví dispečeri, objednávky dlouhodobějšího a většího charakteru má v gesci vedoucí střediska speciální dopravy. V době vzniku předmětné MU nebyla stanovena žádná konkrétní hranice, kdy měl objednávku vyřizovat příslušný dispečer a kdy vedoucí střediska speciální dopravy,
 - v době vzniku MU se nacházel na dovolené v zahraničí a o střetnutí na ŽP P6512 se dozvěděl téhož dne někdy mezi 6. a 7. h. Okamžitě ukončil dovolenou a vrátil se zpět do České republiky, aby mohl vzniklou situaci řešit operativně,
 - zpětně, cca 10 dní po MU, se od řidiče NA dozvěděl, že jízdní souprava přepravující vrtnou soupravu uvízla na ŽP P6512 a on se pokoušel jízdní soupravu uvolnit, což se mu však nepodařilo, protože začala být dávana výstraha PZZ červenými světly, poté se sklopila břevna závor a následně došlo ke střetnutí vlaku s NA,
 - podle jeho názoru objednávku na přepravu vrtné soupravy společnosti GEMO, která se uskutečnila dne 24. 1. 2024, vyřizoval dispečer podvalníkové dopravy,
 - s odstupem času se dozvěděl (zjistil), že celková hmotnost jízdní soupravy, vč. nákladu, činila cca 90 t (pozn. DI: ve skutečnosti činila celková hmotnost jízdní soupravy 100,307 t) a že pro přepravu tohoto konkrétního nadrozměrného nákladu neměla společnost Spro vydané Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu. Má povědomost o tom, že společnost je držitelem trvalých Povolení pro přepravu nadrozměrných nákladů do 48 t a do 60 t,
 - v případech, kdy má být realizována přeprava nadrozměrného nákladu nad 48 t, resp. nad 60 t, má vyřízení Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu na starosti vedoucí střediska speciální dopravy, v případě, kdy čerpá dovolenou nebo je v pracovní neschopnosti, tak je vyřízení takového povolení v gesci některého z dispečerů, z nichž všichni v minulosti pracovali u společnosti Spro jako řidiči,
 - nedokáže si vysvětlit, proč nebylo pro konkrétní přepravu, realizovanou dne 24. 1. 2024 z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni, vyřízeno potřebné Povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu;
- ekonomický ředitel společnosti Spro – informace postoupené PČR:
 - u společnosti Spro pracuje ve výše uvedené funkci od r. 2003, od r. 2020 vystupuje rovněž jako prokurista,
 - řízením střediska speciální dopravy je pověřen vedoucí střediska speciální dopravy, pod něhož spadá cca 40 zaměstnanců, z nichž pět je zaměstnáno v pracovní funkci dispečer,
 - do provozního chodu střediska speciální dopravy žádným způsobem nezasahuje, jejím řízením je pověřen vedoucí tohoto střediska. Jedinou výjimku, kdy aktivně zasahuje do dění střediska speciální dopravy, tvoří řešení záležitostí ekonomického rázu (např. leasingy a pojištění vozidel), případně také situace, kdy je o to požádán

- spolumajitelem a jednatelem společnosti Spro anebo vedoucím střediska speciální dopravy,
- vyřizováním objednávek na jednorázové přepravy jsou pověřeni jednotliví dispečeři, objednávky dlouhodobějšího a většího charakteru má v gesci vedoucí střediska speciální dopravy,
 - výběr konkrétního řidiče NA a vhodné jízdní soupravy pro tu kterou přepravu stanovují dispečeři,
 - v případech, kdy má být realizována přeprava nadrozměrného nákladu, má vyřízení Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu na starosti vedoucí střediska speciální dopravy, případně se potřebná povolení vyřizují přes zprostředkovatelskou společnost, další podrobnosti však nezná,
 - v době vzniku MU se nacházel na dovolené v zahraničí a o střetnutí na ŽP P6512 se dozvěděl téhož dne v 6 h, kdy mu dispečér podvalnickové dopravy telefonicky sdělil „...*, že se stala obrovská dopravní nehoda v Dolní Lutyni, ..., že se naše auto srazilo s projíždějícím vlakem na železničním přejezdu. ...*“. Okamžitě ukončil dovolenou a vrátil se zpět do České republiky, aby mohl vzniklou situaci řešit operativně,
 - zpětně se dozvěděl, že NA:
 - přepravoval vrtnou soupravu na stavbu skleníků Farmy Bezdínek,
 - bylo doprovázeno doprovodným vozidlem,
 - uvízlo na ŽP P6512 a než stihl řidič NA jízdní soupravu uvolnit, došlo ke střetnutí vlaku s NA,
 - mělo celkovou hmotnost vč. nákladu cca 95 t (pozn. DI: ve skutečnosti činila celková hmotnost jízdní soupravy 100,307 t) a že pro předmětnou přepravu neměla společnost Spro vyřízené Povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu,
 - podle jeho názoru postupoval dispečér podvalnickové dopravy, který měl tuto přepravu na starosti, nesprávně, když po zjištění, že se jednalo o přepravu nadrozměrného nákladu, která vyžaduje zvláštní povolení, tzn. Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu, nevyrozuměl o této skutečnosti vedoucího střediska speciální dopravy, který by následně zajistil vyřízení potřebného povolení,
 - má povědomost o tom, že NA přepravující dne 24. 1. 2024 z Ostravy na Farmu Bezdínek v Dolní Lutyni má vyřízeno trvalé Povolení pro přepravu nadrozměrných nákladů, které však pro tuto konkrétní přepravu „... *bylo nedostatečné. ...*“.
Pozn. DI: trvalá Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu udělená MD ČR umožňovala jízdu NA o celkové hmotnosti, vč. nákladu, pouze do 48 t, resp. do 60 t,
 - nepamatuje si, zda společnost Spro někdy v minulosti prováděla platby za provedení statického posouzení mostní konstrukce pro přepravu nadrozměrných nákladů, avšak vzhledem k množství vyřízených faktur, kdy měsíčně je zpracováváno cca 3 000 faktur, takovou platbu nevylučuje;
- stavbyvedoucí společnosti GEMO – informace postoupené PČR:
 - u společnosti GEMO pracuje ve výše uvedené funkci cca 2,5 roku, která se na výstavbě nové části areálu Farmy Bezdínek podílela jako subdodavatel společnosti NWT,

- v rámci pracovní náplně zajišťuje objednávky pro provedení přeprav stavebních strojů potřebných k realizaci staveb, přičemž cca 90 % přeprav realizuje společnost Spro,
- objednávky na přepravu vždy projednává s příslušným dispečerem společnosti Spro prostřednictvím telefonu, následně po zpracování a zaslání cenové nabídky postupuje příslušnému dispečerovi objednávku písemně elektronickou formou (e-mailem), a to zpravidla ještě před realizací přepravy,
- asi 15. 1. 2024 telefonicky kontaktoval dispečera podvalníkové dopravy společnosti Spro s požadavkem na provedení přepravy vrtné soupravy Soilmec SR-65, a to z Ostravy (ze stavby bytových domů na ul. Výstavní) do Dolní Lutyně (na stavbu Farmy Bezdínek). V rámci telefonického rozhovoru dohodl s dispečerem podvalníkové dopravy termín naložení vrtné soupravy v Ostravě na odpolední hodiny dne 23. 1. 2024 a rovněž termín její vykládky v Dolní Lutyni na 6:00 h dne 24. 1. 2024. Vzhledem ke skutečnosti, že se pro společnost Spro jednalo o opakovanou přepravu vrtné soupravy Soilmec SR-65, neuvedl dispečerovi podvalníkové dopravy její hmotnost, protože ta je neměnná a dispečer podvalníkové dopravy by ji měl znát z předchozích přeprav, kterých bylo od srpna 2022 (pořízení vrtné soupravy Soilmec SR-65) realizováno minimálně 15 (pozn. DI: ve skutečnosti se v případě přepravce Spro jednalo o 23 realizovaných přeprav), a to vždy řidičem, který řídil NA také dne 24. 1. 2024 a také při použití identického hlubinového podvalníku,
- na základě telefonické objednávky požadované přepravy obdržel zřejmě od dispečera podvalníkové dopravy cenovou nabídku a poté dne 17. 1. 2024 odeslal na e-mailovou adresu dispečera podvalníkové dopravy písemnou objednávku, v níž výslovně uvedl požadovanou nosnost podvalníku 60 t. Společnost Spro tedy byla obeznámena s hmotností nákladu, který společnost GEMO požadovala přepravit, a na základě této informace byla vybrána také vhodná jízdní souprava.
Pozn. DI: přestože se jednalo o nepřesný údaj (ve skutečnosti hmotnost vrtné soupravy činila o dvě tuny méně, tzn. 58 t), měl dispečer podvalníkové dopravy z uvedené informace vyvodit, že při započtení hmotnosti pro přepravu zvoleného NA (při zaokrouhlení 42,5 t) bude pro realizaci předmětné přepravy nezbytné podat žádost o zvláštní užívání PK, tzn. žádost o Povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu o celkové hmotnosti 100,5 t, a nikoliv přepravu realizovat na základě trvalých Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu udělených MD ČR, jež umožňovala jízdy konkrétního NA o celkové hmotnosti, vč. nákladu, pouze do 48 t, resp. do 60 t (viz bod 4.1.7 této ZZ),
- potvrdil, že objednávku společnosti GEMO 2023/203/1586, ze dne 17. 1. 2024, opatřil svým podpisem, druhý podpis na objednávce, tzn. podpis osoby zastupující společnost Spro, patří dispečerovi podvalníkové dopravy,
- ve věci přepravy vrtné soupravy Soilmec SR-65 uskutečněné dne 24. 1. 2024 komunikoval výhradně s dispečerem podvalníkové dopravy, vedoucího střediska speciální dopravy společnosti Spro o dané přepravě nevyrozuměl,
- není mu známo, zda společnost Spro měla pro přepravu vrtné soupravy Soilmec SR-65 realizovanou dne 24. 1. 2024 vyřízeno Povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu, protože se jedná o jejich záležitost. Rovněž trasování jízdy NA je v gesci přepravce, který přepravu uskutečňuje;

- facility manager společnosti Farma Bezdínek – informace postoupené PČR:
 - u společnosti Farma Bezdínek pracuje od roku 2018, kdy v Dolní Lutyni začala výstavba skleníků a administrativní budovy, a jeho náplní práce je správa technologií a areálu firmy,
 - jedinou příjezdovou cestou v době vzniku MU byla PK s asfaltovým povrchem po ulici K Bezdínku, která vedla přes ŽP P6512, přičemž vlastníka této PK nezná,
 - na příjezdové PK k Farmě Bezdínek nebylo před vznikem MU osazeno žádné dopravní značení, které by stanovovalo pro jízdu silničního vozidla maximální hmotnostní limit (jejichž okamžitá hmotnost by přesahovala stanovenou mez),
 - od začátku roku 2019, kdy byla zahájena druhá etapa výstavby areálu skleníků Farmy Bezdínek, byly přes ŽP P6512 silničními vozidly realizovány přepravy stavebního materiálu a stavebních strojů nezbytných pro realizaci stavby. Při výstavbě byly pro základy stavby pomocí vrtných souprav vrtny piloty, není si však jist typem ani velikostí k tomuto účelu použitých vrtných souprav. Vrtné soupravy pro stavbu zajišťovala společnost NWT, která si pro jejich dopravu najímala různé stavební a dopravní společnosti,
 - domnívá se, že někdy v polovině roku 2019 byl na PK v okolí ŽP P6512 položen nový asfaltový povrch, přičemž se jednalo o dobu, kdy na ŽP P6512 probíhala rekonstrukce, kterou zřejmě prováděly ČD.
Pozn. DI: ve skutečnosti se nejednalo o rekonstrukci, ale o opravu ŽP P6512 uskutečněnou při výlukách konaných od 24. do 29. 4. 2019 a 20. a 21. 5. 2019 v rámci stavby „Oprava přejezdů na trati 320, 322, 323“, kdy investorem byla SŽDC (nikoliv tedy ČD), přičemž poslední rekonstrukce ŽP P6512 byla dle dokumentace provozovatele dokončena 31. 10. 2001 (viz body 4.1.1 a 4.2.2 této ZZ);
V době, kdy byla oprava ŽP P6512 prováděna, došlo na dobu cca dvou až tří týdnů k uzavření jediné příjezdové PK k Farmě Bezdínek. Po dohodě s obcí Věřňovice sloužila jako nouzová příjezdová PK cyklostezka z Věřňovic, jejíž povrch byl stavební společností, která prováděla vlastní výstavbu areálu Farmy Bezdínek, pro umožnění jízd NA vysypána kamením a zhutněna. Po ukončení opravy ŽP P6512, která trvala dva až tři týdny, začala veškerá silniční vozidla opět jezdit přes ŽP P6512,
 - produkce Farmy Bezdínek je pravidelně odvážena jízdními soupravami tvořenými tahačem s návěsem, přičemž nikdy žádný přepravce nevznese stížnost (podnět, námitku), vztažnou k jízdě přes ŽP P6512, tzn. že by někdy při přejíždění ŽP P6512 jízdními soupravami nastal nějaký problém,
 - mimo NA jezdících pro potřeby Farmy Bezdínek je ŽP P6512 využíván k dopravě zemědělské techniky obhospodařující pole za ŽP P6512. Ani ze strany provozovatelů zemědělské techniky si není vědom žádných stížností (podnětů, námitek) vztažných k jízdě přes ŽP P6512, tzn. že by někdy při přejíždění ŽP P6512 zemědělskou technikou nastal nějaký problém,
 - v roce 2024 měla být v areálu Farmy Bezdínek zahájena výstavba chladicí haly. Pro základy stavby bylo potřebné provést navrtání pilotů, pročež bylo nutné dopravit přes ŽP P6512 na stavbu vrtnou soupravu. Zajištění vrtné soupravy bylo v gesci společnosti Agro NWT, která měla realizovat stavbu chladicí haly,
 - o skutečnosti, že dne 24. 1. 2024 v brzkých ranních hodinách bude na Farmu Bezdínek dopravena vrtná souprava, obdržel informaci od společnosti Agro NWT,

avšak o typu vrtné soupravy ani o dopravní společnosti, jež měla přepravu realizovat, neměl žádnou povědomost,

- z doslechu se dověděl, že vrtání pilotů měla provádět společnost GEMO, dopravu vrtné plošiny na Farmu Bezdínek měla realizovat pro něj neznámá dopravní společnost Spro. Podrobnosti ke stavební činnosti ani k dopravě vrtné soupravy neznal,
- první informaci o tom, že dne 24. 1. 2024 nebude možný příjezd na Farmu Bezdínek přes ŽP P6512, kde došlo ke střetnutí vlaku s NA, se dozvěděl telefonicky od zaměstnanců Farmy Bezdínek, kteří se nemohli dostavit na své pracoviště. Tuto informaci získal v době, kdy se ještě nacházel v místě svého trvalého bydliště,
- dne 24. 1. 2024 v cca 7:30 h telefonicky kontaktoval zástupce společnosti Agro NWT, kterého se dotázal, zda k MU na ŽP P6512 nedošlo v souvislosti s jízdou NA přepravujícího na Farmu Bezdínek vrtnou soupravu, načež obdržel potvrzující informaci, že na MU byl účasten NA přepravující na Farmu Bezdínek vrtnou soupravu,
- zaměstnanci Farmy Bezdínek mohli k dopravě do/ze zaměstnání využívat minibus, který jezdil po PK vedené přes ŽP P6512, kdy se jednalo o vozidlo dopravce ČSAD s přepravní kapacitou cca 20 cestujících. V roce 2023 proběhlo s dopravcem ČSAD ústní jednání týkající se požadavku na zvýšení přepravní kapacity, což by vedlo k nasazení většího autobusu. Jelikož dopravce měl k dispozici pouze nízkopodlažní autobusy, které mají úroveň podlahy nízko nad vozovkou a nejsou dle vyjádření autobusového dopravce vhodné pro přejezdění ŽP P6512, tak k plánovanému nasazení většího (kapacitnějšího) autobusu do vzniku MU nedošlo.
Pozn. DI: v případě dopravy minibusem se jednalo o linku 870932 Karviná – Orlová – Dolní Lutyně sloužící výhradně pro přepravu zaměstnanců Farmy Bezdínek, jejíž spoje byly provozovány podle požadavků Farmy Bezdínek a jejímž dopravcem byla společnost Transdev Slezsko, a. s. (dříve ČSAD Karviná, a. s.);
- IŽD ST Ostrava – využil svého práva a odmítl DI podat k okolnostem MU vysvětlení;
- vedoucí technického oddělení ST Ostrava (ve funkci v době provedení společných prohlídek ŽP P6512) – využil svého práva a odmítl DI podat k okolnostem MU vysvětlení;
- přednosta ST Ostrava – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - osobou oprávněnou ke svolání účastníků společné prohlídky ŽP P6512 za vlastníka dráhy byl IŽD ST Ostrava, a to jak v době před poslední společnou prohlídkou tohoto ŽP, tak i v době vzniku MU,
 - pověření IŽD ST Ostrava ke svolávání účastníků společných prohlídek na ŽP P6512 vyplývalo z jeho pracovního zařazení a bylo stanoveno pracovní náplní pro uvedenou pracovní funkci. Tento zaměstnanec měl v rámci ST Ostrava na starosti agendu ŽP v obvodu 2 Český Těšín,
 - v době konání poslední společné prohlídky ŽP P6512 nebyl konkretizován způsob vyzumování účastníků společných prohlídek. Stanovení způsobu bylo ponecháno v gesci svolávajícího, v tomto konkrétním případě tedy na IŽD ST Ostrava. Bylo mu známo, že účastníky poslední společné prohlídky předmětného ŽP svolal IŽD ST Ostrava telefonicky, avšak v některých jiných

případech bylo svolávání prováděno i jinými způsoby, např. elektronicky e-mailem,

- ve věci stanovených postupů (procesů), jakým způsobem měl IŽD ST Ostrava pro potřeby svolání společných prohlídek zjišťovat vlastníka konkrétní PK přilehlé k ŽP, aby jej mohl vyzvat k účasti na společné prohlídce ŽP a aby při této své činnosti neopomněl některou ze stran, které by se měly dle ustanovení Pokynu č. 4/2010 společné prohlídky ŽP zúčastnit, uvedl, že prvotním zdrojem by měl být pasport ŽP, obsahující mj. evidenční list ŽP, v němž je uvedeno zatřídění přilehlé PK a také její správce, dále mohl využít i jiné nástroje, např. elektronický výpis katastru,
- nebylo mu známo, zda si zaměstnanec SŽ oprávněný ke svolání společných prohlídek ŽP P6512 (pozn. DI: jednalo se o IŽD ST Ostrava) vedl nějakou evidenci o provedeném vyrozumívání účastníků, kteří byli ke společným prohlídkám svoláni. V rámci OŘ Ostrava nebyl žádný přehled evidující provedená vyrozumění veden. Uvedl, že rozhodující skutečností pro něj byla vlastní realizace společné prohlídky a její výsledky,
- v roce 2020 byl přímým nadřízeným IŽD ST Ostrava, který vykonával kontrolní činnost na dodržování postupů při svolávání společných prohlídek, vedoucí technického oddělení ST Ostrava. Konkrétní způsob provádění kontroly svolání společných prohlídek ŽP mu nebyl znám, ten by mohli objasnit pouze ti dva výše uvedení zaměstnanci. Kontrolní činnost mimo vedoucí technického oddělení ST Ostrava prováděli také další jemu nadřízení zaměstnanci OŘ Ostrava, vč. jeho, přičemž primárně byly sledovány termíny prováděných společných prohlídek a jejich výsledky,
- skutečný vlastník SV PK (vedené po pozemku p. č. 4339/1, která je k ŽP P6512 přilehlou PK ze severovýchodního směru) mu nebyl znám. Údaje k tomuto ŽP čerpal z pasportu předmětného ŽP, kde by měly být uvedeny správné údaje korespondující se skutečností a v němž bylo uvedeno zatřídění přilehlých komunikací jako místní komunikace, tzn. i na pozemku p. č. 4339/1, a tím pádem byla vlastníkem obec Dolní Lutyně. Z tohoto důvodu v případě svolání účastníků společné prohlídky ŽP P6512 nic nerozporoval. Za správnost údajů v pasportu ŽP P6512 byl odpovědný IŽD ST Ostrava,
- ani v době podání vysvětlení DI mu nebyl znám vlastník SV PK přilehlé k ŽP P6512 vedené na pozemku p. č. 4339/1,
- skutečnost, že provozovateli dráhy SŽ, který je v případě pozemku p. č. 4339/1 subjektem majícím právo hospodařit s majetkem státu, není znám vlastník PK přilehlé k ŽP P6512 ze severovýchodního směru, tzn. ze směru pozemní (úcelové) komunikace, kde se v současné době nachází stavba skleníků Farmy Bezdínek, s. r. o, vysvětlil tak, „... že jsem vycházel z údajů uvedených v pasportu ŽP P6512, ...“,
- od převzetí stavby, které proběhlo v roce 2003, nebyla do doby vzniku MU na přilehlé PK k ŽP P6512 ze severovýchodního směru provedena žádná stavební úprava, která by změnila podélný profil komunikace. Z tohoto důvodu byl přesvědčen, že skutečné provedení této přilehlé pozemní komunikace odpovídalo Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03. Rozdílnost nivelet tak musela vzniknout již při realizaci stavby a z toho vyplývá,

že Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03 neodpovídala skutečnému stavu stavebního provedení – nivelety přilehlé SV PK,

- rozdíl nivelet přilehlé SV PK na pozemku p. č. 4339/1 zjistil až po vzniku MU, a to ze zaměření ŽP P6512 provedeného Správou železniční geodézie. Dále uvedl, že z předmětného zaměření podélného profilu ŽP P6512 vyplývá, že podélný profil přilehlé SV PK splňuje podmínky provozu pro daný typ komunikace, tj. pro účelovou komunikaci.

Pozn. DI: dle čl. 4.2.7 ČSN 73 6380 (duben 1996) mohl poloměr zaoblení lomů podélných sklonů u ŽP na místních a na veřejně přístupné účelové komunikaci s jedním pruhem být 100 m, a to ve vzdálenosti minimálně 30 m od osy (krajní) koleje. Důvodem bylo zajištění bezpečného průjezdu veškerých silničních vozidel připuštěných k provozu o maximální délce 22 m. Na tomto místě není od věci dále uvést, že dle dokumentace provozovatele dráhy „Ověřování nivelet pozemních komunikací v oblasti přejezdu“, ze dne 7. 5. 2024, vztahující se k PK přilehlým k ŽP P6512, jež se nacházely na pozemku p. č. 4339/1, mj. vyplývá, že zaoblení lomů nivelety dané veřejné komunikace vyhovělo minimálním hodnotám stanoveným ČSN 73 6380 pro komunikace s motorovým provozem bez provozu autobusů (viz bod 4.2.2 této ZZ);

- SŽ, jako subjekt mající právo hospodařit s majetkem státu na pozemku p. č. 4339/1 a řádný hospodář, prostřednictvím OŘ Ostrava opakovaně ve věci zjištění vlastníka PK vedené na pozemku p. č. 4339/1 žádala příslušný silniční správní úřad, kterým pro účelové komunikace vedené v katastru Dolní Lutyně je MěÚ Bohumín, přičemž z korespondence proběhlé k datu podání vysvětlení DI nebyl vlastník PK znám. Dále uvedl, že další postup byl v gesci právního oddělení OŘ Ostrava, a tudíž se k němu nemohl relevantně vyjádřit;
- náměstek ředitele pro provoz infrastruktury OŘ Ostrava (ve funkci v době provedení společných prohlídek ŽP P6512) – využil svého práva a odmítl DI podat k okolnostem MU vysvětlení;
- ředitel OŘ Ostrava – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - ve věci vlastnictví PK přilehlé k ŽP P6512 vedené na pozemku p. č. 4339/1, tzn. ze směru od/k skleníkům společnosti Farma Bezdínek a problematiky svolávání účastníků společné prohlídky ŽP P6512, realizované dne 11. 8. 2020 uvedl, že záležitost je v kompetenci ST Ostrava, konkrétně dle Organizačního řádu OŘ Ostrava je záležitost v gesci přednosty ST Ostrava,
 - DI doporučil, aby se ve věcech majetkových, týkajících se vlastnictví PK přilehlé k ŽP P6512 vedené na pozemku p. č. 4339/1, obrátila na příslušný silniční správní úřad, tj. MěÚ Bohumín, resp. OÚ Dolní Lutyně;
- účetní OÚ Dolní Lutyně – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - zúčastnila se posledních dvou společných prohlídek ŽP P6512, konaných ve dnech 12. 1. 2015 a 11. 8. 2020, a to jako zástupkyně OÚ Dolní Lutyně, kde v dané době pracovala na úseku Místního hospodářství a dopravy. Na společné prohlídky ŽP P6512 za OÚ Dolní Lutyně ji nikdo nedelegoval, účast vyplývala z titulu jí tehdy zastávané pracovní funkce,

- vzhledem k delšímu časovému odstupu si již přesně nevybavila, jakým způsobem byla zaměstnancem železnice k účasti na společných prohlídkách ŽP P6512 vyzvána, domnívala se však, že byla vyzvána telefonicky,
- v době jejího působení na úseku Místní hospodářství, doprava OÚ Dolní Lutyně by v situaci, kdy by výzva k účasti na společné prohlídce ŽP P6512 byla doručena písemnou formou, by tato výzva byla evidována v rámci spisové služby OÚ Dolní Lutyně. Protože se domnívá, že k účasti na společné prohlídce ŽP P6512 byla v obou případech vyzvána pracovníkem železnice pouze telefonicky, nebyl o této výzvě veden žádný záznam,
- je si zcela jistá svou osobní účastí na společné prohlídce ŽP P6512 konané dne 12. 1. 2015, kdy si jasně vybavila, že zaměstnanec železnice požadoval odstranění porostu rostoucího v sousedství PK ul. K Bezdínku, které se nacházelo vpravo ve směru příjezdu k ŽP P6512 od centra obce Dolní Lutyně. Svou účast na druhé společné prohlídce konané dne 11. 8. 2020 si přesně nevybavuje, ale protože svou účast potvrdila podpisem na DI předloženém záznamu z této společné prohlídky, zřejmě se jí osobně zúčastnila,
- do předloženého mapového podkladu vyznačila oranžovým zvýrazňovačem k ŽP P6512 přílehlou PK, ke které se jakožto zástupkyně OÚ Dolní Lutyně vyjadřovala, přičemž se jednalo výhradně o PK ul. K Bezdínku, tj. PK přílehlou k ŽP ze strany od centra obce Dolní Lutyně a nikoliv tedy k SV PK.
Pozn. DI: PK ul. K Bezdínku byla vedena na pozemku p. č. 4161/1, dle pasportu PK vlastněných obcí Dolní Lutyně se jedná o místní komunikaci III. třídy č. 34c,
- vzhledem k delšímu časovému odstupu si již přesně nevybavuje, jakou dokumentaci měla při společných prohlídkách ŽP P6512 provedených v letech 2015 a 2020 k jí posuzovanému úseku přílehlé PK k dispozici,
- o skutečnosti, že nebyl znám vlastník SV PK přílehlé k ŽP P6512 ze strany od Farmy Bezdínek, tzn. ze severovýchodního směru, nemá žádnou povědomost,
- vzhledem k delšímu časovému odstupu si již nevybavuje, zda byl v rámci výše uvedených společných prohlídek ŽP P6512 posuzován také stav SV PK přílehlé ze směru, kde dnes stojí skleníky Farmy Bezdínek. Tak jako již uvedla dříve, jako zástupkyně obce Dolní Lutyně se zajímala a vyjadřovala pouze k PK ul. K Bezdínku.

Jak již bylo uvedeno v bodu 3.1.1 této ZZ, prostor v místě MU nebyl primárně monitorován kamerovým systémem se záznamem. Nejbližší kamerový systém, jenž částečně snímal a zaznamenával také dění na ŽP P6512, se nacházel v areálu Farmy Bezdínek na budově (stavba pro zahradu – skleník) na pozemku p. č. 4284/37 v obci Dolní Lutyně [598968], v k. ú. Dolní Lutyně [629731], a to ve vzdálenosti více než 300 m od předmětného ŽP.

Z rozboru záznamů dvou kamer Farmy Bezdínek, které byly v rámci šetření poskytnuty DI, při zohlednění časové odchylky mezi časem zaznamenaným kamerovým systémem a časem zaznamenaným SZZ žst. Dětmárovice, který byl pro potřeby šetření této MU vzat jako čas vztažný, mj. v souhrnu vyplývá (v tabulce jsou uvedena pouze zjištění, která ze záznamů, resp. proběhlého šetření MU jednoznačně vyplývají):

• v 5:40:04 h	od samého začátku lze na obrazovém záznamu detekovat tři přerušovaná světla, přičemž v případě: • stacionárního světla se jednalo o pozitivní signál světelné signalizace dávaný světlem výstražníku „A“ PZZ ŽP P6512,
---	---

	pohybujících se světel se jednalo o blikající majáky zvláštního výstražného světla oranžové barvy (dále také blikající maják) umístěné na střeše kabiny tahače NA a na střeše karoserie doprovodného vozidla. Tato světla se do doby uvážnutí NA na SV PK za ŽP P6512 na záznamu v krátkých úsecích průběžně ztrácejí a znovu objevují, což bylo zapříčiněno terénním uspořádáním danými vozidly projížděné oblasti (valy, vegetace apod.). Žádný jiný markant (jednoznačně identifikovatelný objekt) není z důvodu noční doby v prostoru ŽP P6512 ani na PK ul. K Bezdínku rozpoznatelný;
v 5:41:16 h	bylo naposledy rozpoznatelné bílé přerušované stacionární světlo pozitivního signálu světelné signalizace dávaného světlem výstražníku „A“ PZZ ŽP P6512;
v 5:41:17 h	blikající maják NA od tohoto času až do vzniku MU (v 5:42:48 h) nevykazoval žádný pohyb a také není rozpoznatelné žádné světlo signálu (signálů) světelné signalizace dávané světly výstražníku „A“ PZZ ŽP P6512. <u>Pozn. DI:</u> jízdní souprava v daném čase uvázla na SV PK za ŽP P6512 a její poloha se až do vzniku MU nezměnila. NA svým obrysem zakryl výhled na světla výstražníku „A“ a až do konce záznamu (5:44:30 h) nelze z kamerových záznamů detekovat, jaká konkrétní světelná signalizace byla signály světel výstražníku „A“ PZZ ŽP P6512 dáвана;
v 5:42:37 h	ze směru od žst. Dětmárovice lze vypořovat vodorovný světelný pruh (kužel) bílé barvy pocházející z předního reflektoru a pozičních světel HDV vlaku Ex 546;
v 5:42:40 h	do záběru kamery vjel vlak Ex 546. Až do střetnutí vlaku s NA byl před vlakem jasně viditelný světelný pruh (kužel) z předního reflektoru a pozičních světel HDV;
v 5:42:43 h	z obrazového záznamu je zřetelně rozpoznatelné složení vlaku Ex 546, tzn. HDV + 4 TDV, přičemž interiéry TDV byly uměle osvětleny vnitřními svítilny;
v 5:42:48 h	vznik MU – vlak Ex 546 narazil do NA stojícího na ŽP P6512. V témže čase byl zaznamenán záblesk (výboj) zapříčiněný nárazem vlaku do návěsu jízdní soupravy a také prvotním poškozením sestavy TV;
v 5:42:49 h	byl zaznamenán druhý, intenzivnější a déle trvající záblesk, jenž byl zapříčiněn dalším poškozením sestavy TV. Následně lze ze záběrů kamer jednoznačně rozpoznat snižování rychlosti vlaku až do jeho úplného zastavení;
v 5:42:58 h	vlak Ex 546 zastavil v konečném postavení po MU.

K výše uvedené analýze je nezbytné doplnit, že DI postoupené záznamy byly pořízeny v noční době, při oblačnosti se smíšenou přeháňkou (déšť/sníh), a ze vzdálenosti, která by ani v denní době a za ideálních povětrnostních podmínek neumožňovala detailní rozbor události vzniklé na ŽP P6512. Tato skutečnost je dána primárním předmětem zřízení a provozu kamerového systému, jímž bylo snímání a záznam dění v areálu Farmy Bezdínek a jejím bezprostředním okolí. Z uvedeného vyplývá, že monitorování prostoru ŽP P6512 tímto kamerovým systémem je pouze podružné a vzhledem ke směrování snímání kamer víceméně náhodné.

K popisu jízdy NA v jeho závěrečné fázi, tzn. mezi statkem v Dolní Lutyni a ŽP P6512, bylo rovněž potřebné provést rozbor záznamů vybraných kamer kamerového systému společnosti NETIS, jež snímaly a zaznamenávaly dění v areálu statku v Dolní Lutyni a jeho bezprostředního okolí, zejména prostor vjezdové a výjezdové brány.

Při zohlednění časové odchylky mezi časem zaznamenaným kamerovým systémem a časem zaznamenaným SZZ žst. Dětmárovice, který byl pro potřeby šetření této MU vzat jako čas vztažný, mj. v souhrnu vyplývá (v tabulce jsou uvedena pouze zjištění, která ze záznamů, resp. proběhlého šetření MU jednoznačně vyplývají a byla pro potřeby této ZZ vyhodnocena jako relevantní):

• v 5:29:15 h	před vjezdovou bránou do areálu statku v Dolní Lutyni zastavilo silniční vozidlo – z důvodu nasměrování kamery nelze ze záznamu detekovat, zda se jednalo o doprovodné vozidlo, nebo o NA;
• v 5:36:49 h	po otevření vjezdové brány vjelo do areálu statku v Dolní Lutyni jako první v pořadí doprovodné vozidlo;
• v 5:37:01 h	vjel za doprovodným vozidlem do areálu statku v Dolní Lutyni také NA. O 14 s (v 5:36:15 h) později opustila celá jízdní souprava kamerou snímáný prostor vjezdové brány;
• v 5:37:46 h	projel výjezdovou bránou z areálu statku v Dolní Lutyni jako první v pořadí NA. O 8 s (v 5:37:54 h) později projelo, jako druhé v pořadí, výjezdovou bránou z areálu statku v Dolní Lutyni doprovodné vozidlo. Obě vozidla pokračovala po PK na křižovatku, kde odbočila vpravo směrem k ŽP P6512.

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že v areálu statku v Dolní Lutyni došlo v místě, které není kamerovým systémem snímáno [proto nebylo možné blíže nespecifikovat (konkretizovat) ani čas], ke změně v pořadí jízdy jednotlivých silničních vozidel, neboť do areálu jako první vjelo doprovodné vozidlo a jako druhé NA a při odjezdu z areálu bylo pořadí vozidel opačné.

Přepis hovoru úsekového dispečera 1G CDP Přerov po vzniku MU, kterým se pokoušel navázat spojení se strojvedoucím vlaku Ex 546:

Začátek hovoru: 24. 1. 2024, 5:43:10 h	Délka nahrávky: 32 s
Obsah přepisu: neúspěšný pokus o navázání spojení úsekového dispečera 1G CDP Přerov se strojvedoucím vlaku Ex 546	

úsekový dispečer 1G CDP Přerov	V průběhu vyzváněcího tónu hovoří do prostoru sálu a zřejmě sděluje svá zjištění kolegům: „Obsadil celý druhý úsek, jednička se obsadila a teď blikla zpátky, a nebere to, teď není co kam, hmm, to nevypadá dobře“.
Tab. č. 1: Hovor, kterým se úsekový dispečer 1G CDP Přerov pokoušel navázat spojení se strojvedoucím vlaku Ex 546.	

Přepis komunikace vedené mezi řidičem NA a operátorem KOPIS:

Začátek hovoru: 24. 1. 2024, 5:43:33 h		Délka nahrávky: 1 min 41 s
Obsah přepisu: ohlášení vzniku MU na linku tísňového volání 112 řidičem NA		
automatická hlasová hláška	Tísňové volání emergency call, integrovaný záchranný systém, hasiči, záchranná služba, policie.	
operátor KOPIS	Hovořte, prosím.	
řidič NA	Dobrý den, já chci nahlásit srážku s vlakem.	
operátor KOPIS	Prosím?	
řidič NA	Na železničním přejezdu, nás srazil vlak na železničním přejezdu, kamion, bylo to tady ten vlak.	
operátor KOPIS	Vlak s kamionem, jo?	
řidič NA	No, P6512.	
operátor KOPIS	P6512?	
řidič NA	Ano, ano.	
operátor KOPIS	To je kde, to je Dolní Lutyně?	
řidič NA	Ano, ano, ano.	
operátor KOPIS	A Vy jste osobní nebo nákladní vlak?	
řidič NA	Nákladní vlak, nákladní.	
operátor KOPIS	Takže vůbec nevíte, co se s řidičem nebo tak?	
řidič NA	Teďka se to stalo.	
operátor KOPIS	Prosím?	
řidič NA	Teďka se to stalo.	
operátor KOPIS	Dobrá, dobrá, tak já to dávám všem složkám a všichni jedeme, jo.	
řidič NA	Jo, dobrý, no.	
operátor KOPIS	A Vy jste asi zabrzdili až daleko, že?	
řidič NA	No, no, já jsem zůstal stát na tom železničním přejezdu.	
operátor KOPIS	Takže nejel jste moc rychle, ale jako to, jo?	
řidič NA	Ne, já jsem stál, já jsem tady uvízl na tym železničním přejezdu a do mě narazil vlak.	
operátor KOPIS	Jo, jo, jo.	
řidič NA	Pronesl nesrozumitelný text, obsahující dvě slova.	
operátor KOPIS	Je to teda kousek od elektrárny Dětmárovice, jo?.	
řidič NA	Jo, jo, jo.	
operátor KOPIS	Abych se ubezpečil, dobře, takže my jedeme. Kdybyste náhodou zjistili, co s tím kamionem nebo něco, tak.	
řidič NA	Hm, dobry, nashle.	
operátor KOPIS	Tak ještě zavolejte, jo, já to dávám všem složkám	
řidič NA	Jo, nashle.	
operátor KOPIS	Jo, tak jo, zatím.	
Tab. č. 2: Hovor, kterým řidič NA ohlásil vznik MU na linku tísňového volání 112, tzn. na IBC MSK.		

Přepis záznamu aktivace funkcionality GSM-R STOP:

Začátek hovoru: 24. 1. 2024, 5:44:56 h		Délka nahrávky: 53 s
Obsah přepisu: aktivace funkce vzdáleného zastavení vlaku „GSM-R STOP“		
automatická hlasová hláška	POZOR, POZOR, všechny vlaky na příjmu STOP, STOP! Součástí automatické hlasové hlášky byla 2 zvuková upozornění ve formě pípnutí o délce 1 s, přičemž jedno zaznělo před reprodukováným textem a druhé bezprostředně po něm.	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Vlak 546 příjem z CDP, vlak 546 příjem z CDP.	
strojvedoucí vlaku Lv 78202	Vlak 78202 na 12. koleji jsme připraveni na odjezd do Polska.	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	To je jedno teďka, no to holt počká. Vlak 546 příjem z CDP, vlak 546 příjem z CDP.	
Tab. č. 3: Přepis záznamu aktivace funkce vzdáleného zastavení vlaku „GSM-R STOP“ (funkcionality traťového rádiového systému GSM-R), kterou z dotykového terminálu telefonního zapojovače provedl úsekový dispečer 1G CDP Přerov, čímž uvedl v činnost Funkci STOP (funkcionality integrovanou do softwaru vozidlové RDST za účelem zajištění reakce vozidlové RDST s brzdovým systémem HDV na spojení STOP v síti GSM-R) a Spojení STOP [kombinaci rádiového spojení a rádiového volání za účelem aktivace funkce STOP (nouzového skupinového volání 299 a jednosměrného skupinového volání 499), aktivovaných ve stejné oblasti].		

Přepis komunikace vedené mezi operátorem KOPIS a operátorem HZS SŽ JPO Ostrava:

Začátek hovoru: 24. 1. 2024, 5:46:10 h		Délka nahrávky: 1 min 4 s
Obsah přepisu: ohlášení vzniku MU operátorem KOPIS operátorovi HZS SŽ JPO Ostrava		
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	Hasiči železnice Ostrava, prosím.	
operátor KOPIS	Zdravím, hasiči IBC Ostrava.	
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	No.	
operátor KOPIS	Máte nahlášenou dopravní nehodu vlaku s kamionem?	
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	Nemám, nemám. Teď mi to tady přišlo od vás. Takže Dolní Lutyně, vlak, kamion.	
operátor KOPIS	P6512, jo.	
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	Jo, jo, jo, jo, jo, takže Scania, jo, hm, dobře, dobře, takže Scanii tam dejte.	
operátor KOPIS	Dobře, to je ta s, jo Scanii.	
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	A víme něco bližšího k tomu?	
operátor KOPIS	Už tam máme, jedno, už jsme tam dali 711, už tam dal. Nic, jenom, že tam je vlastně srážka nákladního vlaku s kamionem, nic bližšího k tomu nemáme, zatím. A máme to místo.	
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	Prosím?	
operátor KOPIS	No říkám, že ten přejezd, to tam je to místo.	
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	No.	
operátor KOPIS	A že k tomu došlo, jako nákladní vlak s kamionem.	
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	Jo, jo, jo, jo, jo, dopravní nehoda.	
operátor KOPIS	Nic víc, zatím.	

operátor HZS SŽ JPO Ostrava	Železniční, dobře. Dobrá, dobrá, tak jo. Scanii nám tam dejte, jo.
operátor KOPIS	Jo, 11 už jsem tam dal, 711, tak se mějte, zatím nashle.
operátor HZS SŽ JPO Ostrava	Dobře, tak jo, dobře, zatím nashle.
Tab. č. 4: Komunikace mezi operátorem KOPIS a operátorem HZS SŽ JPO Ostrava.	

Přepis komunikace vedené mezi úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov a operátorem KOPIS:

Začátek hovoru: 24. 1. 2024, 5:46:13 h – rozhovor mezi účastníky zahájen v 5:46:24 h Délka nahrávky: 1 min 18 s	
Obsah přepisu: ohlášení vzniku MU úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov na jednotné evropské číslo tísňového volání 112	
automatická hlasová hláška	Tísňové volání emergency call, integrovaný záchranný systém, hasiči, záchranná služba, policie.
operátor KOPIS	Haló, zde tísňová linka.
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Dobrý den, tady traťový dispečer Petrovice – Dětmárovice na CDP Přerov, já chci nahlásit, že vlak 546 projížděl přejezdem v kilometru 281,911 mezi stanicemi Dětmárovice a Bohumín.
operátor KOPIS	Hm, my tam máme teď nahlášenou nehodu s kamionem, jo.
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Nehodu s kamionem? Aha, dobrá, protože ten strojvedoucí se mi vůbec neozývá.
operátor KOPIS	Hm, á mám pocit, no na železničním přejezdu P6512 máme nahlášenou nehodu.
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Tak to bude ano, ano, to bude ono.
operátor KOPIS	Jo, jo?
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Ano, dobrá.
operátor KOPIS	Hm a on se Vám neozývá?
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Neozývá.
operátor KOPIS	Vy nevíte nějaké detaily nebo?
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Já jsem vyslal generální stůj, abych zastavil všechny vlaky v okolí, a neozývá se mi. Neozývá se mi vůbec, což by měl utnout všechno vlastně veškeré spojení co s ostatními vlaky, mělo by mě to dát prioritně a ne, ne, neozývá se mi.
operátor KOPIS	Takže na té trati, na té trati je tedy zastavený provoz, ano?
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Ano, s okamžitou platností zastavený provoz.
operátor KOPIS	Dobře, děkuji, na shledanou.
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Dobrá, děkuji, na shledanou.
Tab. č. 5: Komunikace mezi úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov a operátorem IZS.	

Přepis komunikace vedené mezi úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov a vedoucím dispečerem CDP Přerov:

Začátek hovoru: 24. 1. 2024, 5:48:26 h		Délka nahrávky: 1 min 54 s
Obsah přepisu: ohlášení vzniku MU úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov vedoucímu dispečerovi CDP Přerov		
vedoucí dispečer CDP Přerov	Představil se svým příjmením.	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	A zdravím, tady je traťový dispečer Petrovice – Dětmarovice, já chci nahlásit srážku vlaku s kamionem na přejezdu, 112 již avizována a došlo k tomu mezi Dětmarovicemi a Bohumínem, je to přejezd v kilometru 281,911, byl vyslán generál stop.	
vedoucí dispečer CDP Přerov	Hm, v 65, přejezd, kolik?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	281,911.	
vedoucí dispečer CDP Přerov	281,911, je to P6512, stalo se to v kolik hodin?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Hm, stalo se to, generál stop byl v 5:54, tedy v 5:44, takže v 5:43 až 5:44.	
vedoucí dispečer CDP Přerov	5:43 se to stalo, zhruba a byl to teda kamion s jakým vlakem?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Vlak 546.	
vedoucí dispečer CDP Přerov	546, to je pendolino?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Ne, ne, ne, je to EC a vypadá to asi špatně, protože strojvedoucí vůbec neodpovídá ani na generál stop se neozval.	
vedoucí dispečer CDP Přerov	Aha a Ty se jmenuješ?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Sděluje své jméno a příjmení.	
vedoucí dispečer CDP Přerov	Opakuje jméno a příjmení úsekového dispečera 1G CDP Přerov. A teďka je kolik? 5:49, takže provoz zastaven, 5:49 Dětmarovice – Bohumín, jo?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Ano, ano, Bohumín.	
vedoucí dispečer CDP Přerov	Ex 546 s nákladním nebo s kamionem, jo?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	No, s kamionem, no. Ale říkám vypadá to asi špatně, no.	
vedoucí dispečer CDP Přerov	Jo, jo, jo, jo, dobrá.	

Přerov	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	112 avizována a jdu dál podle ohlašovacího plánu.
Tab. č. 6: Komunikace mezi úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov a vedoucím dispečerem CDP Přerov.	

Přepis komunikace vedené mezi úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov a operátorem HZS SŽ Praha:

Začátek hovoru: 24. 1. 2024, 5:51:03 h		Délka nahrávky: 1 min 14 s
Obsah přepisu: ohlášení vzniku MU úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov operátorovi HZS SŽ Praha		
operátor HZS SŽ Praha	Hasiči, Správa železnic, Praha.	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Dobré ráno, tady je traťový dispečer Petrovice – Dětmarovice, jméno a příjmení, já chci nahlásit vznik MU mezi Dětmarovicemi a Bohumínem, a to na přejezdu.	
operátor HZS SŽ Praha	Prosím Vás, dovolal jste se do Prahy. Ale už mi to nahlašte a já to tam přepošlu.	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Dobře.	
operátor HZS SŽ Praha	Jméno mi řekněte.	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Traťový dispečer a uvedl své jméno a příjmení. A došlo k MU na přejezdu 281,911.	
operátor HZS SŽ Praha	281,?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	911.	
operátor HZS SŽ Praha	911, jo, přejezd jo?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Ano, a je to srážka vlaku 546 s kamionem	
operátor HZS SŽ Praha	546 a kamion, a nějaký to, zraněný?	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	No, to nevíme přesně, nemohl jsem se dovolat strojvedoucímu pomocí generál stop a bohužel nedozv, neodpovídá.	
operátor HZS SŽ Praha	Dobře, jo.	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Avizoval jsem 112 a uvidíme dál.	
operátor HZS SŽ Praha	Dobře, dobře, já Vám děkuji, na shledanou.	
úsekový dispečer 1G CDP Přerov	Jo, na shledanou.	
Tab. č. 7: Komunikace mezi úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov a operátorem HZS SŽ Praha.		

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 24. 1. 2024 měl být přepravcem Spro realizován převoz vrtné soupravy Soilmec SR-65, kdy se výchozí místo přepravy nacházelo na adrese: Ostrava, ul. Frýdecká 708/462 a její cílové místo na adrese: Dolní Lutyně, ul. K Bezdínku 1515, a to za účelem provádění stavebních prací na výstavbě (rozšíření) areálu skleníků Farmy Bezdínek v Dolní Lutyni. Přeprava mezi Ostravou a Dolní Lutyní byla řidičem NA naplánována a dílčím způsobem realizována mj. mezi Ostravou a Bohumínem užitím dálnice D1 [mezi dálničními křižovatkami (dále jen exit) č. 366 a 370], mezi Bohumínem a Dolní Lutyní užitím silnice I. třídy č. 67 (mezi dálniční křižovatkou, tzv. exitem č. 370 a křižovatkou ulic Bohumínská, Karvinská, Ke Statku a Koperníkova v Dolní Lutyni) a dále užitím místní komunikace ul. Ke Statku v Dolní Lutyni. V poslední části jízdy měla být využita také jediná možná příjezdová PK k areálu skleníků Farmy Bezdínek, která je vedena přes ŽP P6512, umožňující v úrovni kolejí její křížení s dráhou železniční (dvojkolejnou tratí Dětmárovice – Bohumín).

Jízdní souprava tvořená tahačem návěsů MB a podvalníkem Goldhofer, na jehož hlubinné části byla naložena vrtná souprava Soilmec SR-65, odjela z Ostravy ve 4:55:31 h. Ze záznamů kamerových systémů umístěných mezi exity č. 366 a 370 dálnice D1 (konkrétně v km 366,2, 366,8, 367,9, 368,4 a 369,3) mj. vyplývá, že NA a doprovodné vozidlo prokazatelně užily dálnici v době od 5:09:55 h do 5:12:59 h, přičemž vždy jako první jelo doprovodné vozidlo a následně s odstupem do 5 s byla zaznamenána také jízda NA přepravujícího vrtnou soupravu. V cca 5:26 h NA projel v Dolní Lutyni křižovatkou ulic Bohumínská, Karvinská, Koperníkova a Ke Statku a nacházel se ve vzdálenosti 1 967 m před ŽP P6512. Následně v 5:29:21 h NA zastavil před uzavřenou vjezdovou bránou do areálu statku v Dolní Lutyni. Po otevření vjezdové brány byl v 5:36:37 h NA uveden do pohybu a pokračoval přes areál statku v Dolní Lutyni, kde se doprovodné vozidlo zařadilo za NA, v jízdě k ŽP P6512.

V 5:37:10 h odjel ze žst. Karviná hl. n. vlak Ex 546, sestávající z HDV 151.020-5 a 4 TDV, kde naposledy před vznikem MU zastavil pro nástup a výstup cestujících, a pokračoval přes Dětmárovice do Bohumína. Ve vlaku se tou dobou nacházelo celkem 69 osob, z nichž bylo 67 cestujících a v případě zbývajících 2 osob se jednalo o členy doprovodu vlaku (strojvedoucího a vlakvedoucího).

V 5:38:52 h dosáhl NA v úseku mezi výjezdovou bránou z areálu statku v Dolní Lutyni a ŽP P6512 nejvyšší rychlost 29 km·h⁻¹.

Strojvedoucí vlaku Ex 546 po odjezdu ze žst. Karviná hl. n. zvyšoval rychlost, přičemž z důvodu zhoršených adhezních podmínek (mokrých kolejnic) se mu nedařilo využít plného trakčního výkonu HDV – rozjezd tak byl uskutečněn při sériovém řazení TM.

V 5:41:16 h byl naposledy před vznikem MU zaznamenán pohyb NA, a to rychlostí 3 km·h⁻¹. Následkem uvážnutí přední snížené části podvalníku Goldhofer na SV PK jízdní souprava v 5:41:17 h zastavila a až do doby vzniku MU, tj. 1 min 31 s (5:42:48 h) zůstala částečně stát v prostoru ŽP P6512. V době vjezdu, uvážnutí na SV PK a zastavení NA v prostoru ŽP P6512 nebyla PZZ předmětného ŽP dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu, tzn. PZZ nezakazovalo uživatelům PK přístup/vjezd na ŽP. Bezprostředně po uvážnutí NA se řidič pokusil vzniklou situaci řešit změnou světelné výšky podvalníku, a to jeho přizvednutím. Proto ihned po vystoupení z kabiny tahače MB se pokusil prostřednictvím ovládacích prvků hydraulické soustavy podvalníku Goldhofer,

umístěných vlevo ve směru jízdy NA na tzv. labutím krku podvalníku (tj. v bezprostřední blízkosti kabiny taháče), změnit jeho světlou výšku tak, aby mohl s jízdní soupravou z prostoru ŽP co nejdříve odjet. Přestože hydraulický systém byl plně funkční a ihned po započetí manipulace došlo ke změně parametru světlé výšky, nepodařilo se vzhledem ke krátkém časovém úseku mezi uváznutím NA a vznikem MU dosáhnout řidiči NA potřebné hodnoty přizvednutí podvalníku, která by mu umožnila z prostoru ŽP odjet.

V 5:41:49 h vlak jedoucí rychlostí $138 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ vjel do ovládacího obvodu PZZ ŽP P6512, přední čelo vlaku se nacházelo na bohumínském zhlaví žst. Dětmárovice ve vzdálenosti 2 015 m před místem vzniku MU. O 9 s později (v 5:41:58 h), tj. 41 s od uváznutí NA na SV PK za ŽP P6512, bylo PZZ tohoto ŽP uvedeno do výstrahy a začalo světelným signálem S 14a „Dvě červená střídavě přerušovaná světla signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“ a zvukovou výstrahou dávanou charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem nezáměnného významu PZZ varovat uživatele PK, že se k ŽP blíží vlak, přičemž následně se po uplynutí předzváněcí doby začala sklápět břevna celých závor. V průběhu jejich sklápění došlo k zastavení chodu celého závorového břevna výstražníku „A“ v mezipoloze, což bylo zapříčiněno jeho opřením (uváznutím) o náklad ložený na podvalníku Goldhofer, a tudíž toto břevno nedosáhlo své dolní koncové polohy. Z tohoto důvodu nastala v 5:42:35 h, tzn. pouhých 13 s před vznikem MU, na PZZ ŽP P6512 porucha – poruchový stav, což bylo úsekovému dispečerovi 1G CDP indikováno na monitoru s reliéfem kolejiště, resp. pomocným textovým monitoru zadávacího počítače (technologickém monitoru). V danou chvíli disponoval úsekový dispečer 1G CDP Přerov pouze informacemi o obsazení KÚ „2T1_S“, tzn. prvního vzdalovacího KÚ v TK č. 2 mezistaničního úseku Dětmárovice – Bohumín, vlakem Ex 546 (aniž by měl možnost zjistit přesnou polohu vlaku na trati) a o poruchovém stavu PZZ ŽP P6512. V daném čase se vlak Ex 546 nacházel na TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín již v místě, kde mezi jeho předním čelem a ŽP P6512 se nenacházelo žádné návěstidlo závislé na stavu PZZ daného ŽP.

V 5:42:23 h, kdy se přední čelo vlaku nacházelo ve vzdálenosti 961 m před místem vzniku MU, dosáhl vlak po odjezdu ze žst. Karviná hl. n. maximální rychlost $140 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, jež se v daném místě rovnala traťové rychlosti. O 8 s později (v 5:42:31 h) následovala jízda výběhem doprovázená pozvolným snižováním rychlosti vlaku, přičemž přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 651 m před místem vzniku MU. Strojvedoucí vlaku Ex 546 až krátce před vjetím na ŽP při pozorování trati zjistil překážku na trati. Na vzniklou situaci reagoval v 5:42:46 h při jízdě rychlostí $137 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ zavedením rychločinného brzdění. V této chvíli se vlak nacházel svým předním čelem 75 m před místem vzniku MU.

Na tomto místě je nutné uvést, že možnost zpozorování překážky na trati tvořené uvázlým NA částečně stojícím na ŽP P6512 byla ztížena noční dobou a vedením trati před tímto ŽP v levém oblouku.

O 2 s později (v 5:42:48 h) následovalo střetnutí, kdy vlak jedoucí rychlostí $136 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ předním čelem HDV 151.020-5 narazil v prostoru ŽP P6512 do pravé strany hlubinného podvalníku Goldhofer uvázlé jízdní soupravy, loženého vrtnou soupravou Soilmec SR-65. Náraz vlaku do NA způsobil totální destrukci HDV a rozsáhlé poškození 1. TDV vlaku Ex 546, vč. jejich vykolejení. Úplnému zničení rovněž podlehl podvalník Goldhofer, který byl nárazem rozdělen na tři části, a NA (jízdní soupravou) převážený náklad – vrtná souprava Soilmec SR-65, jež byla následkem dynamiky nehodového děje odhozena vpravo ve směru jízdy vlaku na pole přiléhající k pozemku, na němž bylo vedeno těleso

dráhy. Rozsáhlé poškození vzniklo také na železničním svršku, TV a na dalších prvcích infrastruktury dráhy (viz bod 3.1.3 této ZZ).

Následkem MU byl usmrčen strojvedoucí vlaku Ex 546, újmu na zdraví utrpěl vlakvedoucí a 29 cestujících tohoto vlaku, a vznikla škoda ve výši 67 266 051 Kč.

3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb

24. 1. 2024	
• 5:42:48 h	vznik MU – střetnutí vlaku Ex 546 se stojícím (uvázlým) NA;
• 5:43:10 h	počátek klasického vyzváněcího tónu v rámci neúspěšného pokusu, kterým se úsekový dispečer 1G CDP Přerov snažil navázat telefonní spojení se strojvedoucím vlaku Ex 546, čemuž předcházely úkony jím započaté pro navázání spojení v cca 5:42:56 h a provedené poté, co vlak Ex 546 neobsadil KÚ „2T2_S“, tzn. druhý vzdalovací KÚ v TK č. 2 mezistaničního úseku Dětmárovice – Bohumín;
• 5:43:33 h	zahájen telefonický hovor, kterým řidič NA ohlásil vznik MU na KOPIS IBC MSK, a to na jednotnou evropskou linku 112 tísňového volání, čímž aktivoval plán IZS;
• 5:44:37 h	operátor KOPIS, který telefonickou informaci o vzniku MU přijal, ohlásil žádost o spolupráci složkám PČR a ZZS MSK;
• 5:44:56 h	úsekový dispečer 1G CDP Přerov aktivací funkce „GSM-R STOP“ (funkcionality traťového rádiového systému GSM-R) pro vzdálené zastavení vlaku (vlaků) zastavil v mezistaničním úseku Dětmárovice – Bohumín veškerou drážní dopravu. K tomuto rozhodnutí ho vedlo zjištění poruchového stavu PZZ na ŽP P6512 a rovněž neúspěšný pokus navázat v 5:43:10 h se strojvedoucím vlaku Ex 546 telefonní spojení, což byly skutečnosti, které mu naznačovaly, že jízda vlaku Ex 546 patrně neproběhla standardním způsobem (viz bod 3.1.9 této ZZ);
• 5:45 h	zdravotnické operační středisko ZZS MSK přijalo datovou větou od HZS ČR (KOPIS) prvotní zprávu o střetnutí nákladního vlaku s NA na ŽP P6512;
• 5:45:22 h	operátor KOPIS vystavil příkaz k jízdě předurčeným JPO;
• 5:46:10 h	zahájen telefonický hovor, kterým operátor KOPIS informoval o vzniku MU Operační a informační středisko HZS SŽ;
• 5:46:24 h	zahájen telefonický rozhovor mezi úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov (zaměstnancem na ohlašovací pracovišti provozovatele dráhy) a operátorem KOPIS, v němž operátor KOPIS informoval úsekového dispečera 1G CDP Přerov o vzniku MU a opačným směrem byla předána informace o zastavení drážní dopravy mezi Dětmárovicemi a Bohumínem a o skutečnosti, že strojvedoucí vlaku Ex 546 na telefonické výzvy úsekového dispečera 1G CDP

	Přerov nereagoval;
• 5:47 h	zdravotnické operační středisko ZZS MSK na místo MU vyslalo pozemní posádku RLP z výjezdového stanoviště Orlová;
• 5:48:26 h	úsekový dispečer 1G CDP Přerov ohlásil vznik MU vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
• 5:49 h	vlakvedoucí vlaku Ex 546 ohlásil vznik MU síťovému dispečerovi dopravce ČD;
• 5:51 h	zdravotnické operační středisko ZZS MSK přijalo od HZS ČR (KOPIS) upřesnění obsahující informaci, že se jedná o střetnutí osobního vlaku s NA. V témže čase bylo uskutečněno další oznámení o střetnutí vlaku s NA, jež neprovedla žádná ze složek IZS;
• 5:52 h	vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU pověřené osobě O18 provozovatele dráhy SŽ;
• 5:53 h	úsekový dispečer 1G CDP Přerov ohlásil vznik MU zaměstnanci nehodové pohotovosti Provozního obvodu Český Těšín;
• 5:53 až 5:55 h	zdravotnické operační středisko ZZS MSK na místo MU vyslalo další 3 pozemní posádky, a to RZP z výjezdových stanovišť Ostrava, Karviná a Orlová. V témže časovém období byl na místo MU vyslán také vrtulník LZS ZZS MSK;
• 5:54 h	pověřená osoba O18 provozovatele dráhy SŽ ohlásila vznik MU (pouze informaci o střetnutí vlaku s NA bez sdělení dalších následků) na COP DI, a to jak za zúčastněného provozovatele dráhy SŽ, tak také za zúčastněného dopravce ČD. Následně v 6:03 h a v 6:11 h upřesnila a doplnila informace o vzniku MU, na jejichž základě zaměstnanec COP DI rozhodl o výjezdu DI na místo MU. Ve stejném čase vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU ústřednímu dispečerovi provozovatele dráhy SŽ a dále také hlavnímu dispečerovi provozovatele dráhy SŽ;
• 5:55 h	vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU zaměstnanci HZS SŽ (tato organizační jednotka provozovatele dráhy SŽ informací o vzniku MU již disponovala, viz čas 5:46:10 h);
• 5:56 h	vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU zaměstnanci nehodového dozoru OŘ Ostrava;
• 5:57 h	vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU: • elektrodispečerovi provozovatele dráhy SŽ, • síťovému dispečerovi dopravce ČD, • regionálnímu dispečerovi dopravce ČD. Na místo MU dorazila první jednotka HZS ČR – MSK, a to z Územního odboru Karviná, Hasičské stanice Orlová;
• 6:00 h	na místo MU přijela první pozemní posádka ZZS MSK, a to RLP

	Orlová. Další tři vyslané pozemní posádky RZP dojezdy na místo MU v časovém rozmezí od 6:06 h do 6:20 h. Ve stejném čase ohlásil vedoucí dispečer CDP Přerov vznik MU ústřednímu dispečerovi dopravce ČD Cargo, a. s.;
• 6:01 h	na místo MU přijela první hlídka PČR, a to Krajského ředitelství policie MSK, územní odbor Karviná, obvodní oddělení Bohumín;
• 6:09 h	na místo MU dorazila první jednotka HZS SŽ, a to JPO Ostrava;
• 6:10 h	v blízkosti místa MU přistál vrtulník LZS ZZS MSK;
• 7:08 h	začátek ohledání místa vzniku MU inspektory DI;
• 8:39 h	složky IZS ukončily na místě MU záchranné práce, zahrnující mimo evakuace osob z TDV vlaku Ex 546 také jejich ošetření na místě a případné rozdělení (určení) k jejich dalšímu ošetření;
• 11:15 h	na místě MU přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
• 14:50 h	PČR povolila započít na místě MU odklízovací práce, tzn. odstraňování trosek;
• 15:22 h	na místo MU dorazily nehodové pomocné prostředky dopravce ČD;
27. 1. 2024	
• 16:08 h	obnoveno provozování drážní dopravy po TK č. 1 Bohumín – Dětmovice se zavedenou pomalou jízdou pro přechodné omezení traťové rychlosti (viz bod 3.1.5 této ZZ);
7. 2. 2024	
• 13:15 h	obnoveno provozování drážní dopravy také po TK č. 2 Dětmovice – Bohumín se zavedenou pomalou jízdou pro přechodné omezení traťové rychlosti (viz bod 3.1.5 této ZZ);

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován v 5:43:33 h, tj. 51 s po vzniku MU, řidičem NA.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- ZZS MSK [4 pozemní posádky (1x LZP, 3x RZP), 1 vrtulník LZS];
- PČR, Krajské ředitelství policie MSK, Územní odbor Karviná:
 - obvodní oddělení Bohumín,
 - dopravní inspektorát Karviná,
 - 2. oddělení obecné kriminality;
- HZS (celkem 10 jednotek s 56 ks hasičské techniky, vč. evakuačního autobusu a vyprošťovacího tanku VT 72B):
 - SŽ, JPO Ostrava, Přerov a Brno;
 - ČR – MSK, Územní odbor Karviná (Hasičské stanice Bohumín, Karviná a Orlová) a Územní odbor Ostrava (Hasičská stanice Ostrava-Fifejdy, Integrované výjezdové centrum Ostrava-Poruba);
 - Záchranný útvar HZS ČR Hlučín.

Pro úplný kontext sledu událostí po vzniku MU je potřebné k činnosti operátora KOPIS uvést, že při výkonu služby na TCTV 112 měl povinnost řídit se taktickými (technologickými) postupy HZS ČR obsaženými mj. v:

- Pravidlech pro činnost TCTV 112, kde je v čl. 2 odst. 4, 6 a 7 mj. uvedeno:
 - „Po přijetí tísňového volání operátorem dochází k automatickému nebo ručnímu založení formuláře pro odbavení tísňového volání. Po zjištění, o jaký druh hovoru se jedná, zvolí operátor druh hovoru v softwarové aplikaci TCTV 112 (tísňový hovor, informační hovor nebo zlomyslné volání) a dále odbavuje přijaté tísňové volání. Při zpracování údajů operátor využívá i lokalizační údaje ..., údaje získané z palubního systému ... a údaje z databází a registrů, pokud jsou k dispozici.“,
 - „Operátor vždy při vytváření konferenčního hovoru nebo při získání potřebných informací z tísňového volání odesílá datovou větu. Přitom dodržuje způsoby odbavování tísňových volání. Při sestavování konferenčního hovoru na příslušné operační středisko základní složky IZS se volajícimu přehrává stanovená přepojovací hláška.“,
 - „Operátor nese odpovědnost za předání informací o mimořádné události na operační středisko základní složky IZS do okamžiku, kdy je potvrzeno hlasové spojení dispečera operačního střediska základní složky IZS s volajícím nebo datově přijat status vyjadřující potvrzení nebo odmítnutí spolupráce dispečerem operačního střediska základní složky IZS na řešení mimořádné události (dřívější z těchto dvou okamžiků).“;
- Dohodě o spolupráci HZS ČR a SŽ, kde je v části „Postup pro zajištění bezpečnosti při zásahu na železnici“, čl. 1 mj. uvedeno:
 - „HZS SŽDC v případě požádání příslušného krajského operačního střediska HZS ČR (dále jen „KOPIS“) pro řešení mimořádné události na železnici dle metodických listů 3S až 6S Bojového řádu jednotek PO zajistí pro jednotky PO HZS ČR:
 - a) ...,
 - b) zastavení provozu na železnici prostřednictvím příslušného provozního dispečera nebo ústředního dispečera,
 - c) ...Požadavek KOPIS musí jednoznačně obsahovat zejména:
 - ...,
 - ...,
 - zda se požaduje zastavení provozu na železnici.“;
- BŘ – ML č. 21/N, kde je části „III. Ochrana“, čl. 6 písm. h) mj. uvedeno:
 - „prostřednictvím KOPIS informovat operační středisko HZS SŽDC a jeho prostřednictvím centrální dispečerské pracoviště nebo informovat alespoň jednoho výpravčího některé sousední železniční stanice při zásahu v mezistaničním úseku o přítomnosti jednotky na drážním tělese popřípadě požadovat omezení nebo vyloučení provozu; ... Hlášení nebo požadavek musí obsahovat:
 - i) místo zásahu na trati (např. ... číslo přejezdu),
 - ii) druh mimořádné události.“.

DI se v návaznosti na šetřené MU vzniklé dne 15. 3. 2014 mezi žst. Červenka a Moravičany ([střetnutí na ŽP P6520 Červenka – Moravičany](#), viz také bod 4.5 této ZZ) a dne 18. 9. 2018 v žst. Kralupy nad Vltavou předměstí ([střetnutí na ŽP P2114 žst. Kralupy nad Vltavou předměstí](#), viz také bod 4.5 této ZZ) zabývala vztahy mezi KOPIS a SŽ (dříve SŽDC) při předávání informací při provádění záchranných prací při požárech, živelních pohromách a jiných MU na železnici i mimo ni (nikoliv tedy pouze MU dle definice obsažené v § 49 zákona č. 266/1994 Sb.), zejména v oblasti použití a využití sil a prostředků HZS SŽ. Ty jsou vymezeny výše uvedenými taktickými (technologickými) postupy HZS ČR, z nichž vyplývá, že kontaktním partnerem pro KOPIS je Operační a informační středisko HZS SŽ. Z uvedeného dále vyplývá, že prvotní informaci o nutnosti zastavit provoz na ŽP pro zajištění bezpečnosti zasahujících složek, nikoliv však pro zabránění další MU na více kolejných ŽP, nejprve obdrží organizační složka SŽ, která však nemá přímý vztah k řízení a organizování drážní dopravy. Operační a informační středisko HZS SŽ pak dle Přílohy č. 6 bod c) vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ Pokyn ředitele HZS SŽDC zajišťuje informování ostatních složek, mj. dispečerského aparátu, tzn. dispečery provozovatele dráhy SŽ, kteří se podílejí na operativním řízení provozu. V podmínkách CDP Přerov se jedná o vedoucího dispečera a provozní dispečery. Je tedy až na zaměstnancích dispečerského aparátu, aby kontaktovali příslušného provozního zaměstnance, který má možnost zastavit na dotčeném přejezdu drážní dopravu.

Daný stav, kdy by informace o nutnosti zastavit provoz na ŽP měla být předávána přes minimálně dva prostředníky, tj. přes Operační a informační středisko HZS SŽ a dispečerský aparát SŽ, považuje DI pro předcházení vzniku MU nebo pokračování dalšího nehodového děje po již vzniklé MU za naprosto nevhodný, protože hrozí nebezpečí z prodlení, tzn. situace, kdy nebude zabráněno další nenahraditelné nebo těžko nahraditelné újmě. V návaznosti na zjištění v oblasti dané problematiky vydala DI bezpečnostní doporučení (viz [střetnutí na ŽP P6520 Červenka – Moravičany](#) a [střetnutí na ŽP P2114 žst. Kralupy nad Vltavou předměstí](#)), jež měla v obecném vztahu mezi složkami IZS (v případě této konkrétní MU se jedná o HZS ČR) a provozovatelem dráhy SŽ za cíl:

- stanovit prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na které má operátor IZS, při hrozícím nebezpečí z prodlení, kontaktovat provozovatele dráhy a předat požadavek k přijetí opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy;
- zajistit prověření a případné přehodnocení v současnosti nastaveného systému součinnosti provozovatelů dráhy a složek IZS při řešení situací, kdy hrozí nebezpečí z prodlení a je třeba přijmout neprodlená opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tak, aby bylo zajištěno, že:
 - v nastaveném systému bude při předávání informací figurovat minimální počet prostředníků, tj. při potřebě zastavit provoz pouze operátor tísňové linky a zaměstnanec provozovatele dráhy, který je schopen zastavit provoz bez prostředníka,
 - preferovaný kontakt bude určen takovým způsobem, aby byla maximálně eliminována jeho záměna s kontakty ostatními.

Dne 19. 1. 2021 DI požádala DÚ o sdělení informací z úřední činnosti obsahující mj. výsledky jednání mezi DÚ a MD ČR a Ministerstvem vnitra České republiky ve věci

bezpečnostního doporučení vydaného k MU vzniklé dne 18. 9. 2018 v žst. Kralupy nad Vltavou předměstí ([střetnutí na ŽP P2114 žst. Kralupy nad Vltavou předměstí](#)). Následně DÚ dopisem „Sdělení informací zjištěných z úřední činnosti - odpověď Drážního úřadu“, č. j.: DUCR-27778/21/Lv, ze dne 19. 5. 2021 (dále jen Sdělení informací z úřední činnosti DÚ, DI mj. sdělil:

„Přípisem Ministerstva vnitra č. j. MV - 78241-4/PO-OPR-2021 ze dne 14. 5. 2021 bylo Drážnímu úřadu sděleno následující:

V návaznosti na Vaši žádost o sdělení informací k bezpečnostnímu doporučení Drážní inspekce ze dne 20. dubna 2021 sdělujeme, že operační střediska složek integrovaného záchranného systému (IZS) spadajících pod Ministerstvo vnitra jsou pravidelně proškolená na řešení událostí v souvislosti s železničními přejezdy a toto je ověřováno praxí. I tak nelze zcela vyloučit selhání lidského faktoru při řešení událostí. ...

V květnu (pozn. DI: roku 2021) proběhlo (z důvodu pandemické situace on-line) jednání mezi Ministerstvem vnitra (...) a zástupcem Drážního úřadu s těmito závěry:

Správa železnic, státní organizace, pravidelně distribuuje „Sestavu přejezdů“, která obsahuje kontakty na výpravčí a dispečery včetně priority informování. Sestava je po doručení k HZS ČR nahrána do Národního informačního systému IZS, kde je k dispozici operačním střediskům základních složek IZS (1x týdně). Při řešení události je voláno na prioritní telefonní číslo a zároveň je o události informován Hasičský záchranný sbor Správy železnic.

Drážní úřad je toho názoru, že systém je nastaven v souladu s bezpečnostním doporučením Drážní inspekce. Případné nedostatky budou řešeny operativně přímo s kontaktní osobou. Jak konstatovalo Ministerstvo vnitra, v souvislosti s podnětem Drážní inspekce uvedeným výše, nelze zcela vyloučit ojedinělé selhání lidského činitele.“

Shrnutím všech v tomto bodu ZZ uvedených skutečností, vč. analýzy záznamů hovorů operátora KOPIS vedených dne 24. 1. 2024 v souvislosti se vznikem předmětné MU (viz bod 3.1.9 této ZZ), musí DI po vyhodnocení všech souvislostí, vč. Sdělení informací z úřední činnosti DÚ, konstatovat, že minimálně v podmínkách KOPIS IBC MSK nebylo do činnosti operátora KOPIS bezpečnostní doporučení vydané k MU vzniklé dne 18. 9. 2018 v žst. Kralupy nad Vltavou předměstí ([střetnutí na ŽP P2114 žst. Kralupy nad Vltavou předměstí](#)) zcela implementováno, neboť i nadále trvá stav, kdy požadavek na omezení či zastavení drážní dopravy nebyl provozovateli dráhy SŽ v souladu s taktickým postupem BŘ – ML č. 21/N předán přímo konkrétní osobě řídící a organizující drážní dopravu v daném místě na dráze, tzn. v tomto konkrétním případě úsekovému dispečerovi 1G CDP Přerov, ale operačnímu středisku HZS SŽ [viz tabulky č. 4 a 5 této ZZ, ze kterých je mj. patrné, že v 5:46:10 h byl operátorem KOPIS zahájen telefonický hovor, jehož obsahem informoval o vzniku MU operační středisko (dispečink) HZS SŽ a v 5:46:24 h byl operátor KOPIS telefonicky kontaktován úsekovým dispečerem 1G CDP Přerov, který ho mj. informoval o zastavení drážní dopravy mezi Dětmovicemi a Bohumínem a o skutečnosti, že strojvedoucí vlaku Ex 546 na telefonické výzvy úsekového dispečera 1G CDP Přerov nereagoval].

Přestože řidič NA ohlásil na tísňovou linku až vznik MU a nikoliv jí bezprostředně předcházející uvíznutí části jízdní soupravy (návěsu Goldhofer) v prostoru ŽP P6512, hrozilo i v danou chvíli nebezpečí z prodlení, protože MU se udála na ŽP v TK č. 2 dvoukolejné trati a v dané chvíli se čistě hypoteticky mohlo na TK č. 1 Bohumín – Dětmovice pohybovat DV, jedoucí k předmětnému ŽP, např. ze směru od žst. Bohumín. Je přirozené, že DI z logiky věci nemůže vzhledem k několika proměnným hodnotám

vztažným k hypotetické jízdě DV (např. jeho rychlosti jízdy, momentální poloze na trati apod.) předjímat, zda by v takovémto případě předání informace o MU přímo osobě řídící a organizující drážní dopravu vedlo k zabránění případným dalším škodám na životech osob a majetku při již vzniklé MU, avšak rozhodně by bylo v časové tísní, kdy je člověk nucen aplikovat rychlé rozhodování a jednání v závažných věcech, učiněno v danou chvíli maximum možného.

Z tohoto důvodu nelze dle názoru DI akceptovat stávající stav, kdy operátor tísňové linky prioritně předává informaci o vzniklém nebezpečí na dráze (také MU) operačnímu středisku HZS SŽ a nikoliv osobě přímo řídící a organizující drážní dopravu, která může bezprostředně poté, co obdrží informaci o existujícím nebezpečí, konat účinné kroky (opatření) vedoucí až k zastavení drážní dopravy. Na tomto místě je rovněž nezbytné uvést, že operační střediska IZS, tzn. také KOPIS IBC MSK, měla v době ohlášení vzniku dané MU k dispozici kontaktní telefonní seznam, který byl nedílnou součástí Národního informačního systému IZS a jenž obsahoval prioritu informování konkrétních výpravčích, resp. dispečerů, provozovatele dráhy SŽ, tzn. zaměstnanců řízení provozu. Kontaktní telefonní seznam zaměstnanců řízení provozu IZS pravidelně ve frekvenci jednou za týden aktualizuje, a to vždy po obdržení „Sestavy přejezdů“, distribuované provozovatelem dráhy SŽ.

DI řešila problematiku komunikace mezi IZS a SŽ s GŘ HZS v dubnu 2024, tedy ihned po té, co zjistila, že pokud je na tísňovou linku 112 podána informace o vzniku MU např. na ŽP (veřejnosti), tak operátor této tísňové linky nemá uloženu povinnost neprodleně informovat o vzniku této MU příslušnou osobu řídící drážní dopravu uvedenou (pravidelně aktualizovanou) v Národním informačním systému. Operátor má pouze uloženu povinnost mj. informovat o vzniku události operační středisko HZS SŽ pro potřeby jejich zásahu, resp. pro potřeby zastavení drážní dopravy v dotčeném úseku, kdy je potřeba zajistit bezpečnost zasahujících složek (jinými slovy, řeší se pouze situace, kdy je třeba zastavit provoz z důvodu zásahu, nikoliv z důvodu zabránění jízdy jiného vlaku po sousední koleji). Teoreticky tak mohla nastat situace, že pokud ve vlaku nebude vlaková četa a strojvedoucí po střetnutí na přejezdu (nebo při srážce se stromem) zahyne či bude v bezvědomí, nedozví se provozovatel dráhy o tom, že došlo k dané události, a tedy nezastaví provoz na vedlejší koleji. V takové situaci ovšem bude hrozit pokračování nehodového děje a vznik dalších velmi nepříznivých následků. Na následném jednání v květnu 2025 již GŘ HZS přislíbilo, že operátor tísňové linky bude mít po přijetí ohlášení vzniku MU na ŽP za povinnost informovat přímo konkrétní osobu řídící a organizující drážní dopravu v daném místě na dráze, a nikoliv pouze HZS SŽ.

Závěrem je nezbytné uvést, že v návaznosti na vše výše uvedené považuje DI za vhodné v této věci vydat bezpečnostní doporučení (viz bod 1 a 6 této ZZ).

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy měl podle právních předpisů mj. za povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Ve smyslu této povinnosti musel zajistit, aby určená odborně způsobilá osoba zajišťující při provozování dráhy nebo drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, tzn. také zaměstnanec řízení provozu (osoba řídící drážní dopravu), která se jakýmkoliv způsobem podílela na organizování drážní dopravy, v tomto konkrétním případě se jednalo o úsekového dispečera 1G CDP Přerov, ve smyslu právních předpisů a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ, mj. dodržovala způsob a podmínky pro obsluhu dráhy, řízení drážní dopravy, sledování dopravní propustnosti dráhy, operativní řízení drážní dopravy a při obsluze dráhy pro řízení drážní dopravy využívala závislosti vyplývajících z činnosti příslušných provozovaných zabezpečovacích zařízení, tzn. SZZ, TZZ a PZZ, a při tom vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených vnitřními předpisy provozovatele dráhy SŽ.

Žádný vlak na dráze provozovatele SŽ nesměl odjet ze stanice (projet ve stanici) bez výpravy. Jednou z možností, jak bylo možné výpravu vlaku uskutečnit, jež byla aplikována také v žst. Dětmárovice, je výprava vlaku návěstí hlavního návěstidla dovolující jízdu.

V případě jízdy vlaku Ex 546 byla dne 24. 1. 2024 výprava vlaku ze SK č. 2 ze žst. Dětmárovice na TK č. 2 mezistaničního úseku Dětmárovice – Bohumín uskutečněna návěstí „Volno“ odjezdového návěstidla L2 této stanice (viz bod 3.1.8 této ZZ).

Před dovozením jízdy vlaku, výpravou vlaku, musela osoba řídící drážní dopravu provést přípravu vlakové cesty, tj. souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Pokud byla jízda vlaků organizována v prostorových oddílech, byla bez zavedení dalších opatření dovolena jízda vlaku pouze do volného prostorového oddílu. Mimořádně však bylo možné dovolit jízdu vlaku do prostorového oddílu, který není volný, jen lze-li spolehlivě vyloučit jízdu DV proti sobě a za podmínky jízdy podle rozhledových poměrů, např. při poruše zabezpečovacího zařízení. V případech, kdy se v řízené oblasti dálkově řízené stanice s DOZ a v přilehlých úsecích tratí, ve kterých se drážní doprava organizovala dálkově z jednoho řídicího pracoviště, nacházel ŽP zabezpečený PZZ, byl obsluhující zaměstnanec (osoba řídící drážní dopravu) povinen se před dovozením jízdy DV na ŽP podle indikací přesvědčit, že zařízení indikuje stav, kdy je schopno předepsaným způsobem varovat uživatele PK před příjezdem DV na ŽP.

Dne 24. 1. 2024 v době přípravy vlakové cesty pro jízdu vlaku Ex 546 ze žst. Dětmárovice do mezistaničního úseku (prostorového oddílu) mezi žst. Dětmárovice a Bohumín vykazovalo TZZ v tomto mezistaničním úseku správnou činnost, PZZ ŽP P6512 indikovalo bezporuchový stav a první traťový oddíl (prostorový oddíl) ve směru jízdy vlaku byl volný, tudíž úsekový dispečer 1G CDP Přerov dovolit jízdu vlaku Ex 546 ze SK č. 2 na TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín bez zavedení dopravních opatření.

Pokud by se obsluhující zaměstnanec (osoba řídící drážní dopravu) dozvěděl, že na ŽP je překážka nebo jiné možné ohrožení bezpečnosti provozu na ŽP, např. uváznuté silniční vozidlo, spadlý náklad apod., byl by povinen neprodleně učinit takové opatření, aby bylo zabráněno jízdě DV na ŽP.

Na tomto místě je rovněž nutné uvést, že pokud by obsluhující zaměstnanec (osoba řídící drážní dopravu) zjistil z indikace PZZ poruchu na ŽP – poruchový stav znamenající, že na ŽP je porucha, která ohrožuje bezpečnost provozu na přejezdu, musel by před dovolením jízdy DV na ŽP zavést dopravní opatření.

Dne 24. 1. 2024 vznikla porucha – poruchový stav na PZZ ŽP P6512 až v době, kdy se vlak Ex 546 již nacházel na TK č. 2 Dětmorovice – Bohumín, tedy poté, co byl ze žst. Dětmorovice vypraven návěstí „Volno“ odjezdového návěstidla L2. Při zohlednění časového sledu událostí bezprostředně předcházejících vzniku MU, vč. polohy vlaku Ex 546 na trati v době, kdy úsekový dispečer 1G CDP Přerov mohl nejdříve, tzn. 13 s před vznikem MU (bez zohlednění času potřebného pro zjištění poruchového stavu a pro potvrzení tohoto poruchového hlášení obsluhujícím zaměstnancem a také reakční dobu zaměstnance na tyto podněty, vč. zhodnocení konkrétní situace), zjistit poruchový stav PZZ ŽP P6512, jednoznačně vyplývá, že nemohl učinit takové opatření, aby bylo zabráněno jízdě Ex 546 na ŽP. Jinými slovy vyjádřeno, úsekový dispečer 1G CDP Přerov nemohl žádným způsobem zabránit jízdě vlaku Ex 546 na ŽP P6512, aby nedošlo ke střetnutí s uvázlým NA. Úsekový dispečer 1G CDP Přerov v době po vzniku MU a po neúspěšném pokusu o navázání spojení se strojvedoucím vlaku Ex 546 jednal správně, když zastavil aktivaci funkce „GSM-R STOP“ v mezistaničním úseku Dětmorovice – Bohumín veškerou drážní dopravu (viz body 3.1.7, 3.1.8 a 3.2.2 této ZZ).

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výše uvedené osoby.

Křížení dráhy s PK v úrovni kolejí muselo být označeno a zabezpečeno, přičemž drážní doprava měla podle právních předpisů přednost před provozem na PK. Křížení dráhy celostátní, dráhy regionální a vlečky s PK v úrovni kolejí (ŽP) se označovalo výstražným křížem, v případě dvoukolejného ŽP P6512 svislou dopravní značkou A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“.

ŽP P6512 byl zabezpečen PZZ, typu PZZ-EA, s celými závorovými břevny AŽD 99, se dvěma výstražníky AŽD 97-PV, typu V5, na dvou stožárech s pohonem závor (viz body 3.1.3 a 3.1.8 této ZZ). Světelné skříně výstražníků na samostatných stožárech, jejichž provedení a umístění odpovídalo ČSN 73 6380 a ČSN 34 2650 ed. 2, byly doplněny tabulkou s upozorněním „POZOR VLAK“. Pro řidiče silničního vozidla byl zajištěn rozhled na výstražník na takovou délku, aby mohl řidič spolehlivě zastavit před přejezdem, tj. na délku rozhledu pro zastavení D_z , která v daném případě ze směru od Farny Bezdínek činila 35 m, resp. ze směru od centra obce Dolní Lutyně činila 30 m.

Pro případ poruchy nebo vypnutí PZZ musela být dle ČSN 73 6380 zajištěna rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p na DV jedoucí rychlostí $10 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, která pro ŽP P6512 mající délku 13,1 m (měřenou v ose jízdního pruhu pozemní komunikace od úrovně vzdálené 4 m od osy krajní koleje k hranici nebezpečného pásma na opačné straně), pro nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu na pozemní komunikaci vedené přes ŽP mající délku 22 m, měla hodnotu 70,2 m. Skutečná rozhledová délka L_p zjištěná na místě MU po jejím vzniku činila ve všech kvadrantech 200 a více metrů.

Přibližovací doba ŽP P6512, která je podle ustanovení bodu B.4 ČSN 34 2650 ed. 2 součtem vyklizovací doby a dalších dílčích dob, měla minimální hodnotu 49,73 s.

Vyklizovací doba je obecně podle ustanovení bodu B.3 ČSN 34 2650 ed. 2 doba, během níž může ještě bezpečně projet ŽP nejdelší a nejpomalejší silniční vozidlo nebo cyklista nebo projít chodec, kteří jsou při spuštění výstrahy ve vzdálenosti 1 m před výstražníkem,

nebo břevnem závory, je-li blíže. Protože ŽP P6512 je vybaven PZZ s celými závory, činila tato doba 29,73 s.

Předzváněcí doba je obecně podle ustanovení bodu B.5.1 ČSN 34 2650 ed. 2 doba od spuštění výstrahy do okamžiku, kdy se smí začít sklápět břevno závory. V případě ŽP P6512, vybaveného PZZ s celými závory, je podle bodu B.5.3 ČSN 34 2650 ed. 2 předzváněcí doba shodná s vyklizovací dobou, tzn. předzváněcí doba činila 29,73 s.

Na tomto místě je rovněž vhodné uvést několik obecných definic vztahujících se k PZZ, které vnitřní předpisy provozovatele dráhy SŽ formulují jako:

- 1) Výstraha – vnější projev PZZ, kterým se zakazuje uživatelům PK vjezd (vstup) na ŽP nebo přikazuje jeho urychlené uvolnění (vyklizení). Výstraha může být dávana signalizací:
 - mechanickou (sklápěním, sklopenou polohou nebo zdviháním břeven závor namontovaných na závorovém stojanu),
 - světelnou (přerušovaným svícením dvou červených světél výstražníku ve směru k uživatelům PK),
 - zvukovou (dáváný zvukovou signalizací výstražníku).
- 2) Pozitivní signál – přerušované svícení bílého světla výstražníku ve směru k uživatelům PK a informuje uživatele PK, že v obvodu ŽP není DV, které by jej mohlo ohrozit [buď není v obvodu DV, nebo nemá dovoleno vjet na ŽP bez varování uživatele PK jiným způsobem – viz Dopravní opatření (např. zpravením strojvedoucího o jízdě se zvýšenou opatrností)].
- 3) Výstražný signál – signál, který varuje uživatele PK před ohrožením DV (uzavřený přejezd).
- 4) Nouzový stav – stav PZZ při poruše, která nemůže ohrozit bezpečnost provozu na ŽP. Dopravní opatření se pro jízdu DV nezavádí, není-li vnitřním předpisem provozovatele dráhy SŽ stanoveno jinak.
- 5) Poruchový stav – stav PZZ při poruše, která může ohrozit bezpečnost provozu na ŽP. Dopravní opatření se pro jízdu DV zavádí.
- 6) Obvod přejezdu – část železniční trati, která ovlivňuje činnost PZZ.
- 7) Ovládací úsek – vymezená část koleje v obvodu ŽP, vybavená technickým zařízením pro spolupůsobení DV na činnost PZZ.
- 8) Přiblížovací úsek – ovládací úsek ŽP (vybaveného PZZ) před přejezdem ve směru jízdy DV.
- 9) Dopravní opatření – administrativní úkony k zajištění bezpečnosti železničního provozu, jejichž zavedení je nařízeno vnitřními předpisy provozovatele dráhy SŽ, zejména v případě, kdy bezpečnost železničního provozu (případně i provozu na PK) nemůže být zajištěna obsluhou zabezpečovacího zařízení (při poruchách zabezpečovacího zařízení, při mimořádnostech, při výlukové činnosti apod.), přičemž zavedení dopravních opatření může být nařízeno i v jiných případech.

Z analýzy dat zaznamenaných a archivovaných SZZ žst. Dětmárovice a PZZ ŽP P6512 mj. vyplývá, že PZZ varovalo uživatele PK červeným přerušovaným světlem a přerušovaným zvukovým signálem do doby příjezdu předního čela vlaku Ex 546 na ŽP po dobu 50 s, tzn. v souladu s ČSN 34 2650 ed. 2. Lze tedy konstatovat, že uživatelé PK, tzn. také řidič uvázlého NA, byli činností PZZ ŽP P6512, v souladu s příslušnými právními předpisy, včas varováni, že se k ŽP blíží vlak (v daném případě vlak Ex 546).

Pro úplnost je na tomto místě nezbytné zopakovat, že v době vjezdu na ŽP P6512 a uvážnutí NA nebyla PZZ předmětného ŽP dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu, tzn. PZZ nezakazovalo uživatelům PK přístup/vjezd na ŽP, neboť vlak Ex 546 se v danou chvíli nacházel na karvinské zhlaví žst. Dětmárovice, tzn. v místě na dráze před ovládacím obvodem PZZ ŽP P6512. K uvedení PZZ daného ŽP do stavu výstraha došlo v 5:41:58 h až v době stání NA (po uvážnutí podvalníku Goldhofer na SV PK, vlivem čehož zůstala jízdní souprava částečně stát v prostoru ŽP P6512), přičemž po uplynutí předzváněcí doby se v 5:42:28 h začala sklápět břežna celých závor.

Podle vnitřního předpisu SŽ S4/4 musel provozovatel dráhy zajistit údržbu ŽP, jež tvořila souhrn prací, kterými se ŽP a jejich vybavení udržovaly v řádném technickém, bezpečném a sjízděném stavu za všech povětrnostních a za běžných dopravních podmínek. Údržba se prováděla průběžně po celý rok. Jedná se o řadu preventivních a jiných opatření prováděných tak, aby po dobu své životnosti ŽP plnil všechny své funkce. Údržba ŽP zahrnovala kontrolní prohlídky, odstraňování zjištěných závad, čištění, provozní údržbu, úpravu parametrů rozhledu, opravy, výměnu částí konstrukce za stejný typ apod. Cílem údržby bylo odstranit závady ve sjízděnosti, opotřebením nebo poškozením ŽP, jejích součástí a příslušenství. Za údržbu ŽP byl odpovědný vlastník přejezdu, v případě ŽP P6512 to byla ČR, povinnosti související s údržbou proto zabezpečovala příslušná odborná správa provozovatele dráhy SŽ (viz bod 3.1.6 této ZZ), v případě ŽP P6512 se jednalo o organizační jednotku OŘ Ostrava. Za evidenci údajů o ŽP a správnost údajů o ŽP na dráhách SŽ obecně odpovídalo příslušné OŘ provozovatele dráhy SŽ, v případě ŽP P6512 se jednalo o organizační jednotku OŘ Ostrava a konkrétně o IŽD ST Ostrava. Vlastník dráhy byl povinen udržovat v řádném stavu PK na ŽP bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje, na přejezdu se závorami v úseku mezi závorami, a to v celé šíři tělesa PK. Vlastník dráhy byl povinen u silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy zajistit úpravu přilehlých úseků pozemní komunikace k ŽP tak, aby najíždění (a sjíždění) silničních vozidel na přejezd (z přejezdu) bylo plynulé.

Na tomto místě je nezbytné uvést, že zákon č. 13/1997 Sb. mj. rozděluje:

- silnice podle svého určení a dopravního významu na:
 - silnice I. třídy, které jsou určeny zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
 - silnice II. třídy, které jsou určeny pro dopravu mezi okresy,
 - silnice III. třídy, které jsou určeny k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace;
- místní komunikace podle dopravního významu, určení a stavebně-technického vybavení:
 - místní komunikace I. třídy,
 - místní komunikace II. třídy, které jsou dopravně významnou sběrnou komunikací s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
 - místní komunikace III. třídy, které jsou obslužnými komunikacemi,
 - místní komunikace IV. třídy, které jsou komunikacemi nepřístupnými provozu silničních motorových vozidel nebo na nichž je umožněn smíšený provoz.

Pro úplnost je vhodné poznamenat, že při provádění rekonstrukcí ŽP dochází k uvedení ŽP do stavu v souladu s aktuálně platnou legislativou. V rámci rekonstrukce přejezdu může být realizována i změna dispozice křížení.

Provozovatel dráhy SŽ v době vzniku předmětné MU vedl dokumentaci vztažnou k ŽP P6512 se stavebně-technickými parametry, jež byla mj. obsažena v:

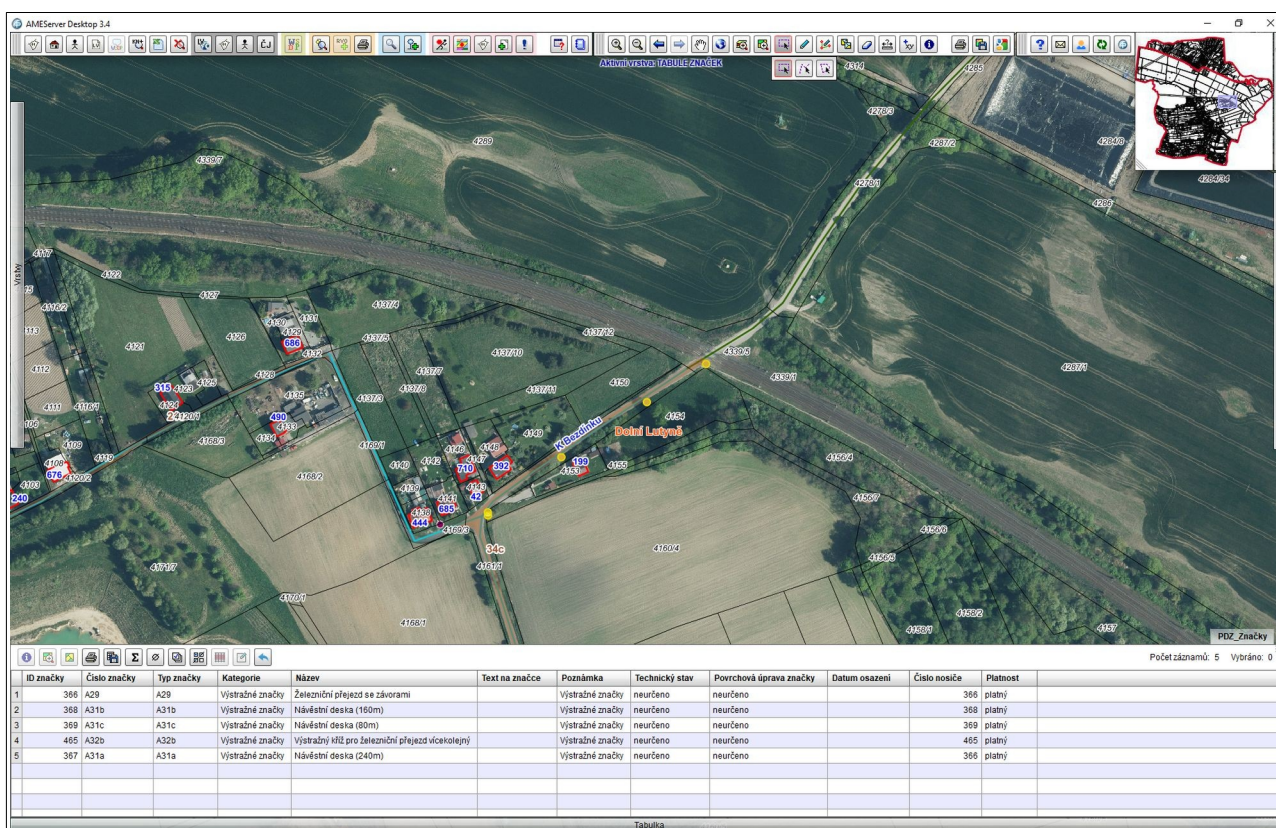
- tzv. Evidenčním listu přejezdu, sestávajícího z dokumentů:
 - List č. 1 – Souhrnné údaje o přejezdu,
 - List č. 2 – Provozně-technické údaje o přejezdu v koleji č. 1 a 2;
- IS Přejezdy.

Z výše uvedené dokumentace mj. vyplývá, že ŽP P6512, situovaný v evidenčním kilometru 281,911, nacházející se v MSK, v okrese Karviná, v obci a k. ú. Dolní Lutyně, nesoucí místní název Bezdínek, byl zřízen dne 6. 9. 1946 a poslední jeho rekonstrukci provozovatel dráhy evidoval ke dni 31. 10. 2001. Délka ŽP měla činit 13,1 m, volná šířka PK 5 m, sklon PK vlevo od začátku dráhy 10,8 % a vpravo od začátku dráhy -3,3 %. Informace o PK mj. obsahovaly údaje o čísle/třídě komunikace (identifikaci), kde bylo uvedeno „*MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny*“, resp. „*MK-MKIII*“, správce komunikace, kde bylo uvedeno „*Obec Dolní Lutyně*“, maximální rychlost přes ŽP „*50 km/h*“, a největší přípustná délka vozidla (jízdní soupravy) „*Nejdelší vůz (...): 22 m*“. V položce „Dopravní značka „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez““, resp. „Umístěna značka B17“, bylo v části „vlevo“ i „vpravo“ uvedeno „*Ne*“, resp. „*Není*“, a v položce „Jiné dopravní značky“, resp. „Jiné dopravní značení“ bylo zapsáno „*A29, A31a, A31b, A31c*“. Jak již bylo výše uvedeno ŽP P6512 byl zabezpečen PZS 3ZBI, typu PZZ-EA, s úplnými závislostmi, se závorami, pozitivním signálem, ovládané automaticky jízdou DV, kdy informace o stavu PZZ byly předávány obsluhujícímu zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ (viz bod 3.1.8 této ZZ).

Pro ucelenost informace o kategorii PK přilehlé k ŽP P6512, jež byla v evidenci provozovatele dráhy uvedena jako „*MK/D1 - místní komunikace - pěší a obytné zóny*“, resp. „*MK-MKIII*“, tzn. místní komunikace, je nezbytné uvést, že podle zákona č. 13/1997 Sb. rozhoduje o zařazení PK do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd příslušný silniční správní úřad, a to na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně-technického vybavení. Veškeré PK kategorie místní komunikace nacházející se v k. ú. Dolní Lutyně a vlastněné obcí Dolní Lutyně byly evidovány v pasportu, který vedl jejich správce, tj. obec Dolní Lutyně. Dle tohoto pasportu místních komunikací vedla ze směru od centra obce Dolní Lutyně k ŽP P6512 místní komunikace III. třídy, č. 34c, nazývaná se „*K Bezdínku*“.

Konec této PK, přilehlé k ŽP P6512 z jihozápadního směru, se nacházel na pozemku p. č. 4161/1, druhu „ostatní plocha“, způsobu využití „ostatní komunikace“, s vlastnickým právem „Obec Dolní Lutyně“, na něhož mj. navazoval pozemek p. č. 4339/1, druhu „ostatní plocha“ a se způsobem využití „dráha“ (viz Obr. č. 7), na němž se mj. nacházel také ŽP P6512 a na něj navazující k ŽP přilehlá SV PK. Na SV PK plynule navazovala PK vedená na pozemku p. č. 4278/1, jehož vlastníkem, stejně jako navazující veřejně přístupné PK, kategorie účelová komunikace, byla společnost NETIS.

Na tomto místě je rovněž nezbytné uvést, že účelovou komunikací je ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. PK sloužící ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními PK nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků, přičemž příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s PČR upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka.



Obr. č. 7 Fragment pasportu místních komunikací vlastněných obcí Dolní Lutyně zobrazující na ortofotomapě část místní komunikace III. třídy č. 34c – ul. K Bezdínku

Zdroj: OÚ Dolní Lutyně

Na základě výše uvedeného lze jednoznačně konstatovat, že informace o stavebně-technických parametrech ŽP P6512 evidované provozovatelem dráhy SŽ obsahující údaje o kategorii a správci PK nekorespondovaly s údaji evidovanými v pasportu místních komunikací vedeném příslušným silničním správním úřadem, tzn. OÚ Dolní Lutyně, protože podle evidence provozovatele dráhy SŽ se v případě SV PK vedené na pozemku p. č. 4339/1 mělo jednat o místní komunikaci a jejímž správcem měla být obec Dolní Lutyně.

Řešení určení skutečné kategorie a vlastníka SV PK, zahájené SŽ až po vzniku předmětné MU, nebylo do doby vydání ZZ příslušnými správními orgány uzavřeno, a DI tak nemohla šetřením MU zjistit, zda se v případě SV PK prokazatelně jedná o místní anebo účelovou PK, a tudíž nemohla zjistit ani jejího vlastníka (viz bod 2.3 této ZZ), a proto nemohla DI výše uvedené zjištění vyhodnotit jako porušení týkající se úloh a povinností SŽ či OÚ Dolní Lutyně, a to jak v příčinné souvislosti, tak mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

V návaznosti na předchozí text se DI obrátila na příslušný silniční správní úřad obce s rozšířenou působností, kterou pro PK kategorie účelová komunikace nacházejících se v k. ú. Dolní Lutyně byl MěÚ Bohumín, se žádostí o postoupení informace o vlastníkově PK (fyzické nebo právnické osobě) vedené na pozemku p. č. 4339/1. MěÚ Bohumín DI odpověděl, že informací o vlastníkově SV PK vedené na pozemku p. č. 4339/1 nedisponuje a také, že „*Vlastníkem uvedené parcely je Správa železnic, ..., která by tedy měla vědět, kdo je vlastníkem komunikace na její parcele.*“. Na tomto místě je však nutné poznamenat,

že vlastníkem p. č. 4339/1 byla ČR a nikoliv SŽ, která však na tomto pozemku vykonávala právo hospodařit s majetkem státu. Se zohledněním na výše uvedené se DI dále ve věci vlastníka PK vedené na pozemku p. č. 4339/1 opakovaně obrátila se žádostí o sdělení této informace na SŽ, která dne 15. 5. 2024 sdělila, že „*Vlastnictví pozemní komunikace závisí na zjištění kategorie komunikace (ust. § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích), ...*“, a dále dne 17. 7. 2024, 9. 9. a 25. 11. 2025 potvrdila, že i nadále trvá situace, kdy SŽ nebyla známa kategorie a ani vlastník předmětné PK. Uvedené SŽ doložila mj. informacemi vztažnými k dané problematice obsaženými v dokumentech:

- Žádost o určení právního vztahu (dokument SŽ);
- Rozhodnutí OÚ Dolní Lutyně;
- Odvolání proti rozhodnutí OÚ Dolní Lutyně (dokument SŽ);
- Rozhodnutí Krajského úřadu MSK o odvolání;
- Usnesení Krajského úřadu MSK o určení příslušnosti;
- Oznámení o zahájení řízení o existenci místní komunikace (dokument MěÚ Bohumín);
- Oprava zahájení řízení o existenci místní komunikace (dokument MěÚ Bohumín);
- Doplnění důkazů a tvrzení (dokument SŽ),

jež mj. obsahují komunikaci s orgány státní správy.

V souvislosti s faktem, že SŽ nebyl v době vzniku MU znám vlastník SV PK, je tak i v návaznosti na výše uvedené vyjádření MěÚ Bohumín ve věci vlastnictví SV PK nasnadě otázka, zda SŽ část pozemku p. č. 4339/1, jehož vlastníkem je ČR (viz body 2.3, 3.1.3 a 3.1.8 této ZZ) a na němž se nachází SV PK, spravovala s péčí řádného hospodáře, tzn. zda vykonávala svou funkci s potřebnými znalostmi a pečlivostí, což však DI s ohledem na výše uvedené nepřísluší hodnotit.

Podle platných právních předpisů musel ŽP P6512 svým provedením vyhovovat bezpečnému provozování drážní dopravy a musel zajistit bezpečnost účastníků provozu na PK. Zejména muselo být podle projektové dokumentace zajištěno označení a zabezpečení ŽP, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky. Při stavbě ŽP musely být dodrženy technické požadavky týkající se zejména délky a šířky ŽP, volné výšky přejezdové vozovky na elektrizovaných tratích a nejmenší vzdálenosti kolejnicového styku od konstrukce ŽP, a to v závislosti na druhu pozemní komunikace a počtu kolejí umístěných na ŽP. Stavební úprava povrchu ŽP musela být provedena tak, aby odpovídala zatížení silničního provozu a zajišťovala bezpečnost provozování drážní dopravy.

Vlastník dráhy, kterým byla ČR, přičemž právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, musel k zajištění provozuschopnosti dráhy v obecné rovině zajistit, aby provozně-technický stav každého ŽP, tedy vč. ŽP P6512, zabezpečoval bezpečné provozování dráhy a bezpečný provoz na PK, zejména muselo být podle projektové dokumentace zajištěno označení a zabezpečení ŽP, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky (dle ČSN 73 6380 se v případě ŽP P6512 zabezpečeného PZZ doplněným břevny celých závor, jedná o vozovku PK v prostoru mezi závorovými břevny). Z tohoto důvodu SŽ prováděla pravidelné prohlídky a měření stavebně-technického stavu staveb drah, tzn. také ŽP, a to při:

- obchůzce trati, vykonávané pro zjišťování stavu železničního svršku a spodku, ŽP a staveb železničního spodku a zjišťování případného výskytu zdroje ohrožení dráhy, přičemž v kolejích s rychlostí vyšší než $120 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ nebyly v souladu s právními předpisy pěší obchůzky v běžné koleji předepsány. V případě potřeby, např. za účelem zjištění stavu ŽP, se prováděla tzv. místní prohlídka, která byla ve smyslu odst. 3 čl. 4 vnitřního předpisu SŽ S2/3, ve znění účinném v době vzniku MU, mimořádnou kontrolou (viz níže);
- komplexní prohlídce trati, při níž byl posuzován stav železničního svršku, tělesa železničního spodku, staveb železničního spodku, nástupišť, ramp a ŽP po zimním období a zjišťovaly se závady a jejich rozsah, pro níž byl stanoven časový interval 12 měsíců (viz níže);
- prohlídce ŽP, při níž byl podle projektové dokumentace kontrolován stav označení a zabezpečení přejezdu a přechodu, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky, pro níž byl stanoven časový interval 12 měsíců (viz níže),

přičemž časové intervaly prohlídek bylo dle Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 177/1995 Sb., resp. bodu 1.2.8 vnitřního předpisu SŽ S2/3, ve znění účinném v době provedení poslední společné prohlídky, možné pro zajištění praktické proveditelnosti jednotlivě prodloužit nebo zkrátit o 1/6 délky intervalu se zaokrouhlením na celé dny nahoru, avšak četnost prohlídek v průběhu roku musela být dodržena.

Poslední pravidelnou prohlídku a měření stavebně-technického stavu staveb drah „Komplexní prohlídka trati“ před vznikem MU, kdy objektem kontroly byl traťový úsek „Bohumín-Dětmovice“, kontrolovanými objekty TK č. 1 a TK č. 2, vč. ŽP P6512, provedla odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy SŽ dne 3. 5. 2023 formou kontrolní jízdy speciálním DV – Motorovým univerzálním vozidlem MUV 75 určeným pro údržbu železničních tratí.

Provedenou kontrolou nebyly zjištěny žádné závady, přičemž odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy SŽ k provedení komplexní prohlídky trati do Protokolu z kontroly v části „Zjištěná zjištění:“ uvedla (zaznamenala) „*Vyhovuje Bezpečnému provozu.*“.

Poslední pravidelnou prohlídku a měření stavebně-technického stavu staveb drah „Prohlídka přejezdů a přechodů“ před vznikem MU, kdy objektem kontroly byly „Přejezdy a přechody Bohumín – Dětmovice“, kontrolovanými objekty TK č. 1 a TK č. 2, vč. ŽP P6512, provedl IŽD ST Ostrava dne 21. 4. 2023.

Provedenou kontrolou nebyly zjištěny žádné závady, přičemž odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy SŽ do Protokolu z kontroly v části „Zjištěná zjištění:“ uvedla (zaznamenala) „*Bez závad*“.

Protože SŽ realizovala poslední opravu ŽP P6512 v roce 2019 (viz bod 3.1.9 a tento bod níže této ZZ), zabývala se DI nejen výše uvedenou poslední kontrolu „Prohlídka přejezdů a přechodů“ ŽP P6512 provedenou dne 21. 4. 2023, ale také dokumentací provozovatele dráhy o kontrolách „Prohlídka přejezdů a přechodů“ uskutečněných na tomto ŽP v intervalu 12 měsíců v letech 2019 až 2022. IŽD ST Ostrava nezjistil vykonanými kontrolami závady.

Sjízdnost přejezdové vozovky ŽP P6512 byla provozovatelem dráhy kontrolována zejména při prohlídce „Prohlídka přejezdů a přechodů“, v rámci níž byla podle projektové dokumentace kontrolována mj. sjízdnost přejezdové vozovky, tzn. vozovka PK pouze v prostoru mezi závorovými břevny. Kontrolu sjízdnosti vozovky PK vykonávanou provozovatelem dráhy pouze v prostoru mezi závorovými břevny ŽP považuje DI za

nedostatečnou a neefektivní, protože v plném rozsahu nezajišťuje bezpečnost drážní dopravy a bezpečnost účastníků provozu na PK tím, že není kontrolováno a následně hodnoceno, zda nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu na dané pozemní komunikaci dokáže celou svojí délkou přes ŽP bezpečně přejet. Pro účinnou kontrolu bezpečnosti místa křížení dráhy s PK v úrovni kolejí je dle názoru DI nezbytné vždy posuzovat nejen sjízdnost přejezdové vozovky, ale rovněž sjízdnost přilehlých PK pro nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu na dané PK (viz body 1 a 6 této ZZ).

Uvedené zjištěné nelze posuzovat v příčinné souvislosti s MU, neboť i kdyby byla SV PK v rámci prohlídek tohoto ŽP posuzována, nelze vyloučit, že by její posouzení bylo provedeno vizuálně, a posuzující by tak neměl možnost zjistit odchylku ve stavebním uspořádání SV PK – mezi skutečnou úpravou podélného sklonu SV PK (mimo přejezdovou vozovku) a Projektovou dokumentací SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentací skutečného provedení SO 93-17-03 (viz tento bod této ZZ níže), ve spojení se skutečností, že v době od kolaudace stavby v roce 2004 do vzniku MU nebyly na předmětné SV PK uskutečněny žádné úpravy tvaru a povrchu vozovky, vč. jejího podélného profilu. Odchylku ve stavebním uspořádání SV PK, tzn. mezi skutečnou úpravou podélného sklonu SV PK (mimo přejezdovou vozovku) a Projektovou dokumentací SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentací skutečného provedení SO 93-17-03, bylo možné zjistit výlučně geodetickým zaměřením podélného profilu SV PK.

Nad rámec prohlídek ŽP, vyplývajících z platného legislativního rámce obsaženého mj. v Příloze č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., zavedl provozovatel dráhy SŽ systém společných prohlídek ŽP a přilehlé PK (dále také jen společná prohlídka), jejichž cílem bylo zvýšení bezpečnosti silničního a železničního provozu a snížení počtu MU, kdy byl z pohledu odpovědnosti zainteresovaných subjektů dle vnitřního předpisu SŽ S4/4 komplexně posuzován stav ŽP, přičemž do odpovědnosti:

- vlastníka dráhy patřila:
 - oblast ŽP vymezena vzdáleností 2,5 m od osy krajní koleje u ŽP bez závor,
 - oblast ŽP vymezená vzdáleností mezi závorami,
 - rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla (viz ČSN 73 6380),
 - výstražné kříže a dopravní (silniční) značky umístěné na stožáru výstražníku, stožáru závory nebo sloupku výstražného kříže,
 - PZZ,
 - odvodnění vlastního ŽP, které je umístěné v části, za kterou odpovídá vlastník dráhy,
 - návěstidla mající vazbu na ŽP (přejezdník, varovná návěstidla např. výstražný kolík, atd.),
 - vodorovné dopravní značení ve vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje u ŽP bez závor, případně mezi závorami u ŽP zabezpečených PZZ (např. vodící proužky);
- vlastníka PK patřila:
 - PK od vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje ŽP, která navazuje na oblast s odpovědností vlastníka dráhy u ŽP bez závor,
 - PK až od úrovně závor, která navazuje na oblast s odpovědností vlastníka dráhy u ŽP zabezpečených PZZ se závorami,

- svislé nebo vodorovné dopravní značení mající vazbu na ŽP (např. návěstní desky, značky zakazující vjezd některým silničním vozidlům, značky upozorňující na ŽP, značky upravující přednost, příkazující směr jízdy, zakazující odbočení, atd.),
- tabulky zakazující použití chemického posypu (sůl nebo solanka) při zimní údržbě PK,
- úplnost a technický stav vodorovného dopravního značení na PK mimo obvod dráhy,
- odvodnění PK, které je umístěné v části, za kterou odpovídá vlastník PK,
- jiná silniční dopravní zařízení mající vazbu na přejezd.

Společnou prohlídku ŽP a přilehlé PK svolával vlastník dráhy a na každém ŽP měla být vykonána 1x za 5 let v případě křížení dráhy se silnicí I., II., III. třídy, resp. 1x za 10 let v případě křížení dráhy s místní nebo účelovou PK, přičemž časový interval společné prohlídky bylo dle bodu 1.2.8 vnitřního předpisu SŽ S2/3, ve znění účinném v době provedení poslední společné prohlídky, možné pro zajištění praktické proveditelnosti jednotlivě prodloužit nebo zkrátit o 1/6 délky intervalu se zaokrouhlením na celé dny nahoru. Účastníky společné prohlídky byli:

- za vlastníka dráhy: SŽ, příslušné OŘ,
- za vlastníka PK:
 - u silnic I. třídy – Ředitelství silnic a dálnic ČR,
 - u silnic II. a III. třídy – Správa a údržba silnic,
 - u místní komunikace – obec,
 - u účelové komunikace – vlastník (fyzická nebo právnická osoba, např. i obec).

Na společnou prohlídku bylo možné přizvat i zástupce PČR. Účastníci společné prohlídky musely být osoby znalé projednávané problematiky s odpovídající odpovědností. Kromě pravidelných společných prohlídek bylo možné svolat mimořádnou prohlídku na žádost vlastníka dráhy, PK nebo třetího subjektu (např. PČR, DÚ, atd.).

Obsahem společné prohlídky byla fyzická prohlídka ŽP, přilehlé železniční dopravní cesty a přilehlých PK. Společná prohlídka železniční dopravní cesty se prováděla do vzdálenosti předepsaných rozhledových poměrů. Společná prohlídka PK na silnicích I., II. a III. třídy se prováděla do vzdálenosti 240 m od ŽP, v případě místních a účelových komunikací se prováděla na délku předepsaného rozhledu na výstražník nebo výstražný kříž nebo od místa předepsané viditelnosti nejvzdálenější dopravní značky související s ŽP.

Skutečnosti zjištěné při společné prohlídce zaznamenávali účastníci prohlídky do Záznamu ze společné prohlídky, který sestává ze dvou částí:

- první část je list formátu A4 (dále jen část 1 Záznamu ze společné prohlídky), kde je v horní polovině schematická mapka ŽP a jeho nejbližšího okolí a v dolní části jsou obecná data o ŽP. Celá první strana je vygenerována z IS Přejezdy, kterou připraví zástupce vlastníka dráhy;
- druhou část tvoří několik listů formátu A4 (dále jen část 2 Záznamu ze společné prohlídky), na kterých jsou uvedeny otázky týkající se vlastního ŽP a jeho nejbližšího okolí, na něž odpovídají účastníci společné prohlídky. Na základě těchto odpovědí účastníci společné prohlídky navrhnou případné bezpečnostní úpravy. Otázky jsou řazeny do jednotlivých okruhů, přičemž každý okruh účastníci společné prohlídky zvlášť vyhodnotí a písemně vyznačí, jaké případné úpravy budou provedeny, kdo je provede a jaký je termín provedení.

Obě části Záznamu o společné prohlídce musel mít zástupce vlastníka dráhy během prohlídky k dispozici. Výsledkem společné prohlídky ŽP a přilehlé PK muselo být komplexní posouzení stavu ŽP a přilehlé PK z hlediska bezpečného přejetí dráhy silničním vozidlem. Vyplněný Záznam o společné prohlídce musel být podepsaný všemi zúčastněnými. V případě, že ze společné prohlídky vyplynuly návrhy na řešení vedoucí ke zvýšení bezpečnosti na ŽP, musely být uvedeny v Záznamu o společné prohlídce. Po provedení společné prohlídky ŽP zaslal zástupce vlastníka dráhy účastníkům společné prohlídky kompletní Záznam o společné prohlídce, tzn. obě jeho části, a to nejpozději ve lhůtě třech týdnů. Pokud se účastníci společné prohlídky nedohodli na případných úpravách, mohla kterákoliv strana podat podnět příslušnému správnímu úřadu k řešení situace, kterým mohl v době konání společných prohlídek ŽP P6512 být:

- DÚ (v případě, kdy nedošlo mezi účastníky společné prohlídky k dohodě v oblasti obvodu dráhy);
- příslušný silniční správní úřad (v případě, kdy nedošlo mezi účastníky společné prohlídky k dohodě v oblasti rozhledového pole pro rychlá vozidla mimo obvod dráhy), tj. krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a obec;
- orgán příslušný ke stanovení místní úpravy,
- obec s rozšířenou působností v případě stanovení místní úpravy na veřejně přístupné účelové komunikaci po předchozím vyjádření PČR.

V případě, že se odpovědný zástupce vlastníka PK nezúčastnil společné prohlídky, ač byl řádně (písemně) a včas (minimálně 14 dnů před termínem konání) vyzván, prohlídka ŽP se vykonala a „Záznam o společné prohlídce“ mu byl předán nebo zaslán. V případě, že byly na straně vlastníka PK zjištěny nedostatky nebo jeho nečinnosti, byl případ předán provozovatelem dráhy jako podnět k řízení příslušnému správnímu orgánu.

Vyplněný a podepsaný „Záznam o společné prohlídce“ musel být řádně uchován po dobu nejméně 10 let od data provedení prohlídky.

Na tomto místě je nutné připomenout, že výše popsany předpisový rámec popisuje stav platný v době vzniku MU. Poslední společná prohlídka ŽP P6512 před vznikem předmětné MU však byla provozovatelem dráhy SŽ provedena dne 11. 8. 2020. V době realizace poslední společné prohlídky (a rovněž v době obou jí předcházejících společných prohlídek provedených dne 12. 8. 2010 a 12. 1. 2015) měl provozovatel dráhy SŽ stanoveny technologické postupy k jejich provádění vnitřním předpisem SŽ S2/3 a Pokynem č. 4/2010, jenž byl nahrazen výše uvedeným vnitřním předpisem SŽ S4/4, účinným od 1. 1. 2022. Obdobně jako v době vzniku MU platného předpisového rámce rovněž Pokyn č. 4/2010 mj. stanovoval pro provedení společné prohlídky odpovědnost vlastníka dráhy a odpovědnost vlastníka PK, definoval její účastníky, dále popisoval její organizaci a obsah, přičemž právě obsah Pokynu č. 4/2010 byl mj. do vnitřního předpisu SŽ S4/4 implementován.

Jak již bylo uvedeno výše, společné prohlídky ŽP a přilehlé PK svolával vlastník dráhy – provozovatel dráhy SŽ, přičemž jedním ze směrodatných (určujících) faktorů, které osoby (ať právnické či fyzické) měly být svolány, bylo vlastnictví PK, odvíjející se v případě silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací, což bylo jednoznačně definováno, tzn. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa a údržba silnic, resp. obec. Pouze v případě účelové komunikace se tedy mohlo jednat o právnickou anebo fyzickou osobu, jež nemohla z pochopitelných důvodů být obecným rámcem obsaženým ve vnitřních předpisech

provozovatele dráhy SŽ jednoznačně detekována, neboť ve většině případů se zpravidla jedná o PK patřící různým vlastníkům.

Klíčovým faktorem, aby byly k účasti na společné prohlídce ŽP a přilehlé PK provozovatelem dráhy svolány všechny osoby (ať právnické či fyzické), jejichž vyjádření se k ŽP a k němu přilehlé PK je v tom kterém případě nezbytné, je správnost informací (evidovaných údajů) obsažených v evidenci údajů o ŽP, jež korespondují se skutečným stavem věci. Za správnost evidenčních údajů v případě ŽP P6512 odpovídalo OŘ Ostrava, konkrétně IŽD ST Ostrava.

Do následující tabulky byly z bodu „1. Obecné údaje o železničním přejezdu a přechodu (dále jen přejezd)“ (dále jen bod 1) části 2 Záznamu ze společných prohlídek extrahovány položky 1.1 až 1.3, 1.10, 1.11 a 1.13.

datum prohlídky	předmět prohlídky (výběr z části 1 a z bodu 1 části 2 Záznamů ze společných prohlídek ŽP P6512)	zjištění
12. 8. 2010	Číslo/třída komunikace	-/D1 ³⁾
	1.1 Jaký je počet nehod na přejezdu za posledních 5 let?	-
	1.2 Lze očekávat zvýšení (Z) nebo snížení (S) dopravního momentu? (... , průmyslová, obchodní zóna)	NE
	1.3 Užívá se přejezd sezóně? (Ano/Ne)	ANO
	1.10 Je ve vzdálenosti menší než 300 m další přejezd nebo mimoúrovňové křížení? (Ano/Ne)	NE
	1.11 Pokud ano, lze přejezd zrušit? (Ano/Ne)	NE
	1.13 Je technický stav vozovky v oblasti přejezdu vyhovující? (Ano/Ne)	ANO
	Poznámky a doplnění závěrů:	není uveden žádný text
12. 1. 2015	Číslo/třída komunikace	MK/D1
	1.1 Jaký je počet nehod na přejezdu za posledních 5 let?	NE
	1.2 Lze očekávat zvýšení (Z) nebo snížení (S) dopravního momentu? (... , průmyslová, obchodní zóna)	NE
	1.3 Užívá se přejezd sezóně? (Ano/Ne)	NE
	1.10 Je ve vzdálenosti menší než 300 m další přejezd nebo mimoúrovňové křížení? (Ano/Ne)	NE
	1.11 Pokud ano, lze přejezd zrušit? (Ano/Ne)	–
	1.13 Je technický stav vozovky v oblasti přejezdu vyhovující? (Ano/Ne)	ANO
	Poznámky a doplnění závěrů:	není uveden žádný text
11. 8. 2020 ⁴⁾	Číslo/třída komunikace	MK/D1
	1.1 Jaký je počet nehod na přejezdu za posledních 5 let?	-
	1.2 Lze očekávat zvýšení (Z) nebo snížení (S) dopravního momentu? (... , průmyslová, obchodní zóna)	Z
	1.3 Užívá se přejezd sezóně? (Ano/Ne)	NE

1.10 Je ve vzdálenosti menší než 300 m další přejezd nebo mimoúrovňové křížení? (Ano/Ne)	NE
1.11 Pokud ano, lze přejezd zrušit? (Ano/Ne)	NE
1.13 Je technický stav vozovky v oblasti přejezdu vyhovující? (Ano/Ne)	ANO
Poznámky a doplnění závěrů:	není uveden žádný text

3) odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy SŽ – IŽD ST Ostrava uvedla u položky „Číslo/třída komunikace“ části 1 Záznamu ze společných prohlídek zápis „-D1“, tzn. pouze podskupinu D1 (tzn. komunikace se smíšeným provozem) funkční skupiny D. Uvedené nelze považovat za porušení právních ani vnitřních předpisů provozovatele dráhy, neboť ve formuláři části 1 Záznamu ze společných prohlídek není v názvu položky „Číslo/třída komunikace“ použit výraz „kategorie“, a odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy SŽ – IŽD ST Ostrava nemusela tudíž uvést kategorii PK dle jejich rozdělení uvedeném v zákoně č. 13/1997 Sb., v tomto konkrétním případě dle evidovaných údajů „MK“ (místní komunikaci). Přestože v části 1 Záznamu ze společných prohlídek není uvedena kategorie PK, je dle uvedené podskupiny „D1“ jednoznačné, že se dle ČSN 73 6110 jednalo o místní komunikaci.

4) časový interval společné prohlídky ŽP P6512 (tj. mezi prohlídkami uskutečněnými dne 12. 1. 2015 a 11. 8. 2020) byl odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy SŽ – IŽD ST Ostrava v tomto konkrétním případě prodloužen o téměř 7 měsíců (212 dnů), což provozovateli dráhy SŽ umožňovalo znění bodu 1.2.8 vnitřního předpisu SŽ S2/3, ve znění účinném v době provedení poslední společné prohlídky, tzn. možnost jednotlivě prodloužit provedení prohlídky o 1/6 délky (v tomto konkrétním případě do 12. 11. 2020) intervalu se zaokrouhlením na celé dny nahoru, avšak při dodržení četnosti prohlídek v průběhu roku (viz tento bod této ZZ výše). Na tomto místě je však nutné poznamenat, že obsahem vnitřního předpisu SŽ S2/3 účinného od 1. 4. 2020 bylo v případě křížení dráhy s místní nebo účelovou PK umožněno společnou prohlídku ŽP a přilehlé PK vykonat 1x za 10 let (rovněž viz tento bod této ZZ výše).

Ze Záznamů ze společných prohlídek provedených v letech 2010 až 2020 jednoznačně vyplývá, že provozovatel dráhy v souladu s v dané době účinnými vnitřními předpisy SŽ S2/3 a Pokynem č. 4/2010 vykonal ve sledovaném období celkem 3 společné prohlídky ŽP P6512, a to v intervalu 1x za 5 let. Dále lze z analyzované dokumentace vyvodit, že všech 3 společných prohlídek tohoto ŽP P6512 se zúčastnil pouze IŽD ST Ostrava a zástupkyně OÚ Dolní Lutyně. Jelikož:

- IŽD ST Ostrava, vedoucí technického oddělení ST Ostrava (ve funkci v době provedení společných prohlídek ŽP P6512) a náměstek ředitele pro provoz infrastruktury OŘ Ostrava (ve funkci v době provedení společných prohlídek ŽP P6512) využili svého práva a odmítli DI podat k MU své vysvětlení (viz body 2.3 a 3.1.9 této ZZ)
- a ze Záznamů ze společných prohlídek nevyplývá, zda se IŽD ST Ostrava při provedených společných prohlídkách vyjadřoval výhradně ve věcech odpovědnosti vlastníka dráhy (tj. k oblasti ŽP vymezené vzdáleností mezi závorami, rozhledovému poli pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla, výstražným křížům a dopravním (silničním) značkám umístěným na stožáru výstražníku, stožáru závory nebo sloupku výstražného kříže, PZZ, odvodnění vlastního ŽP, které je umístěné v části, za kterou odpovídá vlastník dráhy) anebo také k přilehlým PK pro potřeby zajištění bezpečného přejetí dráhy silničním vozidlem celou svou délkou,

nemohla DI šetřením MU prokazatelně zjistit, zda SV PK byla v rámci provedených společných prohlídek ŽP P6512 některým z účastníků skutečně posuzována, a to od místa předepsané viditelnosti nejvzdálenější dopravní značky související s ŽP, tzn. dopravní značky A 31a „Návěstní deska (240 m)“, nad níž byla umístěna svislá výstražná dopravní značka A 29 „Železniční přejezd se závorami“, a tudíž konstatovat, zda byly či nebyly porušeny úlohy a povinnosti provozovatele dráhy SŽ.

Naopak z podaného vysvětlení účetní, která se jako zástupkyně OÚ Dolní Lutyně zúčastnila společných prohlídek ŽP P6512 vykonaných v letech 2015 a 2020, vyplývá, že

se v rámci těchto prohlídek vyjadřovala výhradně k PK ul. K Bezdínku, tj. k PK přilehlé k ŽP ze strany od centra obce Dolní Lutyně, a nikoliv k SV PK (viz bod 3.1.9 této ZZ).

Pro úplnost je nezbytné doplnit, že i kdyby byla SV PK tím kterým účastníkem v rámci společných prohlídek tohoto ŽP posuzována, bylo by posouzení provedeno s největší pravděpodobností výhradně vizuálně a posuzující účastník kontroly by neměl možnost zjistit odchylku ve stavebním uspořádání SV PK – mezi skutečnou úpravou podélného sklonu SV PK (mimo přejezdovou vozovku) a Projektovou dokumentací SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentací skutečného provedení SO 93-17-03 (viz tento bod této ZZ níže), se zohledněním skutečnosti, že v době od kolaudace stavby v roce 2004 do vzniku MU nebyly na předmětné SV PK uskutečněny žádné úpravy tvaru a povrchu vozovky, vč. jejího podélného profilu.

Údaje vztahující se ke zjištění technického stavu vozovky v oblasti ŽP P6512 uvedené účastníky společné prohlídky do Záznamu ze společné prohlídky, konané dne 11. 8. 2020, nelze považovat za korektní, a to s ohledem na skutečnost, že účastníci předmětné prohlídky do Záznamu ze společné prohlídky neuvedli poškození živičného povrchu vrypy, nacházejícími se na SV PK v místě za pracovní spárou (ve vzdálenosti 6,37 m od osy TK č. 2), vzniklými s největší pravděpodobností hraničící s jistotou kontaktem spodních částí neidentifikovaných silničních, resp. zvláštních, vozidel s živičným povrchem SV PK při přejíždění dráhy, tzn. ŽP P6512, jež bylo komplexním posouzením stavu ŽP a přilehlých PK snadno zjiitelné pohledem, a v souvislosti s poškozením živičného povrchu vrypy ani žádné návrhy na řešení vedoucí k zajištění bezpečnosti na ŽP.

Účastníci společné prohlídky měli pro relevantnost výsledku společné prohlídky ŽP P6512 a přilehlých PK vyhodnotit viditelné poškození živičného povrchu vrypy SV PK jako možné ohrožení bezpečnosti silničního a železničního provozu, jehož potenciál spočíval v omezení bezpečného přejetí dráhy silničním, resp. zvláštním, vozidlem určitých parametrů. Existenci poškození živičného povrchu vrypy v době konání dané společné prohlídky dokládá provozovatelem dráhy SŽ pořízená fotodokumentace ze dne 11. 8. 2020, přičemž není od věci zmínit, že fotodokumentací ze společných prohlídek uskutečněných v letech 2010 a 2015 provozovatel dráhy SŽ již nedisponuje, avšak dle veřejně přístupné fotodokumentace vozovky SV PK pořízené v roce 2013 (dostupné na mapy.com) lze určit, že předmětné vrypy vznikly někdy v mezidobí let 2013 a 2020.

Uvedené nelze posuzovat v příčinné souvislosti s MU, protože provozovatel dráhy SŽ by na základě zápisu o poškození živičného povrchu vrypy (nacházejícími se na SV PK v místě za pracovní spárou) do Záznamu ze společné prohlídky nemusel posléze zjistit odchylku ve stavebním uspořádání SV PK mezi skutečnou úpravou podélného sklonu SV PK (mimo přejezdovou vozovku) a Projektovou dokumentací SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentací skutečného provedení SO 93-17-03. Nelze totiž vyloučit, že by jak provozovatel dráhy, tak také vlastník SV PK, mohli vycházet jen z vědomí, že od kolaudace stavby v roce 2004 do vzniku MU nebyly na předmětné SV PK uskutečněny žádné úpravy tvaru a povrchu vozovky, vč. jejího podélného profilu, a že poškození SV PK vrypy vzniklo při jejím užívání jiným, než obvyklým způsobem, a geodetické zaměření přilehlé SV PK by tudíž s největší pravděpodobností neprovedli.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, **mimo příčinnou souvislost s MU:**

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;
- čl. 2.1.5 písm. a) vnitřního předpisu SŽ S2/3:
„Zaměstnanec pověřený kontrolou je povinen řádně provádět kontrolní činnost ve stanovených termínech a rozsahu“;
- čl. 3.9.6 vnitřního předpisu SŽ S2/3:
„Při společné prohlídce železničních přejezdů a přechodů a přilehlých komunikací se komplexně posoudí stav přejezdu a přilehlé pozemní komunikace z hlediska bezpečného přejetí dráhy silničním vozidlem Zjištěné skutečnosti zapíše účastníci prohlídky do „Záznamu o společné prohlídce“, který je součástí Pokynu. ...“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:

- čl. 3.9.1 písm. d) vnitřního předpisu SŽ S2/3:
„Železniční přejezdy jsou kontrolovány v rámci společných prohlídek železničních přejezdů a přechodů (podle Pokynu provozovatele dráhy k zajištění provádění společných prohlídek železničních přejezdů a přechodů a přilehlých pozemních komunikací č. 4/2010 – dále jen „Pokyn“)“;
- části „ÚČASTNÍCI SPOLEČNÉ PROHLÍDKY“ Pokynu č. 4/2010:
„Společné prohlídky se musí zúčastnit vlastníci ŽDC a PK nebo mohou být zastoupeni prostřednictvím svých správců. Účastníci společné prohlídky budou:
1) za ŽDC – SŽDC, příslušná správa dopravní cesty (dále SDC)
2) za PK
- ...,
- u místní komunikace – obec,
- u účelové komunikace – vlastník (fyzická nebo právnická osoba, např. i obec)

Ve vhodném případě je možno pozvat zástupce Policie ČR. Účastníci společné prohlídky musí být osoby znalé projednávané problematiky s odpovídající odpovědností.“;

- části „VÝSLEDEK SPOLEČNÉ PROHLÍDKY“ Pokynu č. 4/2010:
„Výsledkem společné prohlídky přejezdu a přilehlé PK musí být komplexní posouzení stavu přejezdu a přilehlé PK z hlediska bezpečného přejetí dráhy silničním vozidlem.“.

Provádění výše popsaných společných prohlídek ŽP na dráze celostátní a drahách regionálních, které SŽ prováděla nad rámec prohlídek ŽP stanovených platným legislativním rámcem, DI s ohledem na jejich nepostradatelný význam pro zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a bezpečnosti účastníků provozu na PK jednoznačně kvituje. DI nicméně i s ohledem na mnohaletou praxi provádění společných prohlídek ŽP vycházející z Pokynu č. 4/2010 a vnitřních předpisů SŽ (v historické vazbě na předpisy Federálního ministerstva dopravy Československé socialistické republiky, resp. Československých státních drah) považuje za nesystémové, že vlastníkům dráhy celostátní a drah regionálních (provozovatelům na těchto drahách), a vlastníkům PK přilehlých k ŽP není obsahem právních předpisů uložena povinnost společně, popř. za přítomnosti PČR, v pravidelných intervalech komplexně posoudit stav ŽP a k ŽP přilehlé

příslušné části PK, kdy by v rámci prohlídky ŽP nebo samostatně v rámci společné prohlídky bylo jejími účastníky společně mj. posuzováno, zda:

- nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu na PK přilehlé k ŽP dokáže ŽP bezpečně přejet celou svou délkou, a
- svislé nebo vodorovné dopravní značení a jiná silniční dopravní zařízení mající vazbu na ŽP zajišťují bezpečnost drážní dopravy a bezpečnost účastníků provozu na dané PK,

a tím přispívat ke zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu a k předcházení vzniku MU na ŽP (viz body 1 a 6 této ZZ).

Dopravce byl mj. povinen zajistit, aby osoba řídící drážní vozidlo, tzn. také strojvedoucí vlaku Ex 546, při řízení vlaku (DV), ve smyslu právních předpisů a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD, mj. řídila HDV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozorovala trať, tzn. vymezenou část dráhy, určenou pro jízdu vlaku, a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností. Za jízdy pak strojvedoucí nesměl překročit nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost, přičemž musel zajistit podmínky (mohl-li je ovlivnit), aby návěsti mohl vnímat a řídit se jimi a zastavit vlak bezpečně před návěstěným místem. V případě, že byly strojvedoucímu známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musel ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí, tzn. v tomto konkrétním případě pro zastavení vlaku přestavit brzdič (ovladač brzdiče) průběžné brzdy do polohy „Rychločinné brzdění“, aby hlavní potrubí bylo z provozního stavu velmi rychle vyprázdněno, přičemž velikost brzdicího účinku při rychločinném zabrzdění je stejná jako při úplném provozním zabrzdění, ale s kratší dobou dosažení jeho maximální hodnoty. Nad rámec výše uvedeného byl strojvedoucí při výkonu dopravní služby povinen jednat tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost drážní dopravy i v případech, které nejsou ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD popsány (definovány).

Pokud strojvedoucí zpozoroval poruchu (neuzavření) PZZ, o které nebyl zpraven, musel za jízdy vlaku dát okamžitě opakovaně návěst „Pozor“, dokud čelo prvního DV nemine ŽP, a podle možnosti před ŽP zastavit. Následně měl za povinnost ohlásit poruchu PZZ osobě řídící a organizující drážní dopravu v jím pojížděném úseku trati, tzn. v případě ŽP P6512 úsekovému dispečerovi 1G CDP Přerov. Pokud se strojvedoucímu před ŽP zastavit nepodaří, podle možností vlak zastaví a ohlásí poruchu PZZ osobě řídící a organizující drážní dopravu v daném pojížděném úseku trati. Na tomto místě je nezbytné uvést, že zvukovou návěst „Pozor“ dává strojvedoucí dlouhým zvukem píšťaly nebo houkačky vedoucího DV vždy, kdy je při provozování dráhy a drážní dopravy potřebné (nezbytné) varovat před jedoucím DV, popř. upozornit osoby na jízdu DV.

Strojvedoucí vlaku Ex 546 řídil HDV (zařazené v čele vlaku) ze stanoviště strojvedoucího 2, tzn. z čelní kabiny HDV ve směru jízdy vlaku, z něhož měl nejlepší možný rozhled. Za jízdy vlaku ze žst. Karviná hl. n. k ŽP P6512 strojvedoucí při řízení HDV vlaku Ex 546 dosáhl maximální rychlosti $140 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, a tudíž nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost. Poněvadž ŽP P6512 byl zabezpečen PZZ typu PZS 3ZBI, nebyla před předmětným ŽP osazena výstražná návěstidla s návěstí „Pískejte“, a strojvedoucí tudíž neměl žádnou povinnost dávat návěst „Pozor“. Porucha – poruchový stav PZZ ŽP P6512 vzniklá (v době sklápění závorových břeven před jízdou vlaku Ex 546) následkem zastavení chodu celého

závorového břevna výstražníku „A“ v mezipoloze, jež se opřelo o NA (náklad ložený na podvalníku Goldhofer), nastala v 5:42:35 h, tzn. 13 s před vznikem MU. V té době se vlak Ex 546 nacházel na TK č. 2 Dětmárovice – Bohumín, kde se mezi jeho předním čelem a ŽP P6512 již nenacházelo žádné návěstidlo závislé na stavu PZZ daného ŽP.

Lze tak shrnout, že strojvedoucí mohl v jízdě k a přes ŽP P6512 pokračovat s vlakem Ex 546 nejvyšší dovolenou rychlostí.

Přestože strojvedoucí vlaku Ex 546 nemohl z důvodu svého úmrtí následkem MU podat DI vysvětlení a také při zohlednění skutečnosti, že z důvodu totální destrukce lokomotivy, jejíž stav neumožňoval DI provést ohledání stanoviště strojvedoucího 2, z něhož byla jízda vlaku řízena, a zjistit tak konkrétní polohy jednotlivých ovládacích prvků (viz bod 3.1.3 této ZZ), lze na základě dat zaznamenaných elektronickým RR dokumentujících mj. chování strojvedoucího jednoznačně konstatovat, že strojvedoucí před vznikem MU pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností. Tento fakt prokazuje činnost strojvedoucího při vedení vlaku bezprostředně před vznikem MU, který poté, co zjistil, že se na dopravní cestě dráhy (na ŽP P6512) přímo před jím řízeným HDV nachází překážka – uvázlý NA, zcela správně na toto své zjištění reagoval zavedením rychločinného brzdění (viz bod 3.1.7. této ZZ). Vzhledem k rychlému časovému sledu událostí bezprostředně předcházejících vzniku MU je pochopitelné, že strojvedoucí nestihl dát zvukovou návěst „Pozor“ (viz body 3.1.7 a 3.1.9 této ZZ). Při zohlednění rychlosti jízdy vlaku, prostorovému a směrovému uspořádání dráhy v úseku mezi žst. Dětmárovice a ŽP P6512, světelným a povětrnostním podmínkám v čase vzniku MU a z toho vyplývajících místa na dráze lze bezesporu prohlásit, že strojvedoucí nemohl střetnutí vlaku Ex 546 s NA stojícím na ŽP P6512 žádným způsobem zabránit a ani výrazněji snížit následky MU, a to jak ve věci rozsahu újmy na zdraví osob, tak i po stránce materiální.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností subjektů odpovědných za údržbu DV.

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců DV nebo jiných dodavatelů železničních produktů.

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je DÚ, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen MD ČR. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah, schvalování nových a modernizovaných DV a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností DÚ je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit DI, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření. Činnost DÚ je dále popsána v bodě 4.2.2 této ZZ.

Úlohou Agentury Evropské unie pro železnice je kromě zajišťování v mezích svých pravomocí, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, dále mj. vydávání, obnovování, pozastavování a měnění jednotných osvědčení o bezpečnosti, omezení jejich platnosti nebo jejich zrušení, přičemž v této věci spolupracuje s vnitrostátními bezpečnostními orgány, dále vydává povolení k uvedení železničních vozidel a typů vozidel na trh a je oprávněna obnovovat, měnit, pozastavovat nebo rušit povolení, která vydala. Agentura dále posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů apod.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu a Agentury Evropské unie pro železnice.

4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností oznámených subjektů, určených subjektů a subjektů zabývajících se posuzováním rizika.

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu DV.

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Jelikož při křížení železniční dráhy s PK v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na PK, uživatelé PK si před ŽP musí počínat zvlášť opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda mohou ŽP bezpečně přejet. Při přejíždění ŽP nesmí řidič zbytečně prodlužovat dobu jeho přejíždění a dojde-li k zastavení vozidla na ŽP, musí jeho řidič odstranit vozidlo mimo železniční trať (mimo součásti dráhy), a nemůže-li tak učinit, musí neprodleně učinit vše, aby strojvedoucí byli před vzniklým nebezpečím včas varováni. Dále je každý účastník provozu na PK povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní.

Řidič předmětného NA byl včas plnopočetným dopravním značením, tj. svislými (výstražnými) dopravními značkami A 31a „Návěstní deska (240 m)“ a A 29 „Železniční přejezd se závorami“ (obě byly umístěny na sdruženém sloupku), A 31b „Návěstní deska (160 m)“ a A 31c „Návěstní deska (80 m)“, varován, že se blíží k ŽP. Z jeho vysvětlení podaného PČR vyplynulo, že o ŽP P6512 věděl, protože v minulosti přes tento ŽP již přejížděl.

Z analýzy dat zaznamenaných dne 24. 1. 2024 tachografem umístěném v NA a dat zaznamenaných na paměťovou kartu řidiče, po zohlednění korekce času mezi časem zaznamenaným tachografem a časem zaznamenaným kamerovým systémem Farny Bezdínek, ve spojení s časem zaznamenaným SZZ žst. Dětmárovice, který byl pro potřeby šetření této MU vzat jako čas vztažný, a po zaokrouhlení parametrů času na celé sekundy, rychlosti na $\text{km} \cdot \text{h}^{-1}$ a dráhy na celé metry, mj. vyplývá:

• ve 4:55:31 h	byl zaznamenán první rozjezd NA v Ostravě;
• v cca 5:26 h	NA projel v Dolní Lutyni křižovatkou ulic Bohumínská, Karvinská,

	Koperníkova a Ke Statku (odbočením z ul. Bohumínská vlevo na ul. Ke Statku) a nacházel se ve vzdálenosti 1 967 m před ŽP P6512;
• v 5:29:21 h	NA zastavil před uzavřenou vjezdovou bránou do areálu statku v Dolní Lutyni;
• v 5:36:37 h	byl NA před vjezdovou bránou do areálu statku v Dolní Lutyni, uveden do pohybu a pokračoval v jízdě k ŽP P6512;
• v 5:38:52 h	NA jedoucí v úseku mezi výjezdovou bránou z areálu statku v Dolní Lutyni a ŽP P6512 dosáhl nejvyšší rychlosti 29 km·h ⁻¹ ;
• v 5:41:16 h	byl naposledy před vznikem MU zaznamenán pohyb NA, a to rychlostí 3 km·h ⁻¹ . Následně až do konce záznamu není zaregistrován žádný pohyb NA;
• v 5:41:17 h	NA uvázl na SV PK za ŽP P6512;
• řidič NA započal řízení předmětného NA dne 24. 1. 2024 ve 4:55:31 h a do doby vzniku MU řídil celkem 45 min 46 s. Z hlediska dodržování bezpečnostních přestávek a maximální povolené denní doby řízení nedošlo ze strany řidiče NA k porušení právních předpisů.	

Řidič NA ovladatelnost předmětného NA nerozporoval ani neuplatnil technickou závadu, kterou jako možnou příčinu dopravní nehody vyvrátil i znalec pro obor doprava, odvětví doprava silniční se specializací technické posudky o příčinách silničních nehod a strojírenství všeobecné se specializací posuzování technického stavu motorových vozidel, strojů a zařízení, který vyhotovil dokument „ZNALECKÝ POSUDEK č. 69 – 09 / 2024“, ze dne 30. 8. 2024 (dále jen Znalecký posudek). Z obsahu Znaleckého posudku vyplývá, že v době vzniku MU se na jízdní soupravě, sestávající z tahače návěsů MB a podvalníku Goldhofer, nevyskytovala žádná závada, jež by měla souvislost se vznikem MU.

Řidič NA nastoupil dne 24. 1. 2024 na směnu ve 4:00 h, a to v sídle společnosti Spro v Hněvotíně. Aby mohl na směnu nastoupit, muselo u něj poté, co se probudil ze spánku, dojít k přeladění organismu z nočního (zotavovacího) na denní (činnostní), přičemž doba takového přeladění je u každého jedince individuální. Následně musel z místa svého trvalého bydliště absolvovat cca 8kilometrovou cestu osobním automobilem, která mohla standardně trvat cca 10 min. Z uvedeného můžeme vyvodit, že aby řidič NA dodržel popsany časový harmonogram, musel vstát někdy v době mezi 3:00 h a 3:20 h.

Po nastoupení na směnu byl pro plánovaný pracovní výkon potřebný přesun řidiče NA z Hněvotína do Ostravy-Kunčic, kde v areálu Technoprojekt stál odstavený NA s naloženou vrtnou soupravou Soilmec SR-65. Řidič NA absolvoval tuto trasu v doprovodném vozidle jako spolujezdec. Samotné řízení započal až po převzetí jízdní soupravy v Ostravě-Kunčicích ve 4:55:31 h. Jelikož se jednalo o přepravu nadrozměrného nákladu jízdní soupravou, jejíž hmotnost a rozměry jednotlivých vozidel vč. nákladu ohrožovaly bezpečnost provozu na PK nebo stav PK, byla jízda NA v celé trase realizována s doprovodným vozidlem a řidiči obou vozidel byli v případě potřeby v kontaktu prostřednictvím RDST. Na základě dohody mezi řidičem NA a řidičem doprovodného vozidla došlo v rámci průjezdu areálem statku v Dolní Lutyni ke změně v pořadí, kdy jako první jel NA a jako druhé doprovodné vozidlo, což bylo vyvoláno

technickými parametry jízdní soupravy a prostorovým uspořádání následně pojížděné PK (viz body 3.1.9 a 3.2.1 této ZZ). Aby jízda NA v posledním úseku proběhla bez závad, byla od obou řidičů potřebná zvýšená pozornost (maximální soustředění).

Z výše uvedeného lze vyvodit, že přestože jízda byla uskutečněna v brzkých ranních hodinách, kdy obecně bývá úroveň bdělosti osob menší, tak se úroveň bdělosti řidiče NA v době řízení jízdní soupravy (minimálně v posledním úseku jízdy mezi statkem v Dolní Lutyni a ŽP P6512) nacházela na stupni maximálního soustředění. Je tak zřejmé, že řidič NA byl v průběhu řízení pozorný a nedolehla na něj únava.

Výsledek orientační dechové zkoušky na přítomnost alkoholu provedený PČR na místě vzniku MU u řidiče NA byl negativní.

Řidič NA převzal jízdní soupravu a užil ji k jízdě dne 24. 1. 2024 bez vydaného povolení k přepravě nadrozměrného nákladu o hmotnosti 65 t, která nebyla umožněna postupem dle zákona č. 13/1997 Sb., a tudíž nebyly stanoveny podmínky pro zajištění bezpečné přepravy, vč. jízdy přes ŽP P6512, a proto byla odpovědnost za bezpečnou přepravu tohoto nadrozměrného nákladu pouze na řidiči NA, přičemž i za této situace byl povinen chovat se tak, aby neohrozil život, zdraví nebo majetek jiných osob, a jako uživatel PK se musel také přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčených PK.

V době vjezdu NA na ŽP P6512 nebyla jeho PZZ dávána výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu, tzn. PZZ nezakazovalo uživatelům PK přístup/vjezd na ŽP (viz body 3.1.8 a 4.1.1 této ZZ). V návaznosti na výše uvedené lze konstatovat, že řidič NA si v rozporu s povinnostmi stanovenými právními předpisy nepočínal před ŽP zvláště opatrně a nepřesvědčil se, zda může ŽP P6512 bezpečně přejet, protože při vědomí uskutečnění nepovolené nadrozměrné přepravy, u níž řidič NA převzal plnou odpovědnost za bezpečnou přepravu, nesprávně vyhodnotil vliv stavebního uspořádání PK za ŽP P6512 na pozemku p. č. 4339/1 na provozní parametry jím řízeného NA, a to zejména při zohlednění nastavené světlé výšky podvalníku Goldhofer, kterou řidič NA dne 24. 1. 2024 před prvním rozjezdem NA v Ostravě, tzn. více než 45 min před vznikem MU, upravil na hodnotu 388 mm nad vozovkou (viz body 3.1.9, 4.1.1 a 4.2.2 této ZZ), přičemž zohlednil výšku převážené vrtné soupravy tak, aby nedošlo ke kolizím s podjížděnými mostními objekty a trolejemi TV trolejbusové dráhy ve městě Ostrava a železniční dráhy nad TK na ŽP P6512. Na tomto místě je také nutné zmínit, že řidič NA při převzetí jízdní soupravy, její přípravě před jízdou i při samotném řízení využíval dne 24. 1. 2024, dle svého vyjádření, také praktické zkušenosti získané u stávajícího zaměstnavatele v průběhu více než 8leté praxe, a při jízdě ve svém vědomí akceptoval minimálně dva faktory (skutečnosti), jež k uvážnutí NA na SV PK za ŽP P6512 a následnému vzniku MU bezprostředně přispěly:

- dostatečnost jím nastavené světlé výšky návěsu Goldhofer nad vozovkou na hodnotu 400 mm až 500 mm (ve skutečnosti se jednalo o 388 mm), přičemž dle jeho vyjádření je při přepravách obdobných nákladů dostatečné nastavení na hodnotu 250 mm až 300 mm (viz bod 3.1.9 této ZZ);
- bezproblémové absolvování předchozích 2 jízd přes ŽP P6512, kdy v jednom případě řídil osobní automobil a ve druhém případě NA, jenž sestával ze čtyřnápravového tahače a šestnápravového podvalníku, který však byl o 2 m kratší než podvalník, jenž měl v jízdní soupravě dne 24. 1. 2024, a měl i menší rozvor. Také při druhé zmiňované přepravě byla na podvalníku naložena vrtná souprava, avšak

menších rozměrů, nežli dne 24. 1. 2024 přepravovaná vrtná souprava Soilmec SR-65 (viz bod 3.1.9 této ZZ).

Na základě výše uvedených skutečností a souvislostí lze tak porozumět jednání řidiče při řízení NA dne 24. 1. 2024, který při jízdě přes ŽP P6512 nepředpokládal možnost, že by jím řízený NA mohl na SV PK za předmětným ŽP uváznout. Řidič NA nesprávně upřednostnil své přesvědčení před skutečným stavem věci, tzn. vliv stavebního uspořádání – lomů podélného sklonu SV PK za ŽP P6512, ve spojení s výškou jízdní soupravy vůči troleji TV nad TK na ŽP P6512, a skutečně jím nastavenou světlou výšku podvalníku Goldhofer. Z již zmíněných skutečností rovněž vyplývá, že řidič NA v rámci prevence nevyčerpal všechny jemu v daném místě a v dané době dostupné možnosti, jak se přesvědčit, zda může ŽP P6512 bezpečně přejet. Zejména mohl před jízdou přes ŽP P6512, tzn. přes kolizní místo na jím pojížděné trase:

- požádat o součinnost (asistenci) řidiče doprovodného vozidla, jenž byl z titulu své pracovní funkce pro tuto činnost osobou způsobilou, a mohl tak např. pohledem sledovat vzájemnou vzdálenost mezi spodními částmi jízdní soupravy a povrchy přejezdové vozovky ŽP a PK přilehlých k ŽP;
- změnit parametr světlé výšky podvalníku Goldhofer tak, aby se jeho nejnižší část nacházela ve výšce zaručující bezproblémovou (bezkolizní) jízdu NA, tzn. minimálně ve výšce **515 mm** nad vozovkou (maximální světlou výšku předmětného podvalníku Goldhofer bylo možné nastavit až na hodnotu **610 mm**).

Při nastavení světlé výšky podvalníku na hodnotu 515 mm by se skutečná výška nejvyššího bodu jízdní soupravy vč. nákladu zvýšila ze 4,578 m na 4,705 m, tzn. na hodnotu, která by neměla negativní vliv na bezpečnostní vzdálenost 0,55 m pro železniční dráhu elektrizovanou stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV, vymezenou výškou průjezdného prostoru na ŽP 4,20 m až 4,80 m a trolejí TV.

Nevyužití žádné z těchto možností přímo koresponduje s faktem, že řidič NA žádnou kolizní situaci při jízdě uskutečněné dne 24. 1. 2024 neočekával (viz tento bod výše), byť vzhledem k nestanovení podmínek pro zajištění bezpečné přepravy nadrozměrného nákladu postupem dle zákona č. 13/1997 Sb. měl naopak kolizní situace očekávat (předpokládat).

Poté, co NA zastavil (uvázl) na SV PK za ŽP, se řidič změnou parametru světlé výšky podvalníku Goldhofer pokusil odstranit jízdní soupravu mimo železniční trať (mimo součásti dráhy), což se mu vzhledem ke krátkému časovému úseku mezi uváznutím NA a příjezdem vlaku Ex 546 nepodařilo.

Vzhledem k časovému sledu od uváznutí NA do příjezdu vlaku Ex 546 nebylo reálné žádným jiným způsobem, tzn. ani oznámením o uváznutí NA na SV PK a ŽP P6512 operátorovi na jednotnou evropskou linku tísňového volání 112, zabránit a ani výrazněji snížit následky MU, a to jak ve věci rozsahu újmy na zdraví osob, tak i po stránce materiální.

Na základě všech výše uvedených skutečností lze jednoznačně konstatovat, že řidič NA nejednal s úmyslem uváznout s jízdní soupravou na SV PK za ŽP P6512 a následně způsobit MU, nicméně před vjetím na ŽP si s ohledem na nestanovení podmínek pro zajištění bezpečné přepravy nadrozměrného nákladu nepočínal zvláště opatrně a pro bezpečné přejetí ŽP celou délkou jízdní soupravy nevyužil v rámci prevence všech možností, jež mu předmětná situace v dané chvíli umožňovala. Vzniklou situaci – uváznutí

NA a následný vznik MU způsobila jeho chyba (omyl), spočívající v nesprávném vyhodnocení skutečných a jím dne 24. 1. 2024 nastavených, nedostatečných provozních parametrů podvalníku Goldhofer (světla výška = 388 mm), a ve skutečném stavebním a dopravně technickém stavu SV PK za ŽP P6512, u které z logiky věci nepředpokládal, že svým zaoblením neodpovídá parametrům stanovených ČSN 73 6380 (duben 1996). Nesprávným plánováním při řízení NA učinil sice to, co zamýšlel, ale žádoucí efekt, tzn. bezpečné přejetí ŽP P6512 a pokračování v jízdě, se mu nepodařilo dosáhnout.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, týkající se úloh a povinností uživatele pozemní komunikace – řidiče NA **v příčinné souvislosti s MU:**

- § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.:
„Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedená ustanovení do souvislosti s:
 - § 4 písm. a) a b) zákona č. 361/2000 Sb.:
*„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen:
a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, ..., své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,
b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, ...,“*
 - § 19 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb.:
„V mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen „obecné užívání“), pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis jinak. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.“

DI se při šetření příčin vzniku této MU rovněž zabývala historií přeprav předmětné vrtné soupravy Soilmec SR-65, a to v období od jejího pořízení v srpnu 2022 až do vzniku shora uvedené MU. Z informací postoupených vlastníkem vrtné soupravy Soilmec SR-65, tzn. společností GEMO, vyplývá, že v době od jejího pořízení do vzniku předmětné MU, bylo uskutečněno celkem 25 přeprav, z nichž 23 přeprav realizoval přepravce Spro a 2 přepravy přepravce SEDOS. Z uvedeného výčtu dále vyplývá, že převážná většina z celkového počtu přeprav byla vedena na území ČR (23 případů, tj. 92 %), menší část pak také na území SVK (2 případy, tj. 8 %).

výchozí místo přepravy	cílové místo přepravy	přepravce	datum uskutečnění přepravy (nakládka – vykládka)
Hustopeče, ul. Alejní	Olomouc, ul. Milana Ticháka	Spro	19. 8. 2022
Olomouc, ul. Milana Ticháka	Opava, ul. Janská 18	Spro	30. 9. až 3. 10. 2022
Opava, ul. Janská 18	Bohuslavice u Hlučína, ul. Opavská 436	Spro	10. 10. 2022
Bohuslavice u Hlučína, ul. Opavská 436	Vestec u Prahy, ul. Vídeňská 689	SEDOS	26. a 27. 10. 2022
Vestec u Prahy, ul. Vídeňská 689	Uherské Hradiště, ul. Štěpnická	SEDOS	8. a 9. 11. 2022
Uherské Hradiště, ul. Štěpnická	Šumperk, ul. Zábřežská	Spro	29. a 30. 11. 2022
Šumperk, ul. Zábřežská	Uherské Hradiště, ul. Průmyslová 1191	Spro	6. a 7. 12. 2022
Uherské Hradiště, ul. Průmyslová 1191	Olomouc, ul. Legionářská 1299/19	Spro	18. a 19. 1. 2023
Olomouc, ul. Legionářská 1299/19	Hněvotín, ul. Na Statkách 430 (logistický park fy GEMO)	Spro	24. 1. 2023
Hněvotín, ul. Na Statkách 430 (logistický park fy GEMO)	Ostrava-Poruba, ul. Elzy Trioletové	Spro	10. až 13. 2. 2023
Ostrava-Poruba, ul. Elzy Trioletové	Hněvotín, ul. Na Statkách 430 (logistický park fy GEMO)	Spro	28. 2. a 1. 3. 2023
Hněvotín, ul. Na Statkách 430 (logistický park fy GEMO)	Bohuslávky 122	Spro	24. až 27. 3. 2023
Bohuslávky 122	Lipník nad Bečvou, ul. Hranická	Spro	20. 4. 2023
Lipník nad Bečvou, ul. Hranická	Ostrava, ul. Hlučínská 1175	Spro	9. a 10. 5. 2023
Ostrava, ul. Hlučínská 1175	Ostrava-Slezská Ostrava, ul. U Hájenky	Spro	17. 5. 2023
Ostrava-Slezská Ostrava, ul. U Hájenky	Šumperk, ul. Uničovská 2	Spro	5. a 6. 6. 2023
Šumperk, ul. Uničovská 2	Ostrava-Slezská Ostrava, ul. U Hájenky	Spro	11. a 12. 7. 2023
Ostrava-Slezská Ostrava, ul. U Hájenky	Kalná nad Hronom, ul. Červené armády 178 (SR)	Spro	19. a 20. 7. 2023
Kalná nad Hronom, ul. Červené armády 178 (SR)	Rudoltice 273	Spro	5. a 6. 9. 2023
Rudoltice 273	Olomouc, ul. Hněvotínská	Spro	12. a 13. 9. 2023
Olomouc, ul. Hněvotínská	Šumperk, ul. Žerotínova 46	Spro	4. a 5. 10. 2023
Šumperk, ul. Žerotínova 46	Olomouc, ul. Loudova	Spro	17. a 18. 10. 2023
Olomouc, ul. Loudova	Ostrava, ul. Výstavní 30	Spro	10. až 13. 11. 2023
Ostrava, ul. Výstavní 30	Hněvotín, ul. Na Statkách 430 (logistický park fy GEMO)	Spro	20. a 21. 12. 2023
Hněvotín, ul. Na Statkách 430 (logistický park fy GEMO)	Ostrava, ul. Výstavní 30	Spro	2. a 3. 1. 2024

Tab. č. 9: Přehled přeprav vrtné soupravy Soilmec SR-65 vlastníka GEMO.

Z dokumentace vlastníka vrtné soupravy rovněž mj. vyplývá, že:

- u žádné z realizovaných přeprav ve sledovaném období nebyla uskutečněna jízda přes ŽP P6512, a to ani jedním z přepravců, kteří transport nadměrného nákladu provádějí;
- ve všech případech sdělil objednavatel, tzn. společnost GEMO, resp. GEMO SLOVAKIA, přepravci hmotnost nákladu, a to obsahem textu konkrétních objednávek;

- v případě přeprav uskutečněných výhradně na území České republiky byla objednavatelem společnost GEMO, při přepravách vedených na území ČR a SVK byly objednavatelem společnosti GEMO (pouze na území ČR) a GEMO SLOVAKIA (na území SVK).

V případě, že jízdní souprava překračovala § 5 a 7 vyhlášky č. 209/2018 Sb. stanovené míry, tzn. hmotnost 48 t a délku 16,5 m (v případě NA tvořeného tahačem návěsů MB a podvalníkem Goldhofer, vč. nákladu – Soilmec SR-65, se jednalo o hmotnost 100,307 t a délku 23,86 m), jejichž překročení ohrožovalo bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, podléhalo užití dálnice, silnice nebo místní komunikace touto jízdní soupravou, tzn. jiným než obvyklým způsobem, povolení k přepravě nadrozměrného nákladu. Povolování přepravy zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují stanovené míry, v ČR prováděly jednotlivé silniční správní úřady, kterými byly MD ČR, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a obecní úřad (§ 25 a 40 zákona č. 13/1997 Sb.), kdy:

- MD ČR vykonávalo působnost silničního správního úřadu ve věcech dálnic a povolovalo zvláštní užívání silnic nadměrným vozidlem, pokud trasa přepravy přesahovala územní obvod jednoho kraje;
- krajský úřad vykonával působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhodovalo MD ČR a povoloval zvláštní užívání silnic II. a III. třídy nadměrným vozidlem, pokud trasa přepravy nepřesahovala územní obvod kraje;
- obecní úřad obce s rozšířenou působností vykonával působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací s výjimkou věcí, o kterých rozhodovalo MD ČR nebo krajský úřad;
- obecní úřad vykonával působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací s výjimkou věcí, o kterých rozhodoval obecní úřad obce s rozšířenou působností.

V případě, že se jednalo o věc (přepravu), která se měla uskutečnit v územním obvodu dvou nebo více silničních správních úřadů [v tomto konkrétním případě se jednalo o MD ČR (dálnice), Krajský úřad MSK (silnice I., II. a III. třídy) a OÚ Dolní Lutyně (místní komunikace)], měl provést řízení a vydat rozhodnutí nejbližší společně nadřízený správní orgán, tzn. v daném případě MD ČR. Tento orgán však mohl stanovit, že měl řízení provést a rozhodnutí vydat některý ze silničních správních úřadů, v jehož územním obvodu se měla věc (nadrozměrná přeprava) uskutečnit.

Pro vydání povolení zvláštního užívání dálnic, silnic a místních komunikací měl podle ustanovení § 25 odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb. žadatel předložit žádost (dále jen Žádost), jež podle ustanovení § 40 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb. měla mj. obsahovat návrh trasy přepravy s přesným uvedením průběhu trasy, tedy i úseků vedených po veřejně přístupných účelových komunikacích, kdy se nečiní rozdíl mezi jednotlivými kategoriemi PK, vč. ŽP, tzn. i úseků nepodléhajících režimu zvláštního užívání komunikace. Dále by žádost měla obsahovat přibližné uvedení časového rozsahu přepravy, druh, typ a registrační značky k přepravě použitých vozidel. Je třeba zdůraznit, že účelem povinnosti uvést do Žádosti návrh trasy přepravy s přesným uvedením průběhu trasy nebylo samoučelné formální vymezení trasy, ale umožnění komplexního posouzení bezpečnosti navrhované přepravy, a to jak ze strany silničního správního úřadu, tak PČR.

Posouzení bezpečnosti přepravy nadrozměrného nákladu přitom nutně zahrnovalo i návaznost jednotlivých úseků trasy, technické parametry dotčených PK, průjezdnost kritických míst (tzn. potenciálně kolizní nebo rizikové prvky celé trasy, např. podjezdy, mostní objekty, křižovatky, energetická vedení při vyšší světlé výšce vozidla nebo jízdní soupravy, ŽP apod.), jakož i možná rizika plynoucí z přechodu mezi různými kategoriemi PK.

Jelikož při předmětné přepravě měla být/byla užita dálnice, silnice I. třídy v MSK a až v poslední části trasy místní komunikace, ŽP P6512, SV PK [jejíž kategorie ani vlastník nebyl k datu vydání ZZ znám (viz bod 4.1.1 této ZZ)] a veřejně přístupná účelová komunikace, nacházející se na pozemku p. č. 4278/1, v obci Dolní Lutyně, a protože přeprava se měla uskutečnit/uskutečnila v územním obvodu více silničních správních úřadů, provedlo by řízení a případně po předchozím souhlasu vlastníků dotčených PK (kdy podle ustanovení § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. vlastníkem dálnic a silnic I. třídy byl stát, vlastníkem silnic II. a III. třídy byl kraj, na jehož území se silnice nacházely, a vlastníkem místní komunikace byla obec, na jejímž území se místní komunikace nacházela) by rozhodlo o Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu MD ČR, které vykonává působnost silničního správního úřadu mj. ve věcech dálnic, avšak pokud by nestanovilo, že řízení má provést a rozhodnutí vydat některý ze silničních správních úřadů, v jehož územním obvodu se měla věc (přeprava) uskutečnit.

Z vyjádření MD ČR, coby gestora právní úpravy práva PK, mj. vyplývá, že ŽP byl funkčním a provozně nedělitelným prvkem křížení PK s dráhou a nebylo možné jej považovat za samostatnou kategorii PK (viz také bod 6 této ZZ). Funkční celek ŽP znamená, že bezpečnostní riziko při průjezdu nadměrných vozidel vzniká vždy v místě křížení jako celku a může se bezprostředně projevit na přilehlých (navazujících) úsecích PK. Z tohoto důvodu byl příslušný dotčený orgán oprávněn a povinen průjezd přes ŽP zohlednit v rámci posouzení bezpečnosti provozu na silnici či místní komunikaci v řízení o zvláštním užívání, a to i v případě, že ŽP by tvořil rozhraní mezi různými kategoriemi PK, např. mezi místní a účelovou komunikací, jak tomu hypoteticky mohlo být i v případě ŽP P6512 a k němu přilehlých PK (viz bod 4.1.1 této ZZ).

Ustanovení § 14 odst. 2 písm. c) zákona č. 13/1997 Sb., stanovovalo, že součástmi ani příslušenstvím dálnice, silnice a místní komunikace nejsou úrovněvé ŽP bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje a úrovněvé ŽP se závorami ve vzdálenosti mezi břevny závor. Současně problematiku styku PK (tedy i SV PK) s dráhou upravovalo ustanovení § 37 zákona č. 13/1997 Sb., kdy vlastník dráhy byl povinen udržovat v řádném stavu pozemní komunikaci na ŽP bez závor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje, na ŽP se závorami v úseku mezi břevny závor, a to v celé šíři tělesa PK (viz bod 4.1.1 této ZZ). Smyslem uvedených ustanovení zákona č. 13/1997 Sb. bylo řešit výlučně otázky správy, údržby a odpovědnosti za jednotlivé části prostoru úrovněvého křížení, tzn. ŽP. Z hlediska majetkoprávního tak byla vymezena hranice odpovědnosti mezi vlastníkem PK a vlastníkem dráhy. Z této právní úpravy však nevyplývala změna právní povahy PK (kategorie) v prostoru ŽP, kdy by přejezdová vozovka byla v návaznosti na ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., ve spojení s ustanovením § 2 tohoto zákona, a na základě vylučovací metody vždy považována za účelovou komunikaci. Proto nelze dovodit, že by se v rozsahu několika metrů v okolí ŽP (tzn. před a za ŽP) měnil právní režim (kategorie) komunikace, tj. že by se dálnice, silnice nebo místní komunikace

v uvedeném prostoru stala veřejně přístupnou účelovou komunikací, neboť ŽP je funkčním prvkem křížení dvou dopravních systémů, nikoli samostatnou PK či její kategorií.

Lze tak uzavřít, že obecně ve vztahu k (veřejně přístupným) účelovým komunikacím ani k ŽP neexistuje zvláštní právní úprava, která by samostatně a specificky upravovala jejich ochranu a zajištění bezpečnosti při přepravě nadrozměrnými vozidly a s tím související pravomocí silničních správních úřadů a povinnosti přeprvců.

Zajištění ochrany a bezpečnosti na ŽP bylo upraveno nepřímo, prostřednictvím komplexního posouzení vlivu přepravy nadrozměrného nákladu na bezpečnost, avšak pouze v případech, kdy k tomuto ŽP přiléhaly buďto:

- z obou stran PK – kategorie silnice a místní komunikace, anebo
- z jedné strany PK – kategorie silnice nebo místní komunikace a z druhé strany PK – kategorie veřejně přístupná účelová komunikace a ŽP by tudíž tvořil rozhraní mezi dvěma různými kategoriemi pozemních komunikací, tzn. silnicí nebo místní a veřejně přístupnou účelovou komunikací, které byly z hlediska běžného, resp. zvláštního, užívání nadměrnými vozidly posuzovány rozdílně.

Naopak v případech, kdy k ŽP z obou stran přiléhaly PK – kategorie účelová komunikace, které zvláštnímu užívání ve smyslu ustanovení § 25 zákona č. 13/1997 Sb. nepodléhaly, nebylo posouzení vlivu přepravy nadrozměrného nákladu na bezpečnost na ŽP právními předpisy České republiky nikterak upraveno (viz body 1 a 6 této ZZ). Žádný orgán státní správy tedy neměl oprávnění ani povinnost v takovémto případě bezpečnost nadrozměrné přepravy posoudit.

Z výše uvedeného tak vyplývá, že zajištění ochrany a bezpečnosti na ŽP P6512 by v případě podání Žádosti bylo provedeno prostřednictvím komplexního posouzení vlivu přepravy nadrozměrného nákladu na bezpečnost, neboť k tomuto ŽP variantně přiléhaly buďto:

- z obou stran PK – kategorie místní komunikace, anebo
- z jedné strany PK – kategorie místní komunikace a z druhé strany pozemní komunikace – kategorie veřejně přístupná účelová komunikace a ŽP P6512 by tudíž tvořil rozhraní mezi dvěma různými kategoriemi pozemních komunikací, tzn. místní a veřejně přístupnou účelovou komunikací,

a uložením dalších podmínek přepravy, obsažených ve vydávaných Rozhodnutích o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací pro přepravu zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, kterými bylo ze strany Odboru liniových staveb a silničního správního úřadu MD ČR mj. požadováno:

- „*Přeprava bude uskutečněna až po zjištění, že trasa umožňuje bezpečný průjezd.*“
- „*Překračuje-li celková hmotnost soupravy (vozidla) ... tun a dotýká-li se povolená přeprava železnice, je uživatel povinen vyžádat si souhlas od příslušného drážního úřadu.*“.

MD ČR dále v dané věci přípisem „Informace k šetření MU - doplnění“, č. j.: MD-2111/2024-940/4, ze dne 16. 10. 2024, DI na základě jejího usnesení mj. sdělilo, že:

„*V obecné rovině je předně nutno zmínit, že rozhodnutí, kterým se povoluje zvláštní užívání pozemních komunikací dle § 25 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích, je*

individuálním správním aktem, tudíž výsledkem konkrétního správního řízení se stanoveným okruhem účastníků řízení, který nelze předjímat.

Všeobecně lze tedy pouze konstatovat, že stanovené konkrétní podmínky přepravy ve vydaném rozhodnutí, v případě, že by žadatel podal žádost o zvláštní užívání pozemních komunikací podle § 25, odst. 6., písm. a), zákona o pozemních komunikacích, ve znění platném v době mimořádné události, která by obsahovala veškeré nutné náležitosti, které upravuje na základě zmocnění uvedeného v § 25 odst. 13 zákona o pozemních komunikacích ustanovení § 40 odst. 2 vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, by vycházely mj. ze statického posouzení zatížitelnosti všech mostů a únosnosti vozovky, kterým se prokazuje možnost realizace přepravy, z požadavků vlastníků (správců) dotčených komunikací či z podmínek souhlasu ministerstva vnitra a Policie ČR, jakožto dotčených orgánů hájících veřejný zájem na úseku bezpečnosti a plynulosti tak, jak ukládá § 25 odst. 1. zákona o pozemních komunikacích. Samozřejmostí by byla potom i technická způsobilost vozidla (soupravy). Ve vedeném správním řízení by bylo rovněž přihlíženo k šířkovému a výškovému uspořádání komunikace či uzavírkám na trase.

Nadto je však na místě zdůraznit, že v době mimořádné události byla příslušným silničním správním úřadem, co se týče místních komunikací (... ulice Ke Statku a K Bezdínku), obec Dolní Lutyně, přičemž pokud by byla Ministerstvu dopravy doručena žádost o zvláštní užívání, která by se týkala i zmiňovaných místních komunikací v předmětné obci, byla by tato bezodkladně v dané části postoupena příslušnému silničnímu správnímu úřadu, tj. obci Dolní Lutyně.“

Protože jízda NA byla na území města Ostrava uskutečněna mj. po pozemních komunikacích – silnicích II. třídy č. 477 a 647 (ul. Bohumínská), nad nimiž byla zavěšena trolej TV trolejbusové dráhy, a také přes ŽP P6512, kde nad oběma TK byla zavěšena trolej TV železniční dráhy, je nezbytné se rovněž zabývat problematikou vzdušných vzdáleností mezi trolejemi TV a nejvyšším bodem silničního vozidla (vč. nákladu). Předmětné upravovala ČSN EN 50 122-1 ed. 2, kdy minimální svislá vzdušná vzdálenost mezi povrchem vozovky pozemní komunikace a trolejovým vedením byla stanovena:

- 4,70 m pro nízké napětí (mj. trolejbusová dráha ve městě Ostrava);
- 5,50 m pro vysoké napětí (mj. železniční dráha na ŽP P6512).

Tato norma explicitně neupravovala minimální vzdušnou vzdálenost mezi nejvyšším bodem silničního vozidla (vč. nákladu) a živou částí TV, avšak v kontextu této normy a vyhlášky č. 209/2018 Sb., upravující mj. největší povolenou výšku jízdní soupravy taženého vozidla s návěsem 4,08 m, resp. obecně největší povolenou výšku vozidel 4,20 m, se v případě, kdy výška jízdní soupravy (vč. nákladu) překračovala hodnotu 4,08 m, čímž ohrožovala bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, jednalo nepochybně o specifickou okolnost pro zaručení ochrany vzdušnou vzdáleností. Mezi nejvyšším bodem silničního vozidla (vč. nákladu) a živou částí trolejového vedení (v případech, kdy není použita pevná zábrana) musela být zaručena vzdálenost:

- 0,50 m pro nízké napětí (mj. trolejbusová dráha ve městě Ostrava),
- 1,00 m pro vysoké napětí (mj. železniční dráha na ŽP P6512),

jestliže není jinak požadováno národním předpisem. Bezpečnostní vzdálenost mezi výškou průjezdného prostoru 4,20 m až 4,80 m a trolejovým drátem TV napájeného stejnosměrným napětím 3 kV byla v době vzniku MU stanovena na hodnotu 0,55 m, a to národním předpisem –

závaznou normou ČSN 73 6380 upravujícím požadavky pro navrhování, stavbu a rekonstrukci PK s železničními dráhami v úrovni kolejí.

S ohledem na řidičem NA nastavenou světlu výšku podvalníku na hodnotu 388 mm se nejvyšší bod jízdní soupravy (vč. nákladu) nacházel ve výšce 4,578 m nad vozovkou pozemních komunikací, byla řidičem NA uskutečněna jízda pod trolejí TV:

- trolejbusové dráhy, napájené nízkým napětím 600 V, vedené po ulici Bohumínská (vč. souvisejících křižovatek) ve městě Ostrava, kde byla trolej zavěšena ve standardní výšce 5,20 m nad vozovkou pozemní komunikace, přičemž nejnižší místo se nacházelo pod mostem Pionýrů (převádějícím přes ul. Bohumínská mimoúrovňově ul. Českobratrská) a trolej byla v daném místě zavěšena ve výšce 5,15 m. Jelikož se nejvyšší bod jízdní soupravy nacházel ve výšce 4,578 mm byla ochrana vzdušnou vzdáleností v Ostravě zaručena;
- železniční dráhy, napájené vysokým napětím 3 kV, vedené nad traťovými kolejemi v Dolní Lutyni na ŽP P6512, kde byla trolej zavěšena standardně ve výšce 5,50 m nad vozovkou pozemní komunikace (přejezdovou vozovkou). Jelikož nejvyšší bod jízdní soupravy se nacházel ve výšce 4,578 mm byla bezpečnostní vzdálenost na ŽP P6512 dodržena.

Pro úplnost je nezbytné vyhodnotit také hypotetickou situaci, že by řidič NA nastavil před vjetím na ŽP P6512 a pro následnou jízdu po SV PK světlu výšku podvalníku na hodnotu 515 mm potřebnou pro průjezd jízdní soupravy přes ŽP P6512 bez uvážnutí (na lomu nivelet SV PK) a nejvyšší bod jízdní soupravy (vč. nákladu) by se nacházel ve výšce 4,705 m nad vozovkou a jízda by byla uskutečněna pod trolejí trakčního vedení železniční dráhy, kde byla trolej zavěšena ve výšce 5,50 m nad vozovkou pozemní komunikace. Jelikož nejvyšší bod jízdní soupravy by se nacházel ve výšce 4,705 mm, byla by bezpečnostní vzdálenost na ŽP P6512 dodržena.

Bezpečnostní vzdálenost na ŽP P6512 by byla dodržena i v případě, že by řidič NA využil nastavení světla výšky podvalníku na maximální hodnotu 610 mm.

Informace postoupené DI jednak MD ČR, Krajským úřadem MSK, OÚ Dolní Lutyně a jednak společností Spro dokládají skutečnost, že přeprava realizovaná dne 24. 1. 2024 za účelem převozu vrtné soupravy Soilmec SR-65 na staveniště skleníků Farmy Bezdínek v trase Ostrava, ul. Frýdecká 708/462 – Dolní Lutyně, ul. K Bezdínku 1515, tzn. vedená také přes ŽP P6512, byla uskutečněna, aniž by přepravce byl držitelem příslušného povolení pro jízdu NA, kdy jízdní souprava překračovala svou hmotností 100,307 t stanovenou hmotnost 48 t a rozměrem – délkou 23,86 m stanovenou délkou 16,5 m, a aniž by bezpečnost přepravy byla komplexně (vč. jízdy přes ŽP P6512) příslušnými orgány, tzn. také DÚ (v součinnosti s provozovatelem dráhy SŽ), posouzena, a pro zajištění bezpečnosti nadrozměrné přepravy byly stanoveny podmínky.

Provozovatel dráhy SŽ neměl do vzniku MU pochybnosti o kategorii/třídě PK vedené na pozemku p. č. 4339/1, tj. také SV PK za ŽP P6512, kdy ji ve svém IS Přejezdy evidoval jako místní komunikaci, tzn. PK spadající pod výkon správy silničního správního úřadu OÚ Dolní Lutyně, a tudíž by z logiky věci v případě obdržení žádosti o zvláštní užívání PK nestanovil podmínky pro jízdu po SV PK, protože by vycházel z jím evidovaných údajů a předpokládal by, že konkrétní podmínky přepravy (jízdy) po této PK by stanovil příslušný silniční správní úřad, a to ve spojení s povědomím, že od převzetí ucelené části stavby – Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice – st. hranice, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice rekonstrukce úrovně křížení přejezdu v km 281,890, v roce 2003 do vzniku MU, nebyla provedena

žádná stavební úprava SV PK za ŽP P6512, která by změnila její podélný profil. Jelikož ze strany provozovatele dráhy, plnění současně povinnosti vlastníka dráhy, neproběhlo geodetické zaměření polohy ŽP P6512 a k němu přilehlých PK, nedisponoval informacemi o tom, že skutečné provedení přilehlé SV PK neodpovídá Stavební dokumentaci skutečného stavu SO 93-17-03 (viz také vyjádření přednosty ST Ostrava uvedené v bodu 3.1.9 této ZZ). S ohledem na vyhlášku č. 209/2018 Sb. a normami ČSN 73 6380 a 34 2650 ed. 2 stanovenou hodnotu délky pro nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu 22 m a skutečnou délku NA zúčastněného na MU, která činila 23,86 m, by provozovatel dráhy SŽ musel při stanovení podmínek zohlednit způsob zabezpečení ŽP, a to zejména ve vztahu k vyklizovací době na ŽP P6512, jež by pro přejetí NA zúčastněného na MU nebyla bezpečná. Provozovatel dráhy SŽ měl minimálně 2 možnosti, jak v daném případě postupovat:

- 1) jízdu přes ŽP P6512 s ohledem na délku NA nedovolit, anebo
- 2) stanovit podmínky, které by zajistily bezpečné přejetí NA přes ŽP P6512 – jízda NA by byla uskutečněna až po přijetí adekvátních dopravních opatření (např. v mezistaničním úseku se nebude nacházet žádné DV jedoucí směrem k ŽP P6512).

Z výše uvedených důvodů posuzuje DI jízdu NA bez platného Povolení k přepravě nadrozměrného nákladu v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, týkající se úloh a povinností uživatele pozemní komunikace – přepravce Spro **v příčinné souvislosti s MU:**

- § 25 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb.:
„K užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny (dále jen „zvláštní užívání“), je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech se souhlasem Policie České republiky. ...“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedená ustanovení do souvislosti s definičním:

- § 25 odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb.:
„Zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní komunikace je užití dálnice, silnice nebo místní komunikace vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol překračují hodnoty stanovené zákonem o silničním provozu (dále jen „nadměrné vozidlo“), není-li umožněno opatřením obecné povahy ...“.
- § 5 odst. 2 písm. k) položka 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb.:
„Hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u jízdních souprav - 48,00 t,“.
- § 7 odst. 1 písm. c) položka 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb.:
„Rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a jejich hodnoty jsou: délka, která činí u jízdní soupravy motorového vozidla s návěsem - 16,50 m,“.

- § 43a odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.:
„Provozovatel vozidla nesmí přikázat nebo dovolit užití vozidla v případech podle odstavce 1 nebo 2, není-li jeho užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu.“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedená ustanovení do souvislosti s:

- § 43a odst. 2 a) a b) zákona č. 361/2000 Sb.:
„Řidič nesmí užit jízdní soupravu, pokud:
a) její hmotnost nebo rozměry včetně nákladu ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu),
b) hmotnost nebo rozměry jednotlivých vozidel včetně nákladu, poměr hmotností jednotlivých vozidel nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol ohrožují bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, není-li její užití umožněno postupem podle zvláštního právního předpisu,“.

V návaznosti na výše uvedené nelze opomenout ani fakt, že všechny přepravy vrtné soupravy Soilmec SR-65, uskutečněné od doby jejího pořízení (viz tabulka č. 9 této ZZ), byly přepravcem Spro realizovány bez příslušných jednorázových Povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu, které by na základě žádostí vydávaly příslušné silniční správní úřady.

Uvedené nelze posuzovat v příčinné souvislosti s MU, protože předmětné přepravy byly uskutečněny v době před vznikem MU.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, týkající se úloh a povinností uživatele pozemní komunikace – přepravce Spro **mimo příčinnou souvislost s MU:**

- § 25 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb.:
„K užívání dálnic, silnic a místních komunikací jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než pro které jsou určeny (dále jen „zvláštní užívání“), je třeba povolení příslušného silničního správního úřadu vydaného s předchozím souhlasem vlastníka dotčené pozemní komunikace, a může-li zvláštní užívání ovlivnit bezpečnost nebo plynulost silničního provozu, také s předchozím souhlasem Ministerstva vnitra, jde-li o dálnici, v ostatních případech se souhlasem Policie České republiky. ...“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedená ustanovení do souvislosti s definičním:

- § 25 odst. 6 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb.:
„Zvláštním užíváním dálnice, silnice a místní komunikace je užití dálnice, silnice nebo místní komunikace vozidly nebo jízdními soupravami, jejichž hmotnost, rozměry včetně nákladu nebo rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola nebo skupiny kol překračují hodnoty stanovené zákonem o silničním provozu (dále jen „nadměrné vozidlo“), není-li umožněno opatřením obecné povahy ...“,

- § 5 odst. 2 písm. k) položka 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb.:
„Hodnoty hmotností vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, činí u jízdních souprav - 48,00 t,“,
- § 7 odst. 1 písm. c) položka 6 vyhlášky č. 209/2018 Sb.:
„Rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a jejich hodnoty jsou: délka, která činí u jízdní soupravy motorového vozidla s návěsem - 16,50 m,“,
- § 7 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 209/2018 Sb.:
„Rozměry vozidel a jízdních souprav včetně nákladu, jejichž překročení ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, a jejich hodnoty jsou: Vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače a zadním čelem návěsu - 12,00 m,“.

Naopak v případě přeprav realizovaných přepravníkem SEDOS se informace o povolení přeprav vrtné soupravy Soilmec SR-65 realizovaných přepravníkem SEDOS ve dnech 26. a 27. 10. 2022 a 8. a 9. 11. 2022 nepodařilo DI získat (viz bod 2.3 této ZZ), protože:

- zplnomocněný zástupce přepravce SEDOS v reakci na vyžádání DI mj. uvedl:
„K přepravám provedeným ve dnech 26. a 27.10.2022 a 8. a 9.11.2022 na základě objednávky obchodní společnosti GEMO a.s., IČ 13642464, vám tímto zasílám vše, co se podařilo dohledat a co má klient k dispozici.“, přičemž součástí postoupených informací (dokumentů) nebyla DI vyžádaná Povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu;
- MD ČR se v reakci na vyžádání DI k dané věci vyjádřilo, že: *„... nedohledalo jednorázová rozhodnutí, kterými by povolilo zvláštní užívání komunikací podle § 25, odst. 6, písm. a), zákona o pozemních komunikacích, společnosti SEDOS ..., pro převoz vrtací soupravy v relaci Bohuslavice u Hlučína (nakládka) – Vestec u Prahy, Vídeňská ul. (vykládka) a v relaci Vestec u Prahy, Vídeňská ul. (nakládka) – Uherské Hradiště, ul. Štěpnická (vykládka) pro požadovaná data 26. – 27.10.2022 a 08. – 09.11.2022.“*, přičemž výraz „nedohledalo“ si „... vykládá ve významu, že se nepodařilo nalézt předmětná Rozhodnutí o zvláštním užívání pozemních komunikací ... způsobem, který Ministerstvo dopravy pro vyhledávání zvolilo.“. Současně zamítlo možnost výkladu výrazu „nedohledalo“ ve smyslu „... nevydání jednorázových rozhodnutí.“.

Z tohoto důvodu nemohla DI výše uvedené vyhodnotit jako porušení týkající se úloh a povinností přepravce SEDOS.

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce DV, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení

V neposlední řadě se DI v rámci šetření příčin a okolností této MU zabývala stavebním uspořádáním a provedením ŽP P6512 a k němu přilehlých PK, zejména se zaměřením na SV PK, tzn. na tu část PK, kde bezprostředně před vznikem MU došlo k uvážnutí NA.

Jak již bylo uvedeno v bodech 3.1.8 a 4.1.1 této ZZ, ŽP P6512 existuje od roku 1946 a poslední rekonstrukce proběhla v roce 2001 a byla realizována v rámci stavby – Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice – st. hranice dle Projektové dokumentace SO 93-17-03. Stavební povolení vydal DÚ, jakožto speciální stavební úřad, dokumentem „ROZHODNUTÍ“, č. j: 20-0795/00-1050-DÚ/Bh, ze dne 8. 3. 2001.

Předmětná poslední rekonstrukce ŽP P6512 byla provedena dle Projektové dokumentace SO 93-17-03, jejíž kopii získala DI z fondů Národního archivu, jež obsahovala dokumenty (přílohy):

- příloha 1 „Technická zpráva K SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890.“ (dále jen Technická zpráva k Projektové dokumentaci SO 93-17-03);
- příloha 3 „Situace, výškopis 1:200“;
- příloha 4 „Vytyčovací plán komunikace 1:200“;
- příloha 5 „Podélný profil komunikace 1:500/50“;
- příloha 6 „Příčné profily komunikace 1:100“;
- příloha 7 „Vzorové příčné řezy komunikace 1:50“;
- příloha 8 „Vzorový příčný řez přejezdem 1:50“.

V Technické zprávě k Projektové dokumentaci SO 93-17-03 popisující stávající a nový stav, vč. např. směrových poměrů, šířkového uspořádání a sklonových poměrů je mj. uvedeno (vše je popisováno ve směru od žst. Bohumín, tzn. proti směru jízdy vlaku Ex 546):

- „1. Stávající stav:
V km 281,890 (podle evidence SDC) úseku trati Ostrava – Petrovice u Karviné kříží železniční trať polní cesta spojující obec Dolní Lutyni s přilehlými zemědělskými pozemky. Přejezd je šikmý, úhel křížení je 58°. Stávající přejezd je dvoukolejný, šířka je 6,00 m, délka přejezdu činí 12,60 m. Šířka vozovky před a za přejezdem je 4,5 m, z celkového pohledu cesta odpovídá kategorií P4 (místy je užší), cesta je v přímé.“⁵⁾
„Podélný sklon silnice vpravo trati je 2,5%, vlevo trati silnice klesá cca 10%. Vozovka na přejezdu je ze šterku v dřevěném rámu se žlábkem pro okolek žel. vozidla z podélného dřevěného prahu. Dřevěný práh je v dezolátním stavu. Koleje jsou ve stejné niveletě a sjízdnost na přejezdu je tím omezena nižší rychlostí ...“;
- „2. Nový stav:
V rámci modernizace je navržena rekonstrukce přejezdu na celopryžový s obnovou přilehlých úseků cesty do vzdálenosti 25,0 m od osy kol. č. 1 vpravo trati a 35 m od osy kol. č. 2 vlevo trati. Nová kilometráž přejezdu je 281,910913.

5) cestou kategorie P4 byla návrhová kategorie polních cest, které se dle ON 73 6118 rozlišovaly podle návrhové rychlosti a podle uspořádání v příčném profilu, závislém od terénních podmínek. V tomto konkrétním případě se jednalo o jednopruhou polní cestu kategorie P 4,0/30, kdy v části před lomítkem označovalo písmenný znak polní cestu a číslo její volnou šířku, a v části za lomítkem označovalo číslo návrhovou rychlost v km·h⁻¹.

Pro návrh šířky přejezdu byla silnice zaříděna do kategorie P4 s návrhovou rychlostí 30 km/h. Rychlost je uvedena nižší z důvodu protisklonů větších než 3% daných převýšením trati a klesáním vlevo trati. ...

Trať je v pravostranném složeném oblouku s převýšením koleji 122 mm tvořícím podélný sklon vozovky na přejezdu 6,83% a je poloha kolejí je dána na kuželové ploše.

Sjízdnost je tedy dobrá, navíc vylepšená měkčí celopryžovou konstrukcí. Na přejezdu dochází ke zdvihu koleje č. 2 o 27 cm. Vytvořením kuželové plochy kolejí **dochází k nutnosti dosypat zemní těleso polní cesty** o max. 1,45 m. S tím se dosype i okolní terén – slouží jako deponie materiálu.“.

- „Směrové poměry, šířkové uspořádání:

... Délka úpravy je celkem 74,83 m. Od ZU v délce 5,0 m je vozovka nezpevněná (kryt NU), následuje zpevněná část vozovky (kryt AB) z důvodu nenanášení nečistot do prostoru přejezdu a to do vzdálenosti 20 m od osy krajní koleje a do KU je opět vozovka nezpevněná ...⁽⁶⁾,

- „Sklonové poměry:

... Cesta se napojuje ve vzdálenosti 25,0 m od osy kol. č. 1, tj. ZU km 0,00000, sklonem 3,28% v délce 17,45 m, na přejezdu stoupá 6,83% v dl. 11,29 m a pokračuje klesání 10,78% na délku 13,45 m. Podélný profil končí v km 0,07483 tečnou zakružovacího oblouku dl. 4,03 m do stávajícího podélného sklonu silnice 2,6%. **Zakružovací oblouky mají poloměr R=100 m.**“,

- „Konstrukce vozovky zpevněné:

asfaltobeton	AB	tl. 5 cm
Vibr. Štěrka	VŠ	tl. 15 cm
Štěrkořísek	ŠP	tl. 30 cm
Celkem		tl. 50 cm“,

- „Konstrukce vozovky nezpevněné:

Nátěr uzavírací	NU	tl. 2 cm
Vibr. Štěrka	VŠ	tl. 18 cm
Štěrkořísek	ŠP	tl. 30 cm
Celkem		tl. 50 cm“,

- „Provádění stavebního objektu:

Vzhledem k tomu, že koleje budou prováděny postupně s výlukami jednotlivých kolejí a že na přejezdu je zdvih koleje č. 2 o 27 cm, bude nutná výluka cesty po dobu provádění kolejí a spodku na přejezdu a vlastní přejezdové konstrukce, jejíž délku upřesní stavební postup dodavatele s příslušným orgánem před zahájením stavebních prací. ...“.

6) zkratkou ZU je definován začátek úseku, zkratkou KU je definován konec úseku a zkratkou NU je definován nátěr uzavírací.

V době uskutečnění rekonstrukce ŽP P6512 provedené v rámci stavby SO 93-17-03 byla problematika zaoblení lomů podélných sklonů PK vně krajních kolejí parabolickými oblouky (v Projektové dokumentaci SO 93-17-03 a také ve Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03 byl použit výraz zakružovací oblouk, jenž je také dále použit v textu ZZ) obsažena v ČSN 73 6380 (duben 1996) s odkazem také na ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 v tehdy účinném znění, kde je mj. uvedeno, že:

- lomy podélného sklonu PK vně krajních kolejí ŽP se zaoblovaly výškovými oblouky ve tvaru parabolických oblouků s hyperoskulační kružnicí (tzv. zakružovací oblouky);
- poloměry výškových lomů (vypuklých i vydutých) PK měly být navrženy co největší, přičemž čím menší byl rozdíl podélných sklonů, tím větší poloměr se měl použít;
- u staveb a přestaveb PK měl být jejich podélný sklon v přilehlých úsecích po obou stranách ŽP (s přihlédnutím k místním poměrům) co nejmenší;
- mimořádně mohl být v případě místních a účelových PK s jedním pruhem nejmenší poloměr zaoblení sklonů lomů $R=100$ m.

Z uvedeného tak jednoznačně vyplývá, že **v Projektové dokumentaci SO 93-17-03 uvedená hodnota o poloměru zaoblení sklonů lomů parabolickými oblouky $R=100$ m korespondovala s ustanoveními ČSN 73 6380 (duben 1996) účinnými v době jejího zpracování a schválení.** Na tomto místě je nezbytné uvést, že v dané době účinná ČSN 73 6380 (duben 1996) a ani jiná související norma neumožňovala zaoblit poloměr sklonu lomu vypuklého výškového bodu PK přilehlé k ŽP na hodnotu (parametr) nižší, nežli na $R=100$ m, tzn. na projektovaný poloměr. Až změna Z1 ČSN 73 6380 (květen 2008) umožnila pro PK při rekonstrukci stávajících ŽP ve stísněných poměrech využití minimální hodnoty (parametru) provedení zaoblení poloměru sklonu lomu vypuklého výškového bodu $R=20$ m, resp. 12 m, přičemž v případě:

- $R=20$ m se jednalo o PK s provozem autobusů;
- $R=12$ m se jednalo o PK s motorovým provozem bez provozu autobusů, kdy ŽP „*musí být označen dopravní značkou (např. zákaz vjezdu BUSů, omezení délky vozidel apod.) podle stávajících nebo dosažených technických parametrů*“.

DI při šetření dané MU analyzovala také Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03 zpracovanou společností SUDOP BRNO, jejíž obsah je mj. uveden v bodu 3.1.8. této ZZ. Tato dokumentace popisuje výhradně stav ŽP P6512 po provedené rekonstrukci, jež byla realizována dle Projektové dokumentace SO 93-17-03.

V Technické zprávě ke Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03 popisující, jak již bylo uvedeno výše, výhradně nový stav, vč. např. směrových poměrů a šířkového uspořádání, sklonových poměrů je mj. uvedeno:

- „1. Stav po rekonstrukci přejezdu:
V km 281,890 (podle evidence SDC) úseku trati Ostrava – Petrovice u Karviné kříží železniční trať polní cesta spojující obec Dolní Lutyni s přilehlými zemědělskými pozemky. Přejezd je šikmý, úhel křížení je 58° . Stávající přejezd je dvoukolejný, šířka je 6,00 m, délka přejezdu činí 12,60 m. Šířka vozovky před a za přejezdem je 4,5 m, z celkového pohledu cesta odpovídá kategorií P4 (místy je užší), cesta je v přímé (pozn. DI: text je totožný s obsahem bodu 1 Projektové dokumentace SO 93-17-03).
V rámci modernizace byla provedena rekonstrukce přejezdu na celopryžový s obnovou přilehlých úseků cesty do vzdálenosti 25,0 m od osy kol. č. 1 vpravo trati a 35 m od osy kol. č. 2 vlevo trati. Nová kilometráž přejezdu je 281,910913 (pozn. DI: text je totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03).
Pro návrh šířky přejezdu byla silnice zaříděna do kategorie P4 s návrhovou rychlostí 30 km/h. Rychlost je uvedena nižší z důvodu protisklonů větších než 3% daných převýšením trati a klesáním vlevo trati. ... (pozn. DI: text je totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03).

Trať je v pravostranném složeném oblouku s převýšením kolejí 122 mm tvořícím podélný sklon vozovky na přejezdu 6,83% a poloha kolejí je dána na kuželové ploše (pozn. DI: text je totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03).

Sjízdnost je tedy dobrá, navíc vylepšená měkkí celopryžovou konstrukcí. Na přejezdu dochází ke zdvihu koleje č. 2 o 27 cm. Vytvořením kuželové plochy kolejí došlo k dosypání zemního tělesa polní cesty o max. 1,45 m. S tím byl dosypán i okolní terén (pozn. DI: text upraven, obsahově je však totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03).“.

- „Směrové poměry, šířkové uspořádání:
... Délka úpravy je celkem 74,83 m. Od ZU v délce 5,0 m je vozovka nezpevněná (kryt NU), následuje zpevněná část vozovky (kryt AB) z důvodu nenášení nečistot do prostoru přejezdu a to do vzdálenosti 20 m od osy krajní koleje a do KÚ je opět vozovka nezpevněná ... (pozn. DI: text je totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03).“,
- „Sklonové poměry:
... Cesta se napojuje ve vzdálenosti 25,0 m od osy kol. č. 1, tj. ZU km 0,00000, sklonem 3,28% v délce 17,45 m, na přejezdu stoupá 6,83% v dl. 11,29 m a pokračuje klesání 10,78% na délku 13,45 m. Podélný profil končí v km 0,07483 tečnou zakružovacího oblouku dl. 4,03 m do stávajícího podélného sklonu silnice 2,6%. **Zakružovací oblouky mají poloměr $R=100$ m** (pozn. DI: text je totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03).“,
- „Konstrukce vozovky zpevněné:

asfaltobeton	AB	tl. 5 cm
Vibr. Štěrka	VŠ	tl. 15 cm
Štěrkošek	ŠP	tl. 30 cm
Celkem		tl. 50 cm (pozn. DI: text je totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03)“,
- „Konstrukce vozovky nezpevněné:

Nátěr uzavírací	NU	tl. 2 cm
Vibr. Štěrka	VŠ	tl. 18 cm
Štěrkošek	ŠP	tl. 30 cm
Celkem		tl. 50 cm (pozn. DI: text je totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03)“,
- „Provádění stavebního objektu:
Vzhledem k tomu, že koleje byly prováděny postupně s výlukami jednotlivých kolejí a že na přejezdu je zdvih koleje č. 2 o 27 cm, byla nutná výluka cesty po dobu provádění kolejí a spodku na přejezdu a vlastní přejezdové konstrukce ... (pozn. DI: text upraven, obsahově totožný s obsahem bodu 2 Projektové dokumentace SO 93-17-03)“.

Porovnáním Projektové dokumentace SO 93-17-03 a Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03 nebyly zjištěny zásadní rozdíly mezi jednotlivými přílohami 1 a 3 až 8, tzn. mezi Technickými zprávami k Projektové dokumentaci SO 93-17-03, resp. ke Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03, Situací, výškopisem (1:200), Vytyčovacími plány PK (1:200), Podélnými profily PK (1:500/50), Příčnými profily PK (1:100), Vzorovými příčnými řezy PK (1:50) a Vzorovými příčnými řezy ŽP (1:50).

Na tomto místě je potřebné ještě jednou uvést, že **zakružovací oblouky SV PK měly mít jak dle Projektové dokumentace SO 93-17-03, tak i dle Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03 (zpracované po realizaci stavby), v souladu s ČSN 73 6380 (duben 1996), shodný (totožný) poloměr R=100 m.**

Protože zpracovatelem Projektové dokumentace SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, byla v obou případech společnost SUDOP BRNO, obrátila se DI na tento subjekt s požadavkem o postoupení informací obsahujících sdělení, zda:

- bylo po dokončení rekonstrukce ŽP P6512, avšak před zpracováním Dokumentace skutečného provedení, zak. č. 1216-01-0403, arch. č. 2003110321, datum: 4/2003 Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, provedeno geodetické zaměření polohy ŽP P6512 a k němu přilehlých PK;
- při zpracování Dokumentace skutečného provedení, zak. č. 1216-01-0403, arch. č. 2003110321, datum: 4/2003, Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, byl v příloze „Podélný profil komunikace 1:500/50“, zohledněn skutečný stav (parametry) PK po provedené rekonstrukci ŽP P6512 a z jakých materiálů zpracovatel vycházel.

SUDOP BRNO postoupil DI informaci o tom, že je nemožné se z jeho strany k daným požadavkům vyjádřit, neboť dle certifikace ISO a Spisového a skartačního řádu má povinnost archivovat dokumentaci po dobu 20 let a v době zaslání vyžádání DI již Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03 nedisponoval. DI se tak šetřením MU nepodařilo prokazatelně zjistit, zda bylo po dokončení rekonstrukce ŽP P6512 před zpracováním Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, provedeno geodetické zaměření polohy ŽP P6512 a k němu přilehlých PK, a tudíž zda byl skutečný stav (parametry) PK po provedené rekonstrukci ŽP P6512 při zpracování Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03 zohledněn.

Dne 25. 10. 2001 proběhla TBZ dílčích částí stavby – Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice – st. hranice, vč. SO 93-17-03 (tzn. ŽP P6512), s cílem ověřit projektované parametry a funkci zařízení s ohledem na bezpečnost provozu. O provedené TBZ byl dne 25. 10. 2001 vyhotoven dokument „ZÁPIS o výsledku technickobezpečnostní zkoušky dle vyhlášky 177/95 Sb.“ (dále jen Zápis o výsledku TBZ), č. j.: 0410-2001/St. Přestože byly provedenou TBZ v případě SO 93-17-03 zjištěny drobné nedodělky, spočívající v nedokončení povrchu příjezdových PK k přejezdu „... (živice, prahová vpust) ...“ a asfaltového betonu mezi TK, prohlásil správce základního prostředku, že „*Na základě výsledků TBZ zástupce ČD DDC SDC Ostrava prohlašuje, že výše uvedené SO jsou schopny bezpečného provozu a od okamžiku zkušebního provozu je schopen provádět správu a údržbu.*“. Zápisem o výsledku TBZ byl pro dokončení výše uvedených nedodělek stanoven termín 30. 11. 2001.

Téhož dne, tzn. 25. 10. 2001, po provedené TBZ proběhlo za účelem zavedení zkušebního provozu dílčí části stavby – Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice – st. hranice, vč. SO 93-17-03, místní šetření, na jehož základě byl dne 25. 10. 2001 od 17:55 h zaveden do 30. 6. 2003 zkušební provoz. Po postupném provádění následných TBZ dalších dokončených dílčích částí stavby – Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice – st. hranice byl zkušební provoz uceleného rekonstruovaného úseku prodloužen až do 30. 6. 2004.

Ucelenou část stavby realizované dle Projektové dokumentace SO 93-17-03 odevzdal zhotovitel stavby TCHAS tehdejšímu provozovateli dráhy ČD, plnícího současně povinnosti vlastníka dráhy, v rámci přejímacího řízení zahájeného a ukončeného dne 29. 11. 2002, o němž byl téhož dne vyhotoven dokument „ZÁPIS o odevzdání a převzetí ucelené části stavby pořízené investiční výstavbou podle zákona č. 513/91 Sb.“, č. j.: SSO-S29-222254/2002/0511-Ob (dále jen Zápis o odevzdání a převzetí ŽP P6512), a v němž je mj. uvedeno:

- „2. *Stručný technický popis:*
SO 93-17-03 Zahájení – ukončení prací: 08/2001 – 11/2002 ...“;
- „4. *Zhotovitel předal odběrateli a ten udržovateli tyto doklady:*
SO 93-17-03 Bohumín - Dětmárovice, rekonstrukce úrovněvého přejezdu v km 281,890
 1. *Zpráva o průběhu stavby*
 2. *Protokoly o zkouškách a zkušebním provozu*
 3. ...
 4. *Protokol o kontrolním geodetickém zaměření odpovědného geodeta stavby* [pozn. DI: předmětný protokol neměla DI při šetření dané MU k dispozici, neboť ten nebyl DI provozovatelem dráhy SŽ postoupen, což bylo odůvodněno textem „Dokumentaci k SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněvého přejezdu v km 281,890, která byla součástí přípravy a realizace stavby ČD DDC, Optimalizace tratě Ostrava – Petrovice-státní hranice, již nemá Správa železnic, státní organizace - Stavební správa Východ k dispozici. V roce 2015 proběhlo skartační řízení (tj. 10 let po kolaudaci této stavby).“ a ani součástí archivní spisové dokumentace uložené v Národním archivu]
 5. *Seznam provedených přejímek, zkoušek a měření, výpisy ze stavebního deníku*
 6. *Protokoly zkoušek a vyhodnocení únosnosti*
 7. *Dokumentace kvality použitých materiálů*
 8. *PD (pozn. DI: jedná se o projektovou dokumentaci) skutečného provedení ...“;*
- „6. *Soupis zjištěných vad a drobných nedodělků:*
Provedené práce odpovídají schválené projektové dokumentaci, normám ČSN, TNŽ a předpisům ČD a jsou provedeny bez vad a nedodělků.“;
- „9. *Technickobezpečnostní zkouška:*
SO 93-17-03 dne 25.10.2001 pod č.j. 0410-2001/St“;
- „11. *Výsledek přejímacího řízení:*
Na základě výsledků odevzdání a převzetí zhotovitel předává výše uvedené objekty a objednatel je přejímá do majetku a správy ČD. Zároveň objednatel předává výše uvedené objekty do majetku a údržby ČD DDC SDC Ostrava, která je přejímá současně.“.

Ze Zápisu o odevzdání a převzetí ŽP P6512 vyplývá, že přejímacího řízení se zúčastnili zástupci celkem čtyř stran, a to objednatele ČD DDC, Stavební správy Olomouc, zhotovitele TCHAS, udržovatele ČD DDC SDC Ostrava a jako ostatní účastník zástupce obce Dolní Lutyně. Dále je z tohoto dokumentu zřejmé, že nedodělky zjištěné v rámci TBZ byly odstraněny a že **práce provedené na ucelené části stavby SO 93-17-03 měly odpovídat schválené projektové dokumentaci**, tzn. Technické zprávě k Projektové dokumentaci SO 93-17-03 a také přílohám 5 „Podélný profil komunikace 1:500/50“

a 8 „Vzorový příčný řez přejezdem 1:50“, a to vč. parametru **zakružovacího oblouku SV PK o poloměru $R=100$ m.**

Kolaudační řízení celé stavby – Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice – st. hranice, tzn. vč. SO 93-17-03 (ŽP P6512), zahájené vzhledem ke zvlášť rozsáhlé stavbě s velkým počtem účastníků řízení formou veřejné vyhlášky, bylo provedeno 16. 4. 2004, přičemž žádná ze zúčastněných stran (účastníků řízení) nevznesla ke stavbě připomínky. Jelikož kolaudační řízení proběhlo s kladným výsledkem, vydal DÚ, jakožto speciální stavební úřad, dne 9. 6. 2004 „KOLAUDAČNÍ ROZHODNUTÍ“, č. j.: 20-0975/00-21131-DÚ/Bh (dále jen Kolaudační rozhodnutí), kterým povolil stavebníkovi (vlastníkovi, resp. provozovateli dráhy) SŽDC užívání ucelené stavby – Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice – st. hranice mj. za podmínky, že „*Stavba bude užívána a provozována podle projektové dokumentace ověřené Drážním úřadem, provozního řádu a bezpečnostních předpisů, které se na tuto stavbu vztahují.*“. DÚ v Kolaudačním rozhodnutí mj. konstatoval, že „*Stavba byla provedena podle schválené projektové dokumentace.*“, tzn. vč. provedení zakružovacího oblouku SV PK o projektovaném poloměru $R=100$ m.

Poslední oprava ŽP P6512 před vznikem MU byla realizována v 1. pololetí roku 2019, a to v rámci stavby „Oprava přejezdů na trati 320, 322, 323“, týkající se 4 ŽP. V případě opravy ŽP P6512 se jednalo o stavbu „SO 01: Oprava přejezdu v km 281,911, přičemž oprava tohoto ŽP spočívala mj. v demontáži přejezdových konstrukcí, demontáži kolejového roštu, ve výměně šterkového lože zřízením nového šterkového lože předepsané tloušťky, v opravě geometrické polohy TK, v montáži původních, resp. nových pryžových přejezdových konstrukcí a ve zřízení nového živičného povrchu. V rámci poslední opravy ŽP P6512 bylo realizováno mj.:

- rozebrání silniční asfaltové konstrukce v rozsahu 90 m^2 ,
- odstranění 22 starých obrubníků, staré prahové vpustě a 70 pražců v ose ŽP, vč. demontáže 4 kolejnic v délce 75 m, celopryžové konstrukce přejezdové vozovky a starých závěrných zídek o celkové délce 36 m,
- odbagrování šterkového lože,
- likvidace 27 t starého asfaltu,

a následně:

- zřízení nového šterkového lože,
- rozložení (položení) 70 pražců v ose ŽP,
- montáž 4 kolejnic v délce 75 m, původních vnitřních (mezi kolejnicemi) pryžových panelů konstrukce přejezdové vozovky, nových vnějších (vně kolejnic) pryžových panelů konstrukce přejezdové vozovky, prefabrikátů závěrné zídky, nových závěrných zídek o celkové délce 36 m, nových prahových vpustí s litinovými, resp. ocelovými, poklopy, nových obrubníků,
- zřízení nového živičného povrchu v rozsahu 90 m^2 ,
- úprava geometrické polohy obou TK.

Stavby (opravy) ŽP byly prováděny výhradně na pozemcích vlastněných ČR, na nichž právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ. V případě ŽP P6512 se jednalo o pozemek p. č. 4339/1, tzn. pozemek, na němž se mj. nachází také SV PK, jíž se však oprava netýkala. Z uvedeného je zřejmé, že předmětem opravy provedené v roce 2019 byly výhradně součásti železničního svršku a přejezdové vozovky a nikoliv tedy opravy k ŽP přilehlých PK, vč. SV PK.

Skutečnost, že v rámci opravy realizované v roce 2019 nebyl v místě zakružovacího oblouku SV PK proveden žádný stavební zásah, dokládá rovněž dokument „ZPRÁVA Č. 127/2025 PRŮZKUM VOZOVKY ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD P 6512 K BEZDÍNKU“, ze dne 17. 7. 2025 (dále jen Zpráva o průzkumu vozovky), obsahující diagnostiku vybrané části SV PK [ve vzdálenosti 6,22 m až 18,95 m od osy TK č. 2, resp. 0,83 m až 13,56 m od přejezdové vozovky ŽP (břevna celé závoje výstražníku „A“)], kterou vypracovala společnost TPA ČR, jež je držitelem oprávnění MD ČR k provádění průzkumných a diagnostických prací souvisejících s výstavbou, opravami, údržbou a správou PK (laboratorní organizace je součástí stavebního koncernu STRABAG SE a v rámci mateřského koncernu plní roli technologického kompetenčního centra stavebních hmot pro asfaltové směsi, beton, zemní práce a geotechniku).

Pro potřebu diagnostiky vozovky SV PK měl zpracovatel Zprávy o průzkumu vozovky k dispozici celkem 9 sond odebraných až do úrovně asfaltových hutněných vrstev PK označených č. 1 až 9, přičemž:

- vývrt sond č. 1, 2 a 3 byl odebrán v místě 1. příčné trhliny (ve vzdálenosti 18,95 m, 18,85 m a 18,74 m od osy TK č. 2);
- vývrt sond č. 4, 5 a 6 byl odebrán v místě 2. příčné trhliny (ve vzdálenosti 9,9 m, 9,75 m a 9,64 m od osy TK č. 2);
- vývrt sond č. 7, 8 a 9 byl odebrán v místě přechodu přes pracovní spáru 2 různých pokládek asfaltových povrchů vozovky, resp. přímo v pracovní spáře (ve vzdálenosti 6,22 m, 6,57 m a 6,37 m od osy TK č. 2), kdy jedním z povrchů (nejbližším k ose TK č. 2) byl živichý povrch položený v rámci opravy ŽP P6512 provedené v roce 2019.

Z výsledků provedených rozborů – zkoušek sond, uvedených ve Zprávě o průzkumu vozovky vyplývá, že:

- vývrty sond č. 1, 3, 4, 6 a 8, odebrané z prostoru zakružovacího oblouku, jsou si velice podobné jak obsahem asfaltu, tak křivkou zrnitosti. Makroskopickým posouzením vzhledu struktury vývrtů byl zjištěn obsah zrn velikosti 11 mm. Z důvodu porušení celistvosti, zapříčiněné příčnými trhlínami vozovky, nebyly vývrty sond č. 2 a 5 podrobeny rozborům – zkouškám;
- mezi vývrtem sondy č. 7, odebraného z plochy povrchu vozovky před pracovní spárou, a vývrty sond č. 1, 3, 4, 6 a 8 je zřetelný rozdíl v obsahu asfaltu, vč. křivky zrnitosti. Makroskopickým posouzením vzhledu struktury vývrtů byl zjištěn odlišný obsah zrn velikosti 16 mm;
- na vývrtní sondy č. 9, odebraného přímo z pracovní spáry, je zřetelná úprava pracovní spáry prořezáním vrstvy provedené před pokládkou vozovky plochy před SV PK.

Po vyhodnocení provedených zkoušek odebraného materiálu (vývrtů sond) je ze Zprávy o průzkumu vozovky zřejmé, že vozovka SV PK (vývrty sond č. 1 až 6 a 8) byla v posuzovaném úseku rozdělená na tři celky příčnými trhlínami a nikoliv pracovními spárami. Pro úplnost je vhodné doplnit, že příčné trhliny vznikají zatížením vozovky provozem, účinky klimatického prostředí a teplotními změnami, přičemž na mechanismus narušení povrchu vozovky má nezanedbatelný vliv rovněž použité kamenivo, samotná konstrukce vozovky a úprava podloží.

Lze tak shrnout, že povrch vozovky SV PK za pracovní spárou, tzn. ve vzdálenosti 6,57 m až 18,95 m od osy TK č. 2 (vč. místa, kde došlo k uváznutí spodní části návěsu

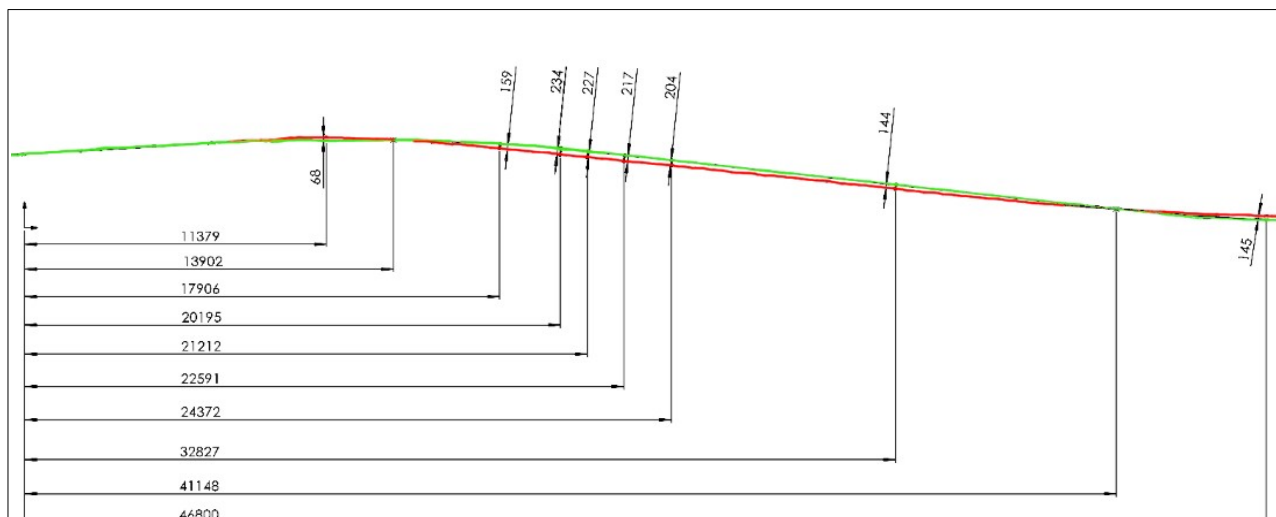
Goldhofer), byl položen v jednom blíže nespecifikovaném časovém období. Z porovnání veřejně přístupné fotodokumentace vozovky SV PK pořízené v roce 2013 (dostupné na mapy.com) a stavu povrchu vozovky po vzniku MU jednoznačně vyplývá, že povrch SV PK je v obou časových obdobích identický a musel být tedy položen více než 11 let před vznikem MU. Fotodokumentace pořízená v roce 2013 zcela jasně dokládá, že povrch vozovky opticky nevykazuje znaky nového živičného povrchu, ale naopak určité stáří, které je však při absenci informací o vstupních vlastnostech původního materiálu obecně problematické prokazatelně stanovit.

Po vzniku MU zadala DI nezávislé externí PFO 1 provedení skutečného geodetického zaměření polohy ŽP P6512 a přilehlé SV PK. Zaměření PFO 1 provedla metodou prostorových souřadnic – kalibrovaným měřidlem robotickou totální stanicí Topcon GT-503. Z hodnot naměřených PFO 1 mj. vyplývá, že hodnota zakružovacího oblouku $R=100$ m pro minimální poloměr vypuklého výškového bodu stanovená pro druh PK „Místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace“, která měla být při rekonstrukci ŽP P6512, tzn. na části SV PK, dodržena, dodržena nebyla. Skutečná zjištěná hodnota zakružovacího oblouku SV PK činila pouze $R=28$ m, přičemž samotný zakružovací oblouk byl tvořen dvěma oblouky o poloměru $R=16,8$ m, začínajícím ve vzdálenosti 4,485 m a končícím ve vzdálenosti 7,412 m od osy TK č. 2, o poloměru $R=18,2$ m, začínajícím ve vzdálenosti 8,965 m a končícím ve vzdálenosti 10,466 m od osy TK č. 2.

DI pro komplexnost šetření MU zadala PFO 2 provést mj. srovnání nivelet povrchu vozovky SV PK v konfiguraci dle Projektové dokumentace SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, a jejím skutečným tvarem v době vzniku MU. Dále PFO 2 provedl na základě zadání DI výpočet rozdílu objemů tělesa vymezeného podélným profilem (niveletami) vozovky SV PK, a to opět mezi tvarem konfigurovaným Projektovou dokumentací SO 93-17-03 a také Stavební dokumentací skutečného provedení SO 93-17-03 a jejím skutečným tvarem v době vzniku MU, v šířce vozovky SV PK.

PFO 2 požadovaná zjištění zpracovala formou analýz provedených metodou konečných prvků v software Ansys R2024. Výpočty, modelace a závěry jsou obsahem Technické zprávy – Analýzy vlivu tvaru vozovky vypracované PFO 2, z níž mj. vyplývá:

- podle Projektové dokumentace SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, měla vozovka SV PK za svým vrcholem klesat pozvolněji, nežli je tomu v jejím skutečném uspořádání. Skutečná výška vrcholu SV PK je oproti Projektové dokumentaci SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03, nižší o 68 mm, přičemž maximální odchylka v normálovém směru se nachází ve vzdálenosti 20,2 m od osy TK č. 2, a činí 234 mm. Propad skutečné vozovky SV PK je navíc značně dlouhý, protože ještě ve vzdálenosti 32,8 m od osy TK č. 2 činí odchylka ve směru normály 144 mm (viz Obr. č. 8);
- chybějící objem materiálu mezi reálným stavem SV PK zjištěným po vzniku MU a konfigurací SV PK dle Projektové dokumentace SO 93-17-03, resp. Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, jen v šířce vozovky činí **21,2 m³**.



Obr. č. 8 Odchytky nivelet vozovek od osy TK č. 2 po vzdálenost 46,8 m od ní. Všechny kóty jsou udávány v mm – červeně je znázorněna niveleta dle skutečnosti, naopak zeleně dle Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03.

Zdroj: Technická zpráva – Analýza vlivu tvaru vozovky

DI se dále zabývala zjištěním:

- zda by jízdní souprava, sestávající z tahače návěsů MB a podvalníku Goldhofer, již byla přepravována vrtná souprava Soilmec SR-65, se světlou výškou hlubinného návěsu 388 mm, kdy se točnice návěsu nacházela ve výšce 1 460 mm nad úrovní vozovky, ŽP P6512 bezpečně přejela celou svou délkou (nedošlo by ke kontaktu nosníku návěsu s vozovkou SV PK) či by uvázla, a to v konfiguraci SV PK dle Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, kdy vozovka měla oproti reálnému provedení SV PK výrazně odlišný profil s větším rádiem kolem vrcholu;
- nejnižší hodnoty výšky točnice tahače nad úrovní vozovky a světlé výšky návěsu, při níž by předmětná jízdní souprava celou svou délkou bezpečně přejela ŽP P6512 (nedošlo by ke kontaktu nosníku návěsu s vozovkou SV PK), a to v konfiguraci SV PK dle Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, při zakružovacím oblouku o poloměru $R=100$ m;
- nejnižší hodnoty výšky točnice tahače nad úrovní vozovky a světlé výšky návěsu, při níž by předmětná jízdní souprava bezpečně přejela ŽP P6512 (nedošlo by ke kontaktu nosníku návěsu s vozovkou SV PK), a to v reálné konfiguraci SV PK zaměřené PFO 1 po vzniku MU.

Pro dané DI opětovně využila externí spolupráci s PFO 2, která požadovaná zjištění znovu zpracovala formou analýz provedených metodou konečných prvků v software Ansys R2024. Výpočty, modelace a závěry jsou rovněž obsahem Technické zprávy – Analýzy vlivu tvaru vozovky vypracované PFO 2, z níž mj. vyplývá, že v případě:

- pokud by tvar nivelety SV PK odpovídal Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03, tzn. v případě, kdy by zakružovací oblouk měl poloměr $R=100$ m:
 - jízdní souprava by při výšce točnice tahače 1 460 mm nad úrovní vozovky a řidičem nastavené světlé výšce návěsu 388 mm bezpečně přejela SV PK bez kontaktu s vozovkou, a nedošlo by tak k jeho uvážnutí,

- bezpečný průjezd SV PK při výšce točnice tahače 1 460 mm nad úrovní vozovky by zajistilo nastavení světlé výšky návěsu minimálně na 167 mm;
- kdy tvar nivelety SV PK odpovídal reálnému stavu po vzniku MU:
 - bezpečný průjezd SV PK při výšce točnice tahače 1 460 mm nad úrovní vozovky by zajistilo nastavení světlé výšky návěsu minimálně na 515 mm.

Z uvedeného tedy vyplývá, že pro bezpečný průjezd předmětné jízdní soupravy dne 24. 1. 2024 celou svojí délkou přes ŽP P6512 byla nezbytná změna parametru světlé výšky podvalníku nastavená řidičem NA před odjezdem jízdní soupravy z Ostravy na hodnotu 388 mm, a to jejím zvýšením o 127 mm, tedy na hodnotu **515 mm**. Naopak v případě, kdy by niveleta SV PK odpovídala Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, nebylo by zapotřebí před jízdou NA měnit hodnotu světlé výšky podvalníku nastavenou řidičem NA na 388 mm, neboť pro bezpečný průjezd **dostačovala** světlá výška podvalníku nastavená na hodnotu **167 mm**.

V návaznosti na vše výše uvedené a ve spojení s:

- povinností zhotovitele stavby provést stavbu tak, aby při běžné údržbě a působení běžně předvídatelných vlivů po dobu předpokládané existence splnila základní požadavky na mechanickou odolnost a stabilitu,
- informací provozovatele dráhy SŽ a subjektu s právem hospodařit s majetkem státu (v tomto konkrétním případě na pozemku p. č. 4339/1) v jedné osobě, že od převzetí SO 93-17-03 **neprovedl** na SV PK žádné stavební úpravy jejího povrchu,
- výsledky uvedenými ve Zprávě o průzkumu vozovky,
- skutečností, že na povrchu SV PK se po vzniku MU nevyskytovaly žádné výdutě a další poškození, které by dokládaly poškození vozovky PK a s tím související změnu parametru zakružovacího oblouku způsobenou sesedáním vozovky a jejího podloží,

Ize uzavřít, že parametr poloměru zakružovacího oblouku SV PK se od poslední rekonstrukce provedené před více než 20 lety zásadně nezměnil. Zakružovací oblouk SV PK tedy **nemohl** být v rámci stavby **proveden** dle Projektové dokumentace SO 93-17-03, tzn. také dle ČSN 73 6380 (duben 1996), a **nemohl** tak mít v čase odevzdání a převzetí ŽP P6512 po provedené rekonstrukci **projektovaný poloměr R=100 m**, který SUDOP BRNO uvedl také ve Stavební dokumentaci skutečného provedení SO 93-17-03. Proto DI reálný parametr poloměru zakružovacího oblouku SV PK v době vzniku MU posuzuje v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a technické normy, týkající se úloh a povinností zhotovitele stavby SO 93-17-03, kterým byla společnost TCHAS, a zpracovatele Stavební dokumentace skutečného provedení SO 93-17-03, kterým byla společnost SUDOP BRNO, jež byla nedílnou součástí kolaudačního řízení vedeného k rekonstrukci ŽP P6512, **v příčinné souvislosti s MU:**

- § 633 odst. 1) zákona č. 40/1964 Sb.:
„Zhotovitel je povinen dílo provést podle smlouvy, řádně a v dohodnuté době. Je-li pro provedení díla stanovena závazná technická norma, musí provedení odpovídat této normě.“;

- § 46b odst. 2) zákona č. 50/1976 Sb.:
„Osoba, která vede realizaci stavby, je v rozsahu předmětu svého podnikání (činnosti) odpovědná za řádné provedení prací v souladu s dokumentací ověřenou stavebním úřadem ve stavebním řízení, za dodržení podmínek stavebního povolení, ...“;
- § 138a zákona č. 50/1976 Sb.:
„Právní osoby, ... a správní orgány jsou povinny při navrhování, umísťování, projektování, povolování, realizaci, kolaudaci, užívání a odstraňování staveb postupovat podle obecných technických požadavků na výstavbu, ... a technických požadavků stanovených prováděcími předpisy (dále jen „obecné technické požadavky“)“;
- § 15 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 137/1998 Sb.:
„Stavba musí být navržena a provedena tak, aby byla při respektování hospodárnosti vhodná pro zamýšlené využití a aby současně splnila základní požadavky, kterými jsou bezpečnost při užívání,
- § 15 odst. 2 vyhlášky č. 137/1998 Sb.:
„Stavba musí splňovat požadavky uvedené v odstavci 1 při běžné údržbě a působení běžně předvídatelných vlivů po dobu předpokládané existence.“;
- § 22 odst. 1 vyhlášky č. 137/1998 Sb.:
„Stavba musí být navržena a provedena takovým způsobem, aby neohrožovala život, zdraví, zdravé životní podmínky jejich uživatelů ...“;
- čl. 4.2.7 ČSN 73 6380 (duben 1996):
„Lomy podélného sklonu pozemní komunikace vně krajních kolejí se zaoblí parabolickými oblouky podle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. Nejmenší poloměr zaoblení lomů sklonů může být $R_z = 260$ m, popř. u přejezdů na místních a účelových komunikacích s jedním pruhem mimořádně $R_z = 100$ m ...“.

Pro úplnost je nezbytné na tomto místě uvést, že od převzetí rekonstruovaného ŽP P6512, tzn. od ukončení přejímacího řízení dne 29. 11. 2002, resp. od vydání dokumentu „Technická zpráva K SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890, DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ SO“, z dubna 2003, až do vzniku předmětné MU, tzn. do 24. 1. 2024, neprovedl provozovatel dráhy ČD, SŽDC, resp. SŽ, geodetické zaměření polohy tohoto ŽP a k němu přilehlých PK, neboť žádný právní ani vnitřní předpis provozovatele dráhy jemu jakožto vlastníkovu dráhy, resp. ŽP, takovouto povinnost po kolaudaci stavby nenařizoval.

Na základě skutečného geodetického zaměření polohy ŽP P6512 a přilehlé SV PK provedeného po vzniku MU PFO 1, postoupila DI dne 14. 3. 2024 DÚ dokument „Upozornění (podnět) na zdroj ohrožení dráhy“, č. j.: 6-288/2024/DI-12, jako věcně příslušnému drážnímu správnímu úřadu, podezření na zdroj ohrožení dráhy, resp. na zdroj rušení drážního provozu, neboť měla za to, že stávající úprava podélného sklonu SV PK může být zdrojem ohrožení dráhy, resp. zdrojem rušení drážního provozu na ní. Důvodem předmětného upozornění (podnětu), a to ještě před ukončením šetření DI (vydáním ZZ), byla potřeba neprodleného odstranění případného zdroje ohrožení dráhy – zajištění bezpečného provozování drážní dopravy a zároveň bezpečnosti účastníků provozu na předmětné PK pro předcházení vzniku MU.

Na základě daného podnětu si DÚ dne 18. 4. 2024 fyzicky ověřil místní poměry na ŽP P6512 a konstatoval, „že doposud přijatá bezpečnostní opatření spočívající ve snížení rychlosti jak drážních, tak i silničních vozidel, zatím zajišťují jejich bezpečný provoz.“ (viz bod 3.1.5 této ZZ). Po shromáždění a vyhodnocení všech potřebných podkladů ke stavu ŽP P6512 a k němu přilehlých PK vyplynulo, že se jedná o PK s motorovým provozem bez provozu autobusů, kdy podle čl. 5.2.7 ČSN 73 6380 „přejezd musí být vyznačen dopravní značkou (např. zákaz vjezdu autobusů, omezení délky vozidel apod.) podle stávajících nebo dosažených technických parametrů“. Následně DÚ, jakožto drážní správní úřad, provozovateli dráhy SŽ uložil:

- 1) neprodleně navrhnout a projednat úpravu dopravního značení (na základě výsledků měření – zaoblení lomů nivelety pozemních komunikací) s PČR Dopravní inspektorát Karviná a věcně a místně příslušným silničním správním úřadem,
- 2) ponechat snížení traťové rychlosti na ŽP v obou směrech na 50 km·h⁻¹ do doby dořešení a osazení dopravního značení,
- 3) projednat možnou stavební úpravu ŽP jak s vlastníky PK, tak i s Farmou Bezdínek, a to za účelem zajištění bezpečnosti provozu na ŽP.

Po vzniku MU provedl geodetické zaměření polohy ŽP P6512 a k němu přilehlých PK rovněž provozovatel dráhy SŽ, a to dne 7. 5. 2024. Ze zaměření, které uskutečnila organizační jednotka SŽ Správa železniční geodézie, a z jí zjištěných (naměřených) hodnot, jež byly uvedeny v dokumentu „Ověřování nivelet pozemních komunikací v oblasti přejezdů“ části „P6512, železniční přejezd v ev. km 281,911“, dne 7. 5. 2004, mj. vyplývá:

- hodnota zakružovacího oblouku $R=100$ m pro minimální poloměr vypuklého výškového bodu stanovená pro druh PK „Místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace“, která měla být při rekonstrukci ŽP P6512 dle ČSN 73 6380 (duben 1996) dodržena, tzn. na části SV PK, dodržena nebyla.
Skutečná zjištěná hodnota zakružovacího oblouku SV PK vypuklého výškového bodu činila pouze $R=25$ m, kdy tento parametr byl v toleranci pro minimální hodnotu, kterou lze dle ČSN 73 6380 účinné v době vzniku MU využít při rekonstrukci stávajících ŽP ve stísněných poměrech pro PK s provozem autobusů;
- hodnota zakružovacího oblouku $R=100$ m pro minimální poloměr vydatého výškového bodu stanovená pro druh PK „Místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace“, která měla být při rekonstrukci ŽP P6512 dle ČSN 73 6380 (duben 1996) dodržena, tzn. na části PK ul. K Bezdínku (vlevo vně TK č. 1), dodržena nebyla.
Skutečná zjištěná hodnota vydatého zakružovacího oblouku PK ul. K Bezdínku činila pouze $R=70$ m, kdy tento parametr byl v toleranci pro minimální hodnotu, kterou lze dle ČSN 73 6380 účinné v době vzniku MU využít při rekonstrukci stávajících ŽP ve stísněných poměrech pro PK s motorovým provozem bez provozu autobusů, kdy dle výše uvedené ČSN [nikoliv dle ČSN 73 6380 (duben 1996)] musí být ŽP označen „dopravní značkou (např. zákaz vjezdu BUSů, omezení délky vozidel apod.) podle stávajících nebo dosažených technických parametrů.“.

Na tomto místě je nezbytné uvést, že rozdílnost poloměrů vypuklého výškového bodu mezi parametry zjištěnými PFO 1 a SŽ při geodetickém zaměření zakružovacího oblouku SV PK byla dána v rozdílnosti volby místa měření v příčném profilu vozovky, kdy v 5 různých příčných profilech PK byl poloměr výškového bodu zaměřen v rozmezí $R=21,3$ až $36,2$ m.

Po přijetí dopravních opatření spočívajících v osazení dopravních značek [B 12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ (autobus, nákladní automobil), B 20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ ($20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$), B 20b „Konec nejvyšší dovolené rychlosti“ ($20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$), E 3a „Vzdálenost“ (1 100 m a 1 500 m) a E 13 „Text“ (Zákaz vjezdu nízkopodlažních autobusů nebo autobusů o max. délce 13,7 m nebo nákladních vozidel o max. délce 16,5 m)] podél PK vedoucích k ŽP P6512, jež svým významem zakazují, popř. omezují vjezd silničních vozidel, která svým konstrukčním uspořádáním nevyhovují jízdě přes tento ŽP, a dále omezují nejvyšší povolenou rychlost jízdy silničních motorových vozidel na PK, která kříží železniční dráhu v úrovni kolejí na předmětném ŽP, umožnil DÚ provozovateli dráhy zrušit přechodné omezení traťové rychlosti $50 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, zavedené formou pomalé jízdy (viz tento bod níže a bod 3.1.5 této ZZ). Přestože DÚ již v současnosti není speciálním stavebním úřadem ve věcech drah, postoupil DI informaci, že v roce 2024 bylo mezi SŽ a Farmou Bezdínek zahájeno jednání o stavebních úpravách SV PK, která pokračovala také v roce 2025.

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu DV nebo technického zařízení.

4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobcí DV nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy DV nebo technických zařízení.

4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb

Při šetření nebyly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu DV, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s DV, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

4.3.2 Pracovní faktory

Strojvedoucí vlaku Ex 546 započal výkon práce (směnu) v žst. Bohumín, během kterého došlo ke vzniku předmětné MU, dne 23. 1. 2024 v 18:40 h. První část směny ukončil téhož dne ve 23:39 h v žst. Návsí, navazující druhou část směny započal rovněž v žst. Návsí dne 24. 1. 2024 v 1:57 h.

Dopravce ČD zajistil strojvedoucímu vlaku Ex 546 možnost strávit dobu mezi první a druhou částí směny ve služební místnosti dopravce v žst. Návsí.

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ nebo dopravce ČD. Při šetření nebylo u těchto zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou a přestávkou, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

Řidič NA byl v době vzniku MU držitelem řidičského průkazu vydaného dne 7. 3. 2022 a držitelem řidičského oprávnění pro následující skupiny silničních vozidel:

řidičské oprávnění pro skupiny	datum udělení	profesní způsobilost
AM	12. 9. 2012	-
A1	12. 9. 2012	-
A2	12. 9. 2012	-
A	12. 9. 2012	-
B1	8. 6. 2009	-
B	8. 6. 2009	-
C1	3. 2. 2011	ano
C	3. 2. 2011	ano
BE	22. 3. 2011	-
C1E	22. 3. 2011	ano
CE	22. 3. 2011	ano
T	3. 2. 2011	-

Výše uvedené údaje dokládají, že celková praxe řidiče v řízení NA od vydání řidičského oprávnění skupiny C před vznikem MU činila téměř 13 let, přičemž v pracovní funkci „Řidič nákladních automobilů a tahačů – 415b“ (dále jen funkce Řidič NA a tahačů) byl u společnosti Spro zaměstnán od 1. 5. 2015. Předmětná pracovní pozice je v podmínkách této společnosti charakterizována takto: „Řidič nákladních automobilů a tahačů je kvalifikovaný pracovník, schopný bezpečně řídit vozidla s nákladem a dopravovat náklad

při krátkých a dálkových cestách.“ Mezi činnostmi, které jsou uvedeny v pracovních povinnostech (náplni práce) pro funkci Řidič NA a tahačů, mj. náleží:

- „Odpovědnost za vozidlo a kontrola jeho provozuschopnosti*
- Dodržování pracovního rozvrhu a určené trasy*
- Vedení záznamů o provozu vozidla, obstarávání a kompletace dopravních dokumentů, celních a jízdních dokladů*
- Řízení vozidla řádným a bezpečným způsobem s ohledem na stav vozovky, počasí, charakter nákladu a dopravní podmínky při zachování předpisů o pracovní době řidiče*
- ...*
- Kontrola naložení vozidla a v případě potřeby pomoc se správným rozdělením a zabezpečením nákladu v rámci stanovené nosnosti vozidla*
- ...“*

Společnost Spro jakožto zaměstnavatel řidiče NA v jeho pracovním hodnocení mj. uvedla: „... *Přidělenou práci prováděl vždy svědomitě a odpovědně. V plnění pracovních úkolů byl vytrvalý. Nezaznamenali jsme u tohoto zaměstnance po dobu jeho pracovního poměru v naší firmě žádnou stížnost ani problémy.*“.

4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních Evropské unie, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách.

4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

V systému bezpečnosti provozovatele dráhy a v systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu DV a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

S ohledem na zjištěné faktory a okolnosti vzniku MU nemá dohled bezpečnostního orgánu souvislost s předmětnou MU.

4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody

Provozovatel dráhy provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Dopravce provozoval drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI eviduje na dráhách celostátních a regionálních za období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU **132** MU, kdy na ŽP zabezpečených PZZ se závorovými břežky došlo ke střetnutí vlaků se silničními motorovými vozidly. Při těchto MU bylo usmrceno **8** osob, újmu na zdraví utrpělo **46** osob a vzniklá škoda činila **128 442 397** Kč.

DI na ŽP P6512 v uvedeném období žádnou obdobnou MU neeviduje.

DI v období od 1. 1. 2014 do doby vzniku předmětné MU šetřila na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální příčiny a okolnosti vzniku těchto obdobných MU, kdy došlo ke střetnutí vlaku se silničním motorovým vozidlem, kterému se celou svou délkou nepodařilo ŽP bezpečně přejet a zůstal stát v prostoru ŽP:

- ze dne 15. 3. 2014 mezi [žst. Červenka a Moravičany](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Ex 444 se silničním motorovým vozidlem – osobním automobilem FORD Galaxy, na ŽP P6520. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo:
 - uvážnutí osobního automobilu na ŽP P6520,
 - nezastavení drážní dopravy mezi žst. Červenka a Moravičany, na ŽP P6520, po obdržení požadavku na její zastavení;
- ze dne 30. 1. 2017 mezi [žst. Rudoltice v Čechách a Krasíkov](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Ex 1007 s nákladním automobilem, který uvázl na ŽP P6519. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo uvážnutí nákladního automobilu v průjezdném průřezu TK č. 1 na ŽP P6519 v době jízdy vlaku Ex 1007;
- ze dne 24. 1. 2018 mezi [žst. Břvany a Lenešice](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Os 6707 s rypadlem uvázlého nakladače na ŽP P2158. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo stání rypadla nakladače v prostoru nebezpečného pásma ŽP; ;
- ze dne 23. 4. 2018 mezi [žst. Lochovice a Jince](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Os 7908 s osobním automobilem na ŽP P552. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo stání osobního automobilu v prostoru nebezpečného pásma ŽP P552 v době jízdy vlaku Os 7908;
- ze dne 18. 9. 2018 v [žst. Kralupy nad Vltavou předměstí](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Os 9705 s jízdní soupravou stojící na ŽP P2114. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo uvážnutí jízdní soupravy v průjezdném průřezu dráhy na ŽP, její neodstranění před příjezdem vlaku a nevarování strojvedoucího ani provozovatele dráhy před tímto nebezpečím; ze dne 22. 1. 2019 mezi [žst. Vesec u Liberce a Jablonec nad Nisou](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Os 2652 se silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem na ŽP P5508. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo uvážnutí nákladního automobilu na ŽP;

- ze dne 20. 10. 2019 mezi [žst. Blansko a Rájec-Jestřebí](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Ex 575 s osobním automobilem uvázným na ŽP. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo uvážnutí osobního automobilu v prostoru ŽP vpravo ve směru jízdy po předchozím sjetí z přejezdové vozovky. Příspívajícím faktorem byla noční doba a hustá padající mlha, které zkreslovaly zhoršený rozhled z osobního automobilu na povrch ŽP;
- ze dne 9. 12. 2021 mezi [žst. Letohrad a Jablonné nad Orlicí](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Os 7153 s nákladním automobilem stojícím na ŽP P4073 s následným vykolejením. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo uvážnutí nákladního automobilu, způsobené náhlou a neočekávanou technickou závadou, v průjezdném průřezu dráhy na ŽP a jeho neodstranění před příjezdem vlaku;
- ze dne 18. 1. 2023 mezi [žst. Čimelice a Mirovice](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Os 7947 s nákladním automobilem, tvořeným tahačem návěsů s návěsem, na ŽP P509 s následným vykolejením řídicího vozu předním podvozkem. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo uvážnutí nákladního automobilu v prostoru nebezpečného pásma ŽP způsobené couváním řidiče nákladního automobilu na kluzké vozovce.

Mezi předmětnou MU a výše uvedenými předchozími MU si nelze nepovšimnout paralely související s možností detekce překážky na ŽP před dovolením vjezdu vlaku (zahrnující i jízdu DV v jiných režimech), na ŽP, přičemž k zavedení detekce překážky na ŽP před dovolením vjezdu vlaku, resp. DV, na ŽP se DI v minulosti stavěla zdrženlivě (viz bod 5.1 ZZ k MU ze dne 22. 7. 2015 v [žst. Studénka](#)). Důvodem byla logická obava z negativního vlivu systému detekce překážky na dobu uzavření ŽP (z důvodu nezbytnosti prodloužit přibližovací úseky ŽP, a to v závislosti na zábrzdě vzdálenosti v přilehlých úsecích dráhy) a z možné kolize se základním pravidlem obsaženým v ustanovení § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., tzn. že na ŽP má drážní doprava přednost před provozem na PK, při nezpochybnitelném riziku zneužívání tohoto systému ze strany neukázněných uživatelů PK.

Nicméně s ohledem na rychlý vývoj technologií i v oblasti systémů detekce překážek, jež dokážou rozpoznat silniční vozidlo na ŽP (tj. nejsou detekovány překážky, které by zásadním způsobem neohrožovaly bezpečnost drážní dopravy), ve spojení s podmínkou přehrazení všech jízdních pruhů PK z obou stran ŽP sklopenými závorovými břevely (při zachování možnosti opuštění ŽP chodci) a využíváním inteligentních kamer monitorujících přestupky nedisciplinovaných řidičů silničních vozidel, hodnotí DI usměrnění rizika střetnutí vlaku se silničním vozidlem ověřením vyklizení ŽP, ještě před umožněním jeho jízdy na ŽP, pozitivně.

Je nezpochybnitelné, že bezpečnost na ŽP výrazně zvyšuje jejich zabezpečení PZS doplněným závorovými břevely celých závor, které přehrazují všechny jízdní pruhy PK křížící železniční dráhu v úrovni kolejí, přičemž se preferuje sekvenční sklápění břeven, kdy nejdříve jsou sklápěna břevna před ŽP a teprve následně za přejezdem pro daný směr.

Stav PZZ je při jeho automatickém ovládání u stávajících ŽP odvozen od ovládacích prvků závislých na jízdě DV. Tyto ovládací prvky jsou umístovány ve fixním místě, jehož vzdálenost od ŽP se odvíjí mj. od traťové rychlosti v příslušném přibližovacím úseku. Pro vlaky (DV) jedoucí v daném úseku rychlostí rovnající se traťové rychlosti, se břevna závor sklopí jen několik sekund před jejich příjezdem na ŽP (viz čl. 5.3.4 ČSN 34 2650 ed. 2). Pro vlaky (DV) jedoucí rychlostí nižší je doba jejich jízdy přibližovacím úsekem delší,

a proto se tímto doba uzavření ŽP prodlužuje. K nejvýraznějšímu prodloužení doby uzavření ŽP dochází, pokud vlak (DV) v přibližovacím úseku zastaví např. na zastávce, což má největší negativní vliv na dobu uzavření ŽP a tím na plynulost provozu na příslušné PK. Uvedené také sekundárně zvyšuje motivaci účastníků provozu na PK v rozporu s právními předpisy nerespektovat výstrahu dávanou PZZ.

Jak již bylo uvedeno výše, pokud bychom uvažovali s kontrolou vyklizenosti ŽP detektory při stávajícím způsobu ovládání PZZ, bylo by nutné výrazně prodloužit přibližovací úseky (protože vlak by se měl v době této kontroly nacházet ve vzdálenosti odpovídající minimálně zábrzdne vzdálenosti, nikoliv pár sekund před přejezdem jako při současném řešení), což by ještě zvýšilo výše uvedená negativa.

S implementací systému ETCS, který zajišťuje přímou kontrolu pohybu vlaku (zejména v aplikační úrovni L2), lze aplikovat nové přístupy, jež umožňují použití detektorů překážek a zároveň výrazně neprodlužují dobu uzavření ŽP. Za klíčovou je však nezbytné označit podmínku, že jízda vlaku by neměla být omezována činností PZZ, tzn. že strojvedoucí by neměl být ovlivněn dohledem cíle (TSM) v systému ETCS a být nucen zahájit brzdění, pokud byla detektory ověřena vyklizenost ŽP. S ohledem na provoz na PK by měla být optimalizována doba uzavření ŽP tak, aby systém uvažoval s plánovanými zastaveními vlaků a předpokládanou dynamikou jízd vlaků při jejich rozjezdu či brzdění (viz body 1 a 6 této ZZ).

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- uvážnutí jízdní soupravy přepravující vrtnou soupravu na pozemní komunikaci přilehlé k železničnímu přejezdu P6512, kdy jízdní souprava nemohla bezpečně celou svou délkou přejet přes předmětný železniční přejezd a pokračovat v jízdě, čemuž předcházela jízda dané jízdní soupravy bez příslušným silničním správním úřadem vydaného Rozhodnutí o povolení zvláštního užívání pozemních komunikací pro přepravu zvlášť těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou vyhláškou č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události.

Příspěvající faktor:

- skutečný parametr poloměru zakružovacího oblouku pozemní komunikace přilehlé k železničnímu přejezdu P6512 ze severovýchodního směru, který neodpovídal parametru poloměru $R=100$ m uvedenému v:
 - projektové dokumentaci rekonstrukce železničního přejezdu P6512 realizované v rámci stavby „ČD DDC, Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“, arch. č. 2000110115, z června 2000, a
 - stavební dokumentaci „DOKUMENTACE SKUTEČNÉHO PROVEDENÍ“, arch. č. 2003110321, z dubna 2003, vztažnou ke stavbě „ČD DDC, OPTIMALIZACE ÚSEKU TRATĚ OSTRAVA–PETROVICE, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovice, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“, z dubna 2003.

Systémová příčina:

- nezjištění skutečného parametru poloměru zakružovacího oblouku pozemní komunikace přilehlé k železničnímu přejezdu P6512 ze severovýchodního směru, který neodpovídal projektovanému parametru poloměru $R=100$ m, a to již při převzetí stavby „ČD DDC, Optimalizace úseku tratě Ostrava – Petrovice SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovce, rekonstrukce úrovněového přejezdu v km 281,890“ a následné kolaudaci, ale také následnou kontrolní činností provozovatele dráhy, resp. správou vlastníka dané pozemní komunikace, realizovanou do doby vzniku mimořádné události.

A summary of the analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence**Causal factor:**

- stuck of the combination of vehicles which transported drilling rig at the local street adjoining to the level crossing No. P6512, when the combination of vehicles could not cross safety of whole own length the level crossing and continue of movement, which it was preceded by movement of the combination of vehicles without Decree from relevant road administration office about permission of special using of roads for transport of extra heavy or large-sized things and using vehicles which proportions or weight exceed measure set by Decree No. 209/2018 Coll., about weight, proportions and connection of vehicles, as amended in force at time of the occurrence.

Contributing factor:

- real parameter of a radius of rotate curve of the local street adjoining to the level crossing No. P6512 from north-east direction which did not correspond of parameter $R=100$ m mentioned in:
 - project documentation of reconstruction of the level crossing No. P6512 realized within building „ČD DDC, Optimization of part of the line Ostrava – Petrovice, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovce, reconstruction of the level crossing at km 281,890“, arch. No. 2000110115, from June 2020, and
 - building documentation „Documentation of real rendition“, arch No. 2003110321, from April 2003, relative to building „ČD DDC, Optimization of part of the line Ostrava – Petrovice, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovce, reconstruction of the level crossing at km 281,890“, from April 2003.

Systemic factor:

- failure to find out the radius of rotate curve of the local street adjoining to the level crossing No. P6512 from north-east direction which did not correspond of project parameter $R=100$ m at the time when it took over the building „ČD DDC, Optimization of part of the line Ostrava – Petrovice, SO 93-17-03 Bohumín – Dětmárovce, reconstruction of the level crossing at km 281,890“ and next final inspection, but also within all next inspections of the level crossing No. P6512 by infrastructure manager or by the administration of the owner of the road which were performed before time of the occurrence.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření spočívající v:

- zavedení PJ přechodně omezující traťovou rychlost na 80 km·h⁻¹, kdy důvodem jejího zavedení bylo podle vyjádření provozovatele dráhy SŽ zvýšení bezpečnosti na ŽP P6512 a také probíhající řízení týkající se stanovení vlastníka a kategorie SV PK;
- provedení mimořádných prohlídek na 109 vytipovaných ŽP zaměřených na kontrolu stavu PK ve vztahu k jejímu výškovému uspořádání, přičemž při výběru byly zohledněny jednak podélné sklony vozovek PK přilehlých k ŽP, dále pak zaoblení lomů sklonů nivelety PK a také viditelná poškození přejezdových konstrukcí ŽP nebo vozovek přilehlých PK, jež vznikla kontaktem spodních částí projíždějících silničních vozidel s přejezdovou vozovkou, resp. vozovkou přilehlé PK. V rámci těchto mimořádných prohlídek, kdy na základě určení jednotlivých OŘ provedla SŽG ve vybraných případech ověření parametrů nivelety ŽP a přilehlých PK geodetickým měřením, bylo zjištěno, že v případě:
 - 56 kontrolovaných ŽP (tzn. 51,4 %) bylo jejich stavební uspořádání a úprava PK v jejich blízkosti (tzn. přilehlých PK) v souladu s ČSN 73 6380,
 - 53 kontrolovaných ŽP (tzn. 48,6 %) nebylo jejich stavební uspořádání a úprava PK v jejich blízkosti (tzn. přilehlých PK) v souladu s ČSN 73 6380, přičemž ve:
 - 40 případech byly zjištěny nevyhovující parametry nivelety, kdy lomy sklonu PK neumožňovaly určitým kategoriím silničních vozidel bezpečné přejetí ŽP celou svojí délkou,
 - 13 případech byla zjištěna nevyhovující volná šířka ŽP anebo přilehlých PK.
- organizování Preventivní bezpečnostní kampaně zaměřené na bezpečnost na ŽP z pohledu účastníků silničního provozu, např. viz webová prezentace „Bezpečnost na přejezdech“, <https://www.spravazeleznic.cz/bezpecna-zeleznice/bezpecnost-na-prejezdech>.

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ took the following measures after the occurrence:

- implementation of speed restriction temporarily limiting of the line speed 80 km/h, when reason for this implementation by IM was improvement of safety at the level crossing No. P6512 and also ongoing procedure to determination owner and category of the local street adjoining to the level crossing from north-east direction;
- performance of extraordinary inspections of 109 select level crossings which was aimed to inspection of condition of road in relation to its high layout, when it was under consideration longitudinal tilt of carriageway of roads during selection, next vertical curve parameters of roads and also visible damage of level crossing constructions of level crossing or carriageway adjoining to the level crossing which

as consequence by contact lower part of road vehicles with level crossing construction, respectively with carriageway adjoining to the level crossing. Within this extraordinary inspections, when on base of determination by Regional directorate of IM Správa železnic, Administration of railway geodesy carried out check parameters of vertical alignment of level crossing and adjoining roads by geodetic measure at selected cases and when it was found out:

- 56 checked level crossing (51,4%) were their building layout and adjustment of adjoining roads in accordance with norm ČSN 73 6380,
- 53 checked level crossing (48,6%) were not their building layout and adjustment of adjoining roads in accordance with norm ČSN 73 6380, when:
 - it was found in 40 cases inconvenient parameters of vertical alignment, when adhesive fracture of longitudinal tilt of road did not enable for definite category of road vehicles safety cross over the level crossing of whole length,
 - it was found in 13 cases inconvenient free width of level crossing or adjoining roads;

The infrastructure manager SŽ took measures to ensure the safety of railway transport and traffic participants in response to all identified defects on adjoining roads;

- organizing of preventive safety campaign aimed to the safety at the level crossings from view of users road traffic, for example website presentation „Safety at the level crossings“:
 - <https://www.spravazeleznic.cz/bezpecna-zeleznice/bezpecnost-na-prejezdech>.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- nevyhodnocení viditelného poškození živičného povrchu vrypy SV PK jako možného ohrožení bezpečnosti silničního a železničního provozu při společné prohlídce ŽP P6512 konané dne 11. 8. 2020.

U dopravce ČD nebylo zjištěno.

U přepravce Spro:

- realizace všech 23 přeprav vrtné soupravy Soilmec SR-65 uskutečněných od doby jejího pořízení do 3. 1. 2024 bez příslušných jednorázových Povolení pro přepravu nadrozměrného nákladu.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- it was not evaluated visible damage of bituminous surface by scratches of the local street adjoining to the level crossing from north-east direction as possible danger of

safety road and railway traffic during common inspection of the level crossing No. P6512 on 11.08.2020.

It was not found at the railway undertaking ČD.

At the carrier Spro:

- realizing all 23 transports of drilling rig Soilmec SR-65 performed from its purchase to 03.01.2024 without relevant disposable Permission for transport over-limit cargo.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Ministerstvu dopravy České republiky:

- pro zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech **uložit** subjektům, které v obvodu železničních přejezdů vlastní majetek nebo mají obdobný vztah k majetku, který je součástí dráhy železniční, vyjma dráhy speciální, nebo který je součástí pozemní komunikace přilehlé k železničnímu přejezdu, obsahem právních předpisů **povinnost provádět ve stanoveném časovém intervalu společné prohlídky železničních přejezdů a přilehlých pozemních komunikací**, jejichž předmětem bude nejen podle projektové dokumentace kontrola stavu označení a zabezpečení přejezdu, rozhledových poměrů, odvodnění a sjízdnosti přejezdové vozovky, ale také kontrola, zda silniční vozidlo a jízdní souprava, vč. nákladu, nepřekračující délku 22 m, resp. délku vyznačenou svislou dopravní značkou B 17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“ umístěnou před železničním přejezdem (viz čl. 6.1.7 a Příloha C ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, v platném znění, tzn. nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu na pozemní komunikaci vedené přes přejezd), dokáže celou svojí délkou přes železniční přejezd bezpečně přejet, a kontrola svislého, popř. vodorovného dopravního značení a jiných silničních dopravních zařízení majících vazbu na daný přejezd (vč. odvodnění pozemní komunikace) umístěných v části, za kterou odpovídá vlastník pozemní komunikace;
- pro zajištění bezpečnosti na železničních přejezdech při přepravách realizovaných vozidly (jízdními soupravami), jejichž hodnoty hmotností a rozměrů, poměrů hmotností vozidel v jízdní soupravě a rozložení hmotnosti na nápravy, skupiny náprav, kola a skupiny kol, ohrožují ve smyslu vyhlášky č. 209/2018 Sb., o hmotnostech, rozměrech a spojitelnosti vozidel, v účinném znění, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích nebo stav pozemní komunikace, stanovit obsahem právních předpisů podmínky (vč. oprávnění a povinností), které by samostatně a specificky upravovaly ochranu (zajištění bezpečnosti) železničních přejezdů při takových přepravách, a to vč. přejezdů, k nimž z obou stran přiléhají pozemní komunikace kategorie účelová komunikace.

Ministerstvu vnitra České republiky:

- zajistit prověření nastaveného systému součinnosti všech složek Integrovaného záchranného systému a provozovatelů železničních drah (kategorie celostátní a regionální) při řešení rizikových situací na železničních přejezdech, kdy hrozí

nebezpečí z prodlení a je třeba přijmout opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy bez zbytečného prodlení, **zda** operátor tísňové linky má za povinnost **prioritně** předat informaci o vzniklém nebezpečí na dráze **přímo** osobě řídící a organizující drážní dopravu v daném místě na dráze (uvedené v pravidelně aktualizované „Sestavě přejezdů“, distribuované provozovatelem dráhy Správa železnic, státní organizace) bez prostředníka, která tak může bezprostředně poté, co obdrží informaci o existujícím nebezpečí neprodleně přijmout účinné kroky (opatření) vedoucí až k zastavení drážní dopravy.

V případě zjištění, že systém součinnosti složek Integrovaného záchranného systému a provozovatelů železničních drah (kategorie celostátní a regionální) není nastaven podle výše uvedených kritérií, **přehodnotit** nastavený systém tak, aby operátor tísňové linky měl za povinnost **prioritně** předat informaci o vzniklém nebezpečí na dráze **přímo** osobě řídící a organizující drážní dopravu v daném místě na dráze (uvedené v pravidelně aktualizované „Sestavě přejezdů“, distribuované provozovatelem dráhy Správa železnic, státní organizace), a to bez prostředníka, a spolehlivost takto nastaveného systému pravidelně prověřovat.

Drážnímu úřadu:

- v součinnosti s provozovatelem železničních drah (kategorie celostátní a regionální) vytipovat železniční přejezdy s přilehlými pozemními komunikacemi, jejichž parametry zaoblení lomů nivelety se blíží limitním hodnotám, a následně prověřit, zda silniční vozidlo a jízdní souprava, vč. nákladu, nepřekračující délku 22 m, resp. délku vyznačenou svislou dopravní značkou B 17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“ umístěnou před železničním přejezdem (viz čl. 6.1.7 a Příloha C ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, v platném znění, tzn. nejdelší silniční vozidlo připuštěné k provozu na pozemní komunikaci vedené přes přejezd), dokáže celou svojí délkou přes železniční přejezd bezpečně přejet;
- aby provozovatel dráhy analyzoval možnost použití nového principu ovládání přejezdového zabezpečovacího zařízení na tratích s výhradním provozem vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovače ETCS aplikační úrovně 2, kdy by neomezená jízda vlaku přes železniční přejezd byla podmíněna uzavřením přejezdu a kontrolou jeho volnosti, přičemž spuštění výstrahy na přejezdu by bylo optimalizováno na základě predikované trajektorie jízdy vlaku (zohledňující i plánované zastavení vlaku a předpokládanou dynamiku jízdy vlaku), a to při zachování stávajících detekčních prvků pro spuštění výstrahy na železničním přejezdu pro případy jízd drážních vozidel formou posunu mezi dopravními v režimu SH (Shunting), dále pak jízd vozidel nevybavených ETCS (příp. s poruchou ETCS) anebo při výlukách ETCS.

Obecnímu úřadu Dolní Lutyně:

- v součinnosti s příslušnými orgány státní správy a Farmou Bezdínek s.r.o. zvážit vhodnost trvalého využívání pozemní komunikace vedené na pozemku parcelní číslo 4161/1, v obci Dolní Lutyně [598968], v katastrálním území Dolní Lutyně [629731], druhu „ostatní plocha“, způsobu využití „ostatní komunikace“, s vlastnickým právem „Obec Dolní Lutyně“ (dle pasportu pozemních komunikací vlastněných obcí Dolní Lutyně se jedná o místní komunikaci III. třídy č. 34c),

zejména silničními motorovými vozidly kategorie N, zahrnující motorová vozidla (např. nákladní automobily, vč. tzv. „dodávkových“ automobilů, tahače návěsů) konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží, a kategorie O, zahrnující přípojná vozidla (např. skříňový přívěs nebo návěs, chladírenský přívěs nebo návěs, plošinový přívěs nebo návěs apod.) a její náhrady jinou příjezdovou komunikací vedenou mimo železniční přejezd P6512, a to při zohlednění současného rozsahu silničního provozu na této komunikaci, vč. potenciálu jeho dalšího nárůstu.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Ministry of Transport of the Czech Republic:

- to impose on entities which own property in area of level crossings or have similar relationship to property that is part of railways, except for special railways, or which is part of road adjacent to level crossing, a content of legal regulations obligation to carry out joint inspections of level crossings and adjacent roads within a specified time interval, when subject of which will be not only checking condition of marking and security of level crossing, visibility conditions, drainage and passability of crossing road according to project documentation, but also checking whether road vehicle and vehicle combination, incl. load, not exceeding a length of 22 m, or the length indicated by the vertical road sign B 17 „No entry of vehicles or vehicle combinations whose length exceeds the marked limit” placed in front of a level crossing (see article 6.1.7 and Annex C of ČSN 73 6380 „Level crossings”, as amended, i.e. a longest road vehicle admitted to operation on road can safely cross level crossing over its entire length and checking vertical or horizontal traffic markings and other road transport equipment related to level crossing (including road drainage), located in part for which owner of road is responsible;
- to set conditions in the content of legal regulations (including authorizations and obligations) that would separately and specifically regulate the protection (ensuring safety) of level crossings during transport by vehicles (combination of vehicles) across the level crossings, including level crossings adjacent to roads of the special-purpose road category on both sides for ensure safety at level crossings this transport, whose values of weight and proportions, weight ratios of vehicles in a combination of vehicles and weight distribution on axles, axle groups, wheels and wheel groups, endanger within the meaning of Decree No. 209/2018 Coll., about weights, proportions and connectivity of vehicles, as amended, the safety of traffic on roads or the condition of road.

Addressed to the Ministry of the Interior of the Czech Republic:

- to verify of the established system of cooperation of all parts of the Integrated Rescue System and infrastructure managers of railways (categories national and regional) at solving a risky situations at level crossings, when there is a danger of delay and it is necessary to take measures to ensure safe operation of railway and railway transport without unnecessary delay, whether an emergency line operator has as a duty to inform a person managing and organizing railway transport about danger at railway at given point on track (listed in the regularly updated of „Set list

of level crossings”, distributed by the infrastructure manager Správa železnic, státní organizace) without an intermediary, who can then immediately take effective steps (measures) leading to stop of railway transport after receiving information about existing danger.

In case of detection that the system of cooperation between parts of the Integrated Rescue System and infrastructure managers of railways (categories national and regional) is not set up according to above conditions, reassess the set system so that the emergency line operator has obligation to provide information about danger on railway as priority directly to the person managing and organizing railway transport at given point on railway (listed in the regularly updated of „Set list of level crossings”, distributed by the infrastructure manager Správa železnic, státní organizace) without an intermediary, and to regularly check reliability of the system set up in this way.

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- in cooperation with infrastructure managers of railways (categories national and regional) to identify level crossings with adjacent roads whose vertical curve parameters are close to limit values, and then to check whether road vehicle and vehicle combination, incl. load, not exceeding a length of 22 m, or the length indicated by the vertical road sign B 17 „No entry of vehicles or vehicle combinations whose length exceeds the marked limit” placed in front of a level crossing (see article 6.1.7 and Annex C of ČSN 73 6380 „Level crossings”, as amended, i.e. a longest road vehicle admitted to operation on road can safely cross level crossing over its entire length;
- so that infrastructure manager analyses possibility of using new principle for controlling level crossing safety equipment on lines with exclusive train operation under supervision of the European Train Control System (ETCS) application level 2, when unrestricted train travel across level crossing would be conditional of closed level crossing and checked for clearance and triggering of warning at level crossing would be optimized based on predicted trajectory of movement of a train (taking into account planned stops and expected dynamics of the train's movement), while maintaining the existing detection elements for start a warning at a level crossing in cases of rail vehicle movements in the form of shunting between operating control points in SH (Shunting) mode, as well as movements of vehicles not equipped with ETCS (or with an ETCS malfunction) or during ETCS closures.

Addressed to the Municipal Authority of Dolní Lutyně:

- in cooperation with relevant state authorities and Farma Bezdínek s.r.o., consider suitability of permanent use of the road located on the plot number 4161/1, in the municipality of Dolní Lutyně [598968], in the cadastral area of Dolní Lutyně [629731], type „other area”, use „other road”, with ownership rights belonging to „Obec Dolní Lutyně” (according to the register of roads owned by the municipality of Dolní Lutyně, this is the local road of class III, No. 34c), in particular by road vehicles of category N including road vehicles (e.g. trucks, including so-called „vans” and trucks with trailers) designed and manufactured mainly for transport of

goods, and category O, including trailers (e.g. box trailer or semi-trailer, refrigerated trailers or semi-trailers, flatbed trailers or semi-trailers, etc.) and its replacement by another access road leading outside the level crossing No. P6512 taking into account current extend of traffic on this road, including potential for its further growth.

V Ostravě dne 4. března 2026

Robert Kindl
inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

Ing. Petr Maikranz
vedoucí
Územního inspektorátu Ostrava



PŘÍLOHY



Obr. č. 9, 10 Snímky dokumentující vykolejené HDV a 1. TDV vlaku Ex 546 v konečném postavení po MU. Fotografie mj. dokládají totální destrukci lokomotivy 151.020-5.

Zdroj: DI



Obr. č. 11 Snímky dokumentující vykolejené 1. TDV a HDV vlaku Ex 546 v konečném postavení po MU

Zdroj: DI



Obr. č. 12 Torza části předního čela a ovládacího pultu stanoviště strojvedoucího přední kabiny vytržené nehodovým dějem z lokomotivní skříně HDV se nacházel vpravo na svahu zemního tělesa náspu v sousedství 4. TDV vlaku Ex 546.

Zdroj: DI



Obr. č. 13, 14 Tahač návěsů MB v konečném postavení po MU, tzn. také v místě, kde došlo následkem uváznutí podvalníku Goldhofer k zastavení přední části jízdní soupravy. Ze spodního snímku je dobře patrná přední návěsová část podvalníku, která i po MU zůstala spojená s točnicí tahače.

Zdroj: DI



Obr. č. 15 Pátevní rám podvalníku Goldhofer v konečné poloze po MU
Zdroj: DI



Obr. č. 16 Přední část podvalníku Goldhofer v konečné poloze po MU
Zdroj: DI



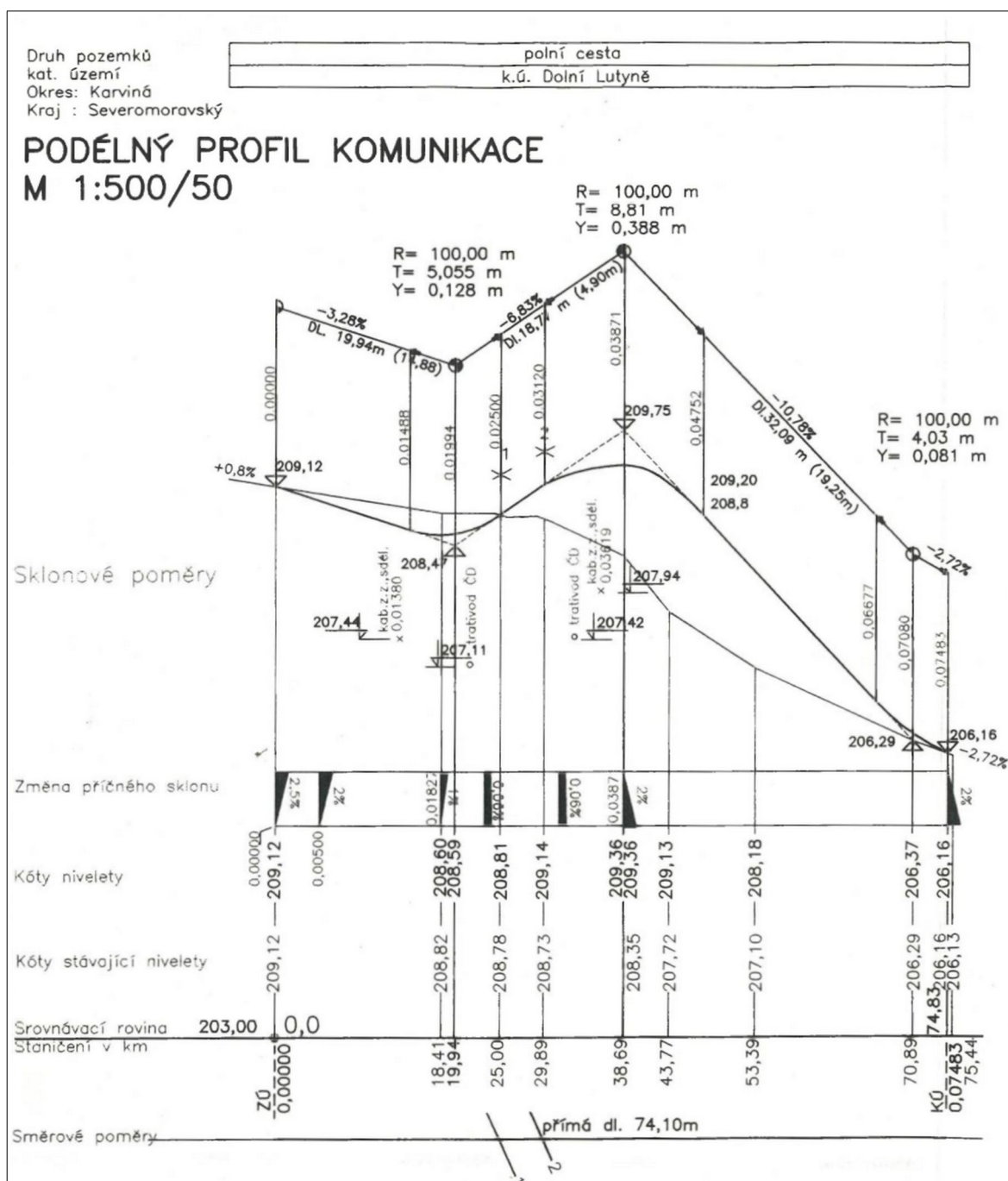
Obr. č. 17 Zadní část podvalníku Goldhofer v konečné poloze po MU nacházející se z větší části v TK č. 1 v prostoru kolejiště za ŽP P6512. Levá část snímku dokumentuje zničenou TP č. 41. *Zdroj: DI*



Obr. č. 18 Následkem nehodového děje zničený výstražník „A“ se nacházel i se zlomeným břevnem závory pod patou svahu zemního tělesa náspu vně TK č. 2. *Zdroj: DI*



Obr. č. 19, 20 Následkem střetnutí zničená vrtací souprava Soilmec SR-65 nacházející se v konečném poloze po MU pod patou svahu zemního tělesa náspu vně TK č. 2.
Zdroj: DI



Obr. č. 21 Podélný profil přejezdové vozovky ŽP P6512 a k ní přilehlých PK dle Projektové dokumentace SO 93-17-03
Zdroj: Národní archiv

