



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

**Střetnutí vlaku Služ 163920 s cyklistou na železničním přechodu P5339
v km 77,275 na dráze železniční, celostátní, mezi železničními stanicemi
Slatiňany a Chrudim**

Sobota, 30. srpna 2014

Investigation Report of Railway Accident

**Collision of service train No. 163920 with a cyclist at the level crossing
for pedestrian No. P5339, between Slatiňany and Chrudim stations**

Saturday, 30th August 2014

č. j.: 6-2599/2014/DI

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

1 SOUHRN



Zdroj: SŽDC

- Skupina události: nehoda.
- Vznik události: 30. 8. 2014, 16:15 h.
- Popis události: střetnutí vlaku Služ 163920 s cyklistou na železničním přechodu.
- Dráha, místo: dráha celostátní, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, železniční přechod P5339 v km 77,275.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
Traťová strojní společnost, a. s. (dopravce vlaku Služ 163920);
cyklista.
- Následky: 1 zraněná osoba;
celková škoda 28 000 Kč.
- Bezprostřední příčiny:
- vjetí cyklisty na železniční přechod v době, kdy se k němu blížil vlak.
- Příspějící faktory:
- nedostatečná pozornost cyklisty;
 - absence dopravního značení nebo jiných opatření před železničním přechodem, zakazující jízdu cyklistů přes něj.
- Zásadní příčiny:
- nedodržení pravidel provozu na pozemních komunikacích cyklistou;

- nedodržení požadavků a stavebních opatření stanovených provozovatelem dráhy a Drážním úřadem k zajištění bezpečnosti, které měly zabránit využívání železničního přechodu cyklistickým provozem, a to stavebníkem cyklostezky a při kolaudaci cyklostezky;
- nedůsledný postup provozovatele dráhy při provádění prohlídek železničního přechodu P5339.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje:

Provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- 1) u všech železničních přechodů, zabezpečených pouze výstražnými kříži, vykonat důkladnou mimořádnou kontrolu skutečného stavu dopravního značení vztahujícího se k těmto přechodům, se zaměřením na předcházení případnému ohrožení drážní dopravy a uživatelů přechodů;
- 2) u železničních přechodů, kde je vjezdu cyklistů zabráněno pouze dopravním značením, zvážit, na základě provedené kontroly, instalaci turniketů nebo meandrového zábradlí, které by fyzicky zamezily přímému a náhlému vjezdu cyklistů.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah, kteří mají ve správě železniční přechody zabezpečené pouze výstražnými kříži.

SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 30th August 2014, 16:15 (14:15 GMT).
- Occurrence type: level crossing accident.
- Description: collision of service train No. 163920 with cyclist at the level crossing for a pedestrian.
- Type of train: service train No. 163920.
- Location: passive level crossing for pedestrian No. P5339, km 77,275 between Slatiňany and Chrudim stations.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
TSS, a. s. (RU of the service train No. 163920);
cyclist.
- Consequences: 1 injury (cyclist);
total damage CZK 28 000,-
- Direct cause: third party – level crossing user (cyclist violation).
- Contributory factor:
- insufficient attention of cyclists;
 - absence of traffic signs or other measures in front of the level crossing for pedestrian, which would prohibit ride of cyclists.
- Underlying cause:
- failure to respect rules for operation on the road by the cyclist;
 - failure to comply with construction measure to ensure safety for level crossing users from the side of builder of cycling path;
 - inadequate procedures in inspection of level crossing No. 5339 from the side of infrastructure manager.
- Root cause: none.
- Recommendations:
- 1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:
- it is recommended to verify related traffic signs at all level crossings which are use only by pedestrians, which are equipped only with warning crosses to ensure safe operation of the railway transport and users of level crossing for pedestrian;
 - to consider of installing turnstiles or meander railing that would prevent direct and sudden entrance of cyclists near a level crossings for a pedestrian which are equipped only by traffic signs.
- 2) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):
- it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for all other IM in the Czech Republic.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	12
2.1 Mimořádná událost	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	12
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	12
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	13
2.2 Okolnosti mimořádné události	14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	14
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	15
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	15
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	15
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	16
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	16
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	16
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	16
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	16
2.4 Vnější okolnosti	16
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	16
3 Záznam o podaných vysvětleních	17
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	17
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
3.1.2 Jiné osoby	17
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	18

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	18
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	18
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	18
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	19
3.3	Právní a jiná úprava	19
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	19
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	21
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení	23
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	23
3.4.2	Součásti dráhy	23
3.4.3	Komunikační prostředky	25
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	25
3.5	Dokumentace o provozním systému	25
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	25
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	26
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	26
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	26
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	26
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	26
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	26
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	27
4	Analýzy a závěry	27
4.1	Konečný popis mimořádné události	27
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	27
4.2	Rozbor	28
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	28
4.3	Závěry	31

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	31
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	31
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	31
4.4 Doplnující zjištění	32
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	32
5 Přijatá opatření	32
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	32
6 Bezpečnostní doporučení	33
7 Přílohy	34

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČSN	Česká státní norma
DI	Drážní inspekce
Dz	délka rozhledu pro zastavení
DÚ	Drážní úřad
HdV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičská záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotka požární ochrany
Lp	rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo
Lpř	rozhledová délka pro chodce
Lr	rozhledová délka pro silniční vozidlo
MDČR	Ministerstvo dopravy
MU	mimořádná událost
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy SŽDC
PČR	Policie České republiky
RZS	rychlá záchranná služba
SD	státní dozor ve věcech drah
SHdV	speciální hnací drážní vozidlo
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TSS	Traťová strojní společnost, akciová společnost
ÚI	územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VK	výstražný kříž
VŠ	vlastní šetření
ŽP	železniční přechod
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 183/2006 Sb.	o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
zákon č. 361/2000 Sb.	zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění
vyhláška č. 30/2001 Sb.	kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
ČSN 73 6380 Z3	norma ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, změna Z3, v platném znění
SŽDC S 2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC S 2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na železničních dráhách celostátních a regionálních, schváleno rozhodnutím generálního ředitele SŽDC dne

27. listopadu 2013, č. j.: S 48269/2013 – O15, účinnost od 1. 1. 2014, v platném znění

TP 65

Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, schváleno MD č. j. 532/2013-120-STSP/1 ze dne 31. 7. 2013, účinnost od 1. 8. 2013

TP 179

Navrhování komunikací pro cyklisty, Schváleno MD č. j. 158/06-120-RS/1 ze dne 17. března 2006, účinnost od 1. května 2006

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 30. 8. 2014.

Čas: 16:15 h.

Dráha: železniční, celostátní.

Místo: trať 507A Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, mezi žst. Slatiňany a Chrudim, ŽP P5339, km 77,275.

GPS: 49°55'32.9772"N, 15°48'51.0733"E.



Obr. č. 1: Čelo SHDV po MU

Zdroj: SŽDC

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

Dne 30. 8. 2014 v 16:15 h se vlak Služ 163920, jedoucí od žst. Slatiňany směrem do žst. Chrudim, v prostoru jednokolejného železničního přechodu střetl s cyklistou.



Obr. č. 2: Schéma místa MU

Zdroj: Dražní inspekce

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

k MU došlo na železničním přechodu P5339 v km 77,275, zabezpečeném pouze výstražnými kříži. Cyklista vjel na ŽP vpravo ze směru jízdy SHDV, tj. ve směru z cyklostezky vedoucí z Chrudimi do Slatiňan podél řeky Chrudimky, přímo před čelo jedoucího SHDV. Došlo k jeho kontaktu s pravou přední částí speciálního vozu, který je součástí SHDV a tvořil jeho čelo. Cyklista byl nárazem odhozen vpravo ve směru jízdy vedle koleje, cca 8 m za ŽP. Při srážce došlo ke zranění cyklisty a k poškození jízdního kola a pravého předního světla na speciálním vozu tvořícím čelo SHDV. Čelo vlaku Služ 163290 zastavilo v km 77,451, tj. 176 m za ŽP.

Při MU byl aktivován IZS.

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

MU ohlášena na COP DI dne: 30. 8. 2014, 16:48 h (tj. 33 min po vzniku MU).

Způsob ohlášení: telefonicky.

Ohlášeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (TSS).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 30. 8. 2014, 18:40 h (tj. 2:25 h po vzniku MU).

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

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ:	30. 8. 2014, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU.
Složení VI DI na místě MU:	1x VI ÚI Brno.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (TSS):

- strojvedoucí vlaku Služ 163920, zaměstnanec TSS;
- vedoucí obsluhy vlaku Služ 163920, zaměstnanec TSS.

Třetí strana:

- cyklista.

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

Vlak:	Služ 163920	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	47	SHDV: 99 54 91 26 001 – 5	TSS
Počet náprav:	8	TDV (za HDV):	
Hmotnost (t):	101	1. 40 54 38 00 137 – 3	TSS
Potřebná brzdící %:	50		
Skutečná brzdící %:	87		
Chybějící brzdící %:	0		
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	65		
Způsob brzdění:	I.		
Brzdy v poloze:	P		

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

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

Trat' je v místě MU ve směru jízdy vlaku vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu v rovině. Stezka pro chodce a cyklisty (dále jen cyklostezka) je před ŽP, ve směru jízdy cyklisty, vedena v přímém směru.

ŽP v km 77,275 je jednokolejný, má šířku 2,6 m, délku 5,00 m a úhel křížení pozemní komunikace s železniční tratí je 90°. Přejezdová konstrukce je železobetonová, tvořena panely. Vnější část přejezdové vozovky je tvořena dřevěnými prachci a navazuje na asfaltový povrch vozovky. ŽP je zabezpečen pouze VK. Nejvyšší dovolená rychlost jízdy drážních vozidel přes ŽP je v obou směrech 70 km.h⁻¹.

Bezprostředně před ŽP ve směru jízdy vlaku od žst. Slatiňany je mostní konstrukce přes řeku Chrudimku, části boční konstrukce z obou stran jsou 2 m nad úrovní okolního terénu, tvořené souvislou ocelovou konstrukcí.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- vedoucí obsluhy vlaku Služ 163920 použil služební mobilní telefon k ohlášení vzniku MU;
- vedoucí obsluhy vlaku Služ 163920 použil služební mobilní telefon k aktivaci IZS.

Komunikace nebyla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

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

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

- 16:15 h zjištění vzniku MU strojvedoucím a vedoucím obsluhy vlaku Služ 163920;
- 16:48 h MU ohlášena pověřenou osobou OSB na COP DI;
- 16:59 h ohledání místa vzniku MU pověřenou osobou OSB, PČR a DI;
- 18:40 h VI DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 18:45 h obnovení provozu.

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

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

MU ohlásil vedoucí obsluhy vlaku Služ 163920 výpravčímu žst. Chrudim.

Plán IZS byl aktivován neprodleně po vzniku MU zaměstnancem TSS – vedoucím obsluhy vlaku Služ 163920.

Na místo MU se dostavily složky IZS:

- HZS SŽDC, JPO Havlíčkův Brod;
- RZS Chrudim;
- PČR, dopravní inspektorát Chrudim.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Při MU došlo k újmě na zdraví cyklisty.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Při MU došlo ke škodě na:

- jízdním kole zn. Giant Ricon 13 000 Kč.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- SHDV (vlak Služ 163920) 15 000 Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 21 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: cyklostezka je vedena podél řeky Chrudimky, v okolí řeky je vegetace tvořena zejména náletovými dřevinami, které zhoršují výhled na trať před ŽP ve směru na Slatiňany.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

- strojvedoucí vlaku Služ 163920 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - provedl křižování v žst. Slatiňany;
 - v době jízdy po železničním mostě zaregistroval zprava příjezdějího cyklistu vzdáleného od přechodu odhadem 4 – 5 m;
 - okolí cyklostezky je zarostlé a je na ní špatný rozhled;
 - cyklista jel celkem rychle, zjevně vlak nezaregistroval a nereagoval ani na dávané zvukové výstražné znamení a došlo ke střetnutí;
 - šel poskytnout první pomoc sraženému cyklistovi, kde mimo jiné zjistil, že cyklista měl nasazená sluchátka v uších.
- vedoucí obsluhy vlaku Služ 163920 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - bylo provedeno křižování vlaků v žst. Slatiňany;
 - dávali zvukové výstražné znamení při jízdě kolem návěstidel s návěstí „pískejte“, také před dotčeným ŽP, od mostní konstrukce umístěné bezprostředně před ŽP ve směru jízdy SHDV, až do doby střetnutí;
 - strojvedoucí šel poskytnout první pomoc cyklistovi.

3.1.2 Jiné osoby

- Svěddek, cyklista zúčastněný na MU – z Úředního záznamu o podání vysvětlení mimo jiné vyplývá:
 - v době vzniku MU hustě pršelo, komunikace cyklostezky byla mokrá a byla značně snížena jeho viditelnost;
 - měl nasazenou helmu a sluchátka od mobilního telefonu, nic neposlouchal a v době, kdy se blížil k ŽP, slyšel minimálně jednou dávané výstražné znamení „Pozor“ za jízdy vlaku;
 - domníval se, že vlak je ještě daleko, a vjel na ŽP, kde došlo ke střetnutí s vlakem.
- Svědkyně, uživatelka cyklostezky, na místě vzniku sdělila pověřené osobě a VI DI, že slyšela, jak vlak Služ 163920 několikrát použil zvukové výstražné znamení.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

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

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek. Provozovatel dráhy však nezajistil jeho dodržování.

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

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby dopravce TSS, zúčastněné na MU a provádějící činnosti při provozování drážní dopravy, odborně a zdravotně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provádět pravidelné prohlídky a měření ŽP, včetně kontroly rozhledových poměrů, stanovuje provozovateli dráhy v § 26 vyhláška č. 177/1995 Sb. Časový interval prohlídky ŽP, jednou za 12 měsíců, je stanoven v příloze č. 1 této vyhlášky. Poslední pravidelná obchůzka na ŽP byla provedena dne 29. 8. 2014, dále byla provedena kontrolní jízda v tomto úseku trati dne 27. 8. 2014, poslední pravidelná prohlídka ŽP před vznikem MU byla provedena dne 15. 1. 2014 a komplexní prohlídka tratě dne 6. 3. 2014. Při těchto prohlídkách nebyly zjištěny žádné závady týkající se dopravního značení a rozhledových poměrů na ŽP.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC byly zjištěny nedostatky.

Zjištění:

- při pravidelných kontrolách nebyly nalezeny závady ve změně místních poměrů na ŽP, vzhledem ke stavbě cyklostezky, ani nedostatky v označení ŽP ve vztahu k zajištění bezpečnosti cyklistů přijíždějících z cyklostezky a vjíždějících na ŽP z opačného směru.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce TSS nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy 507A železniční, kategorie celostátní, Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem, je Česká republika. Funkci vlastníka plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

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

Dopravcem vlaku Služ 163920 byly TSS, a. s., se sídlem Na Valše 676/18, Ostrava – Přívoz, PSČ 702 00, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 10. 1. 2005, č. j.: 3-3684/04-DÚ/Le, ev. č.: L/2004/1362 a rozhodnutí o změnách jmenované licence č. j.: DUCR-9534/12/Bo, ev. č. L/2012/1362-9.

Dopravce byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 13. 9. 2013, č. j.: DUCR-49850/13/Tu, ev. č.: OSD/2013/120-1, s platností do 20. 2. 2018.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 9250/12 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 23. 3. 2014 a dodatkem č. 2 k uvedené smlouvě, uzavřené 10. 12. 2014 s účinností od 14. 12. 2014.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 119 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb.:
„Stavební úřad při uvádění stavby do užívání zkoumá, zda stavba byla provedena v souladu s rozhodnutím o umístění nebo jiným úkonem nahrazujícím územní rozhodnutí a povolením stavby a dokumentací, nebo ověřenou projektovou dokumentací, v souladu se stanovisky nebo závaznými stanovisky, popřípadě rozhodnutími dotčených orgánů, byla-li vydána podle zvláštních právních předpisů, a zda jsou dodrženy obecné požadavky na výstavbu. Dále zkoumá, zda skutečné provedení stavby nebo její užívání nebude ohrožovat život a veřejné zdraví, život nebo zdraví zvířat, bezpečnost anebo životní prostředí.“;
- § 122 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb.:
„Při závěrečné kontrolní prohlídce stavební úřad zkoumá splnění podmínek podle § 119 odst. 2. Jestliže stavební úřad nezjistí závady bránící bezpečnému užívání

stavby nebo rozpor s podmínkami § 119 odst. 2, vydá do 15 dnů ode dne provedení závěrečné kontrolní prohlídky kolaudační souhlas, který je dokladem o povoleném účelu užívání stavby. ...“;

- § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb.:
„Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemní komunikaci.“;
- § 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.“;
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování.“;
- § 5 odst. 2 vyhlášky č. 30/2001 Sb.:
„Stálé svislé dopravní značky se podle svého významu obvykle umísťují při pravém okraji vozovky nebo nad vozovkou; pro zdůraznění jejich významu mohou být značky umístěné při pravém okraji vozovky opakovány i při levém okraji vozovky nebo nad vozovkou. Umísťování svislých dopravních značek na pozemní komunikaci pro pěší upravuje zvláštní právní předpis.“;
- § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:
„Provozně technický stav železničních přejezdů a přechodů musí zabezpečovat bezpečné provozování dráhy a bezpečný provoz na pozemních komunikacích; zejména musí být podle projektové dokumentace zajištěno označení a zabezpečení přejezdu, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky.“;
- § 26 odst. 2 písm. n) vyhlášky č. 177/1995 Sb.:
*„Pravidelné prohlídky a měření podle odstavce 1 se provádějí ...
n) prohlídkou přejezdů a přechodů, při níž se podle projektové dokumentace kontroluje stav označení a zabezpečení přejezdu a přechodu, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky.“;*
- § 26 odst. 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:
„Pro zajišťování provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy je vedle prohlídek a měření stavebnětechnického stavu nezbytné provádět v závislosti na změnách stavebnětechnických nebo provozních podmínek ověřování provozních parametrů staveb (zatížitelnost, přechodnost, prostorová průchodnost, dopravní moment a rozhledové poměry na železničních přejezdech).“;
- § 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.“;

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení ustanovení právních předpisů.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 16, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC S2/3:
*„Zaměstnanec pověřený kontrolou je povinen:
a) řádně provádět kontrolní činnost ve stanovených termínech a rozsahu,
b) výsledky včetně vyhodnocení včas dokumentovat,
c) v rozsahu pravomoci uložit, resp. zajistit účinná opatření pro bezpečný provoz drážní dopravy a bezpečnost osob,
d) zajistit následnou kontrolu odstranění zjištěných závad“;*
- čl. 32, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC S2/3:
„Obchůzky se provádí dle požadavků vyhlášky č. 177/1995 Sb a přílohy 1 Předpisu. Obchůzkou se provádí prohlídka pro zjištění stavu železničního svršku a spodku, železničních přejezdů, ... a zjišťování případného výskytu zdroje ohrožení dráhy“;
- čl. 33, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC S2/3:
„Podle možností se prohlíží stav a úplnost železničního svršku a železničního spodku. Pozornost se věnuje zejména ... rozhledovým poměrům na železničních přejezdech resp. jejich zhoršení, ... Zároveň se sleduje stavební a jiná činnost, která může mít vliv na provozuschopnost a bezpečnost provozování drážní dopravy.“;
- čl. 41, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC S2/3:
„Zaměstnanec provádějící obchůzku je při zjištění závady ohrožující bezpečné provozování dráhy povinen přijmout odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a informovat přímého nadřízeného zaměstnance.“;
- čl. 44, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC S2/3:
„Dále se sleduje ... stav na přejezdech ... činnost na dráze a v jejím okolí.“;
- čl. 76, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC S2/3:
„Při obchůzce tratě se zjišťují zjevné závady na přejezdech (případný výskyt zdroje ohrožení dráhy).“;
- čl. 77, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC S2/3:

„Při komplexní prohlídce tratě se hodnotí stav železničních přejezdů po zimním období a zjišťují se závady a jejich rozsah“;

- čl. 78, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC S2/3:
„Při prohlídce přejezdů a přechodů se podle schválené dokumentace kontroluje stav označení a zabezpečení přejezdu a přechodu, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky. Pokud se k předmětnému přejezdu nedochovala projektová dokumentace, kontroluje se stav přejezdu dle údajů v evidenčním listu přejezdu.“

Při šetření MU bylo zjištěno porušení této technické normy:

- čl. 6.3.4 ČSN 73 6380 Z3:
„Na dráze celostátní, regionální i vlečce musí být před každým železničním přejezdem, zabezpečeným pouze výstražným křížem, umístěno varovné návěstidlo „Výstražný kolík“. Výstražný kolík se umístí na železniční trati před přejezdem vpravo od koleje ve směru jízdy na vzdálenost, rovnající se předepsané rozhledové délce pro nejpomalejší silniční vozidlo ... Je-li rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo menší než 250 m, umísťuje se výstražný kolík na vzdálenost 250 m, měřenou v ose koleje od průsečíku osy komunikace s osou koleje na přejezdu.“;
- čl. 7.6.5, ČSN 73 6380 Z3:
„Pokud v případě podle 7.6.4 nelze ustanovení 7.6.2 nebo 7.6.3 zajistit, označí se komunikace před přejezdem (přechodem) dopravní značkou C 7a „Stezka pro chodce“ s dodatkovou tabulkou E12 „Cyklisto, ved’ kolo“;
- čl. 8.2.1, TP 65:
„ ... Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky, dopravního zařízení včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, případně od vozovky (u pozemní komunikace bez zpevněné části krajnice), je 0,50 m; největší vzdálenost je 2,00 m. Ve výjimečných případech je možno v obci (na pozemní komunikaci bez krajnice) nejmenší vzdálenost snížit na 0,30 m ... “;
- čl. 12.2, TP 179:
„Konec stezky pro cyklisty se označuje značkou č. C 8b, která ukončuje platnost značky č. C 8a. Značka č. C 8b se umísťuje na konci stezky pro cyklisty, a to i v případě, že stezka končí vyústěním na pozemní komunikaci s provozem ostatních vozidel; této značky se neužije v případě, kdy křížení stezky s jízdním pásem pozemní komunikace je provedeno vodorovnou značkou č. V 8 „Přejezd pro cyklisty“ Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem se označuje dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“. Značka se zpravidla umísťuje při pravém okraji stezky, výjimečně i při levém okraji. Další podmínky pro užití a umístění značky jsou obdobné jako pro značku č. C 8a.“

Při šetření MU bylo zjištěno porušení vnitřních předpisů provozovatele dráhy a ustanovení technických norem.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

ŽP byl zabezpečen VK a nebyl vybaven záznamovým zařízením.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Na místě vzniku MU bylo DI provedeno ohledání a současně měřeny rozhledové poměry na ŽP. Bylo zjištěno, že rozhled cyklisty na blížící se vlak byl omezen náletovými dřevinami nacházejícími se v okolí řeky Chrudimky a dále přilehlou mostní konstrukcí, která dosahuje výšky 2 m nad okolní terén vlevo ve směru jeho jízdy po cyklostezce směrem k ŽP, ze směru přijíždějícího vlaku.

Cyklostezka, která je vedena mezi městy Slatiňany a Chrudim podél řeky Chrudimky, je na začátku široká 2,35 m. Ve směru od Slatiňan (proti směru jízdy sraženého cyklisty) je označen začátek cyklostezky dopravní značkou C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“, umístěnou 4 m od osy koleje za ŽP vpravo vedle cyklostezky. Dále je uprostřed cyklostezky umístěn ocelový sloupek s reflexním nátěrem. Za ŽP, již ve městě Slatiňany, je ve směru jízdy cyklisty v místě křižovatky (kde se napojuje komunikace vedoucí z cyklostezky na jinou komunikaci) umístěna dopravní značka Ip 25a „Zóna s dopravním omezením“, a v opačném směru je umístěna dopravní značka Ip 25b „Konec zóny s dopravním omezením“. Značka ve směru jízdy do města Slatiňan informuje o omezení rychlosti v daném úseku místní komunikace na 30 km.h⁻¹, a jiné nebezpečí v souvislosti s provozem chodců a cyklistů. Značka umístěná v opačném směru, před ŽP a dále před začátkem cyklostezky za ŽP, informuje o zrušení omezení v tomto směru. Ve směru jízdy cyklisty směrem k ŽP, tedy ve směru jízdy z Chrudimi do Slatiňan, není cyklostezka ukončena dopravní značkou C 9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“, a to ani v úrovni označení jejího začátku v opačném směru, a ani nikde dále. Tato značka není osazena ani v úrovni označení začátku cyklostezky, ani při jízdě cyklisty po účelové komunikaci navazující na cyklostezku až k místní komunikaci ve městě.

Vzhledem k cyklostezce bezprostředně navazující na ŽP, osazení ocelového sloupku uprostřed cyklostezky a absenci jakékoliv další příkazové značky před ŽP (zejména E12 „Cyklisto, veď kolo“), případně doplnění ŽP o zábranu, která by znemožňovala vjezd cyklistům na ŽP, se z pohledu cyklisty evidentně jednalo o komunikaci s cyklistickým provozem a ten je na ní také veden.

Z těchto důvodů byly informativně posouzeny rozhledové délky také dle článku 7.6.4 ČSN 73 6380 Z3 pro jízdu cyklistů přes ŽP. Pro železniční přejezd s cyklistickým provozem je stanovena nejnižší hodnota $D_z = 15$ m, se stanovenými minimálními rozhledovými délkami $L_r = 66$ m a $L_p = 133$ m. Všechny hodnoty rozhledové délky L_r ve vzdálenosti od 15 až do 2 m od VK nebyly dostatečné pro bezpečný rozhled cyklisty na trať ve výše uvedeném rozhledovém poli a vzhledem k absenci již zmiňovaného omezení cyklistů v jízdě ohrožovaly jejich bezpečnost při jízdě přes ŽP. V níže uvedené tabulce jsou

vedeny na místě MU zjištěné rozhledové délky L_r a rozhled na trať v závislosti na tom, jak se uživatel cyklostezky blížil k ŽP:

Vzdálenost v metrech od VK (Dz)	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Zjištěná délka rozhledu v metrech (L_r)	8,8	9	12	14,5	19,5	24,5	28	31,5	32	33	35	36	40	49	117

Pro ŽP s uvažovaným pohybem pouze chodců se rozhledové poměry L_r nezjišťují a musí být zajištěna pouze rozhledová délka L_p od úrovně VK.

VK ve směru jízdy cyklisty byl v době vzniku MU umístěn na ocelovém sloupku vpravo ve vzdálenosti 4,25 m od okraje zpevněné části krajnice cyklostezky a 6,8 m od osy koleje ŽP. Mezní hodnota vodorovné vzdálenosti umístění VK, resp. bližšího okraje části dopravního značení, od vnějšího okraje zpevněné části krajnice je stanovena v TP 65 na 2,00 m.

V evidenčním listu a kartě přechodu, vedených u provozovatele dráhy, je pozemní komunikace přes železniční přechod vedena jako místní komunikace funkční skupiny D2, nepřístupná provozu silničních motorových vozidel, určená pouze pro pěší, s uvažovanou maximální rychlostí chůze přes ŽP 4 km.h⁻¹, při dovolené traťové rychlosti 70 km.h⁻¹ s rozhledovou délkou pro chodce $L_p = 114$ m.

V evidenčním listu přechodu byla vedena komunikace přes ŽP jako pěší stezka, tj. komunikace IV. třídy. Dále zde byl veden jako druh vozovky, u komunikace před a za ŽP, jako zemina, a stanovené předepsané rozhledové délky $L_p = 114$ m a zjištěné 200 m. Je zde uveden rok pořízení ŽP 1869. V kartě přechodu byly uvedeny obdobné hodnoty jako v evidenčním listu přechodu. Zjištěná rozhledová délka L_p na ŽP byla ve směru od začátku trati 120 m a 300 m ve směru od konce trati z obou stran u dotčených kvadrantů. Tyto hodnoty by vyhověly pro zařazení přechodu v kartě přechodu jako místní komunikace funkční skupiny D2 s uvažovaným provozem pouze chodci, tj. uvažovanou maximální rychlostí chůze přes ŽP pouze 4 km.h⁻¹. Dále jsou zde uvedeny informace o instalovaném dopravním značení. Na ŽP je dle informací v dokumentaci od přechodu instalována zábrana – železný kolík a je zde uvedeno osazení dalšího dopravního značení, značky C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ a B 11 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“. Je zde také uvedeno, že ŽP není označen značkou P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a není zde žádnou značkou omezena maximální délka vjezdu vozidel na ŽP. Osazení značky B 11 nebylo nikde ve směru od města Slatiňan zjištěno, tato značka je osazena z opačné strany začátku cyklostezky, tedy v místě cca 1,6 km vzdáleném od předmětného ŽP, navíc tato značka nijak nezakazuje vjezd cyklistů na cyklostezku ani na ŽP. Cyklista nebyl ve svém směru jízdy upozorněn na konec cyklostezky žádným dopravním značením a nedošlo tak k dostatečnému zajištění bezpečnosti na ŽP požadovaným a odpovídajícím dopravním značením, ačkoliv řešení tohoto problému, v návaznosti na nedostatečné rozhledové poměry, bylo jednou ze stanovených podmínek stavby a stavebník, stavební úřad i provozovatel dráhy o problému prokazatelně věděli a jeho řešení znali.

ČSN 73 6380 Z3 v bodu 6.3.4 stanovuje pro ŽP zabezpečené pouze VK umístění výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“ na vzdálenost rozhledové délky. Pokud je tato

menší než 250 m, umísťuje se ve vzdálenosti 250 m od ŽP. Na místě vzniku MU byly DI naměřeny skutečné vzdálenosti výstražných návěstidel s návěstí „Pískejte“ od železničního přechodu 167 m ve směru od žst. Slatiňany a 353 m ve směru od Chrudimi. Tyto hodnoty pro umístění výstražných návěstidel nebyly v souladu s ustanovením normy ČSN 73 6380 Z3. Tato závada byla po MU odstraněna a neměla vliv na její vznik.

Nedostatky byly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

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

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

SHDV (dynamický stabilizátor typu DGS 62N CZ) mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: 11906/09-V.38, vydaný DÚ dne 21. 7. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 1. 10. 2013 s platností do 1. 10. 2014. SHDV bylo dopravcem TSS používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

SHDV bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – mechanickým registračním rychloměrem.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 15:58 h, vlak Služ 163920 zastavil v žst. Slatiňany;
- 16:12 h, rozjezd vlaku Služ 163920 ze žst. Slatiňany a dosažení maximální rychlosti 55 km.h⁻¹, celková ujetá dráha 1301 m;
- 16:15 h, zastavení vlaku Služ 163920.

Ze záznamu registračního rychloměru SHDV vyplývá, že vlak Služ 163920 jel před vznikem MU rychlostí 55 km.h⁻¹. Traťová rychlost v daném úseku ani stanovená rychlost vlaku nebyla překročena. SHDV vlaku Služ 163920 není vybaveno záznamovým zařízením, které by zaznamenávalo dávání zvukového výstražného znamení.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

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

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

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

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

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

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Služ 163920, ve směně dne 30. 8. 2014 od 06:00 h, odpočinek před směnou 12 h;
- vedoucí obsluhy vlaku Služ 163920, ve směně dne 30. 8. 2014 od 06:00 h, odpočinek před směnou 12 h.

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

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

Zúčastnění zaměstnanci dopravce byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

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

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců dopravce nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje od roku 2008 až do vzniku předmětné MU minimálně 3 obdobné případy, při kterých došlo ke dvěma úmrtím cyklistů a 2 osoby byly těžce zraněny:

- střetnutí vlaku Os 3915 s cyklistou na ŽP P7301 v km 58,136 dne 10. 9. 2009, mezi žst. Valašské Meziříčí a Branky na Moravě;
- střetnutí vlaku Os 20556 s dvěma osobami jedoucími na jednom jízdním kole ze dne 29. 5. 2010 na ŽP P4170 v km 3,835 mezi dopravami Červená Voda a Králíky. DI vydala pod č. j.: 6-1828/2010/DI, ze dne 29. 3. 2011 bezpečnostní doporučení, kterým doporučila:
 - provozovateli dráhy SŽDC prověřit skutečné rozhledové poměry u všech železničních přejezdů zabezpečených výstražnými kříži, na kterých jsou při výpočtu, posouzení a udržování rozhledových poměrů používány čl. A.5, B.6, C.8 ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění, a na kterých je dosud, na základě vnitřního předpisu SŽDC S 4/3 Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů, aplikováno krácení rozhledových poměrů, a neprodleně takové přejezdy uvést do souladu s ČSN 73 6380, částí 7.4 Rozhledové poměry u přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem;
 - všem dopravcům na drahách železničních v ČR vybavit zařízením, které by zaznamenávalo dávání zvukového výstražného znamení (návěsti „Pozor“), všechna hnací drážní vozidla, která jím ještě nejsou vybavena, protože nemožnost prokázat tuto činnost může při obdobných mimořádných událostech poškodit některou ze zúčastněných stran;
 - Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních resp. provozovatelů drážní dopravy na drahách železničních v České republice;
 - Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví podmínit použití těch článků příloh A, B, C České technické normy ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění, které umožňují při přestavbě přejezdů zmenšení parametrů Dz, Lr a Lp, takovými opatřeními, aby při jejich aplikaci nedocházelo k ohrožení bezpečnosti silniční i železniční dopravy;
- střetnutí vlaku Os 13204 s cyklistou na přechodu P7418 v km 6,055, dne 24. 11. 2010, mezi dopravou Střítež nad Bečvou a žst. Valašské Meziříčí.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 30. 8. 2014 v 16:15 h došlo mezi žst. Chrudim a Slatiňany na ŽP P5339 v km 77,275, který je zabezpečen pouze výstražnými kříži, ke střetnutí vlaku Služ 163920

s cyklistou. Strojvedoucí SHDV vlaku Služ 163920 v době, kdy se blížil od žst. Slatiňany k předmětnému ŽP, dával opakovaně slyšitelné návěsti „Pozor“. K ŽP se také blížil cyklista, jedoucí z Chrudimi do Slatiňan. Cyklista měl po celou dobu jízdy až k ŽP zhoršený rozhled na trať. Ve chvíli kdy strojvedoucí uviděl, že k ŽP se blíží z jeho pravé strany také cyklista, opakoval návěst „Pozor“, a po zjištění, že cyklista na jeho znamení nijak nereaguje, zavedl rychločinné brzdění a dále používal výstražnou návěst. Cyklista ale nereagoval na davaná výstražná znamení a pokračoval dál v jízdě směrem k ŽP a ani u VK nijak nereagoval na přijíždějící vlak. Došlo ke střetnutí s SHDV, po které byl cyklista nárazem odhozen vpravo cca 8 m za ŽP. Vlak poté zastavil čelem SHDV, tvořeného speciálním vozem, za ŽP v km 77,451, tj. 176 m od místa vzniku MU. Při MU došlo ke zranění cyklisty a ke škodě na SHDV vlaku Služ 163920, pravém předním světle, elektroventilech a na kole cyklisty. Celková škoda dosáhla výše 28 000 Kč.

4.2 Rozbor

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

Dne 30. 8. 2014 v 16:12 h došlo v žst. Slatiňany k vykřížování vlaků a následně se vlak Služ 163920 rozjel směrem do žst. Chrudim. Rychlostí $55 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ se blížil k ŽP P5339, který je bezprostředně za mostem přes řeku Chrudimku. V té době se k tomuto ŽP blížil i cyklista, uživatel cyklostezky. Cyklista byl dopravní značkou A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ včas varován, že se blíží k ŽP a nepočítal si v souladu s § 28 zákona č. 361/2000 Sb. zvláště opatrně, evidentně se dostatečně nepřesvědčil, zda může ŽP bezpečně přejet. Viditelnost VK byla na vzdálenost Dz ze směru jízdy cyklisty více jak 15 m, v souladu s normou ČSN 73 6380 Z3, a cyklista věděl, i vzhledem k jeho podanému vysvětlení, že se blíží ke křížení dráhy s pozemní komunikací. Cyklista nebyl nikde informován o tom, že se blíží k železničnímu přechodu vzhledem k tomu, že ani neexistuje takové dopravní značení a nebyla instalovaná příkazová značka omezující jeho vjezd na ŽP.

Strojvedoucí vlaku, který šel následně po zastavení vlaku Služ 163920 poskytnout první pomoc, v zápise se zaměstnancem uvedl, že cyklista měl nasazená sluchátka. Cyklista v podaném vysvětlení tento fakt potvrzuje, uvádí však, že v těchto sluchátkách od mobilního zařízení nic neposlouchal a v době, kdy se blížil k ŽP, slyšel jasně výstražné znamení davané strojvedoucím, které bylo, dle vyjádření obou zaměstnanců dopravce TSS na stanovišti SHDV, davané od vzdálenější úrovně konstrukce železničního mostu přes řeku Chrudimku až k ŽP a zároveň opakovaně i při jízdě kolem návěstidla „Pískejte“, umístěného 167 m před ŽP. Výstražné znamení, návěst „Pozor“, davané strojvedoucím, bylo tedy dostatečně slyšitelné, což sám cyklista potvrdil. V době vzniku MU byla denní doba, zataženo, cyklista uvádí hustý déšť. Viditelnost vzhledem k denní době nebyla snížena. Ze záznamu registračního rychloměru SHDV vyplývá, že vlak Služ 163920 před vznikem MU nejvyšší dovolenou rychlost nepřekročil.

Zvuková výstraha je ale pouze doplňkovým způsobem zabezpečení přejezdů s VK. Základem zajištění bezpečnosti na těchto přejezdech je, jak vyplývá i z příslušných právních a dalších předpisů, viditelnost čela drážního vozidla na dostatečnou vzdálenost, tedy tzv. rozhledové poměry. Uživatel pozemní komunikace, v tomto případě cyklista, musí

především vidět na trať, což v tomto případě nebylo zajištěno jak ze strany stavebníka cyklostezky, tak ani provozovatelem dráhy.

Provozovatelem dráhy byl zajištěn pouze rozhled na trať od úrovně VK, tedy rozhled pro chodce Lpř, v souladu s kategorií ŽP. Vzhledem k náletovým dřevinám, kterými je okolí řeky a ŽP z jedné strany zarostlé, nemohl cyklista vidět vlak blížící se k ŽP zleva ve směru jeho jízdy. Stav okolí předmětného ŽP a rozhledových možností pro cyklistu ve směru k příjíždějícímu vlaku byl naprosto nevyhovující, a to téměř v celém úseku vlevo od pozemní komunikace, po které se blížil k ŽP. Cyklista jako uživatel cyklostezky i přes to, že věděl, že se blíží k ŽP, nevěděl, že tento je veden jako přechod, a v kombinaci s jeho nezodpovědným chováním tak byly vytvořeny podmínky a prostor pro vznik situace vedoucí až k jeho střetnutí s vlakem a přispěly tak ke vzniku předmětné MU. Problému se stavem rozhledových poměrů se v tomto případě dalo snadno předejít, a to dodržením požadavků stanovených provozovatelem dráhy a DÚ pro úpravy ŽP a jeho dopravního značení, jak je uvedeno níže. Nedodržení těchto požadavků ze strany stavebníka a kolaudace bez jejich splnění bylo prvním a významným záporným krokem pro vznik problémů s rozhledovými poměry, druhým záporným krokem bylo opakované nezjištění těchto skutečností v rámci kontrolní činnosti provozovatele dráhy (skutečný stav nezjištěn po dobu více než 5 let).

V době vzniku cyklostezky stanovil DÚ, jako speciální stavební úřad, ve svém dokumentu č. j.: 10-0057/08-359-DÚ/Hm dne 7. 2. 2008 souhlas ke zřízení stavby cyklostezky za předpokladu, že bude mimo jiné stavba provedena dle DÚ schválené projektové dokumentace a na ŽP v km 77,275, který byl v té době vedený jako přechod, musí být zajištěny rozhledové poměry pro přejezd s cyklistickým provozem dle ČSN 73 6380, článku 7.6, příp. přijato opatření, aby byl i nadále ŽP užíván jako přechod. DÚ tímto pod výše uvedeným č. j. schválil 15. 2. 2008 projektovou dokumentaci ke stavbě cyklostezky ukončené 7 m vpravo od osy koleje předmětné trati. Tento dokument byl dán na vědomí i provozovateli dráhy ČD, a. s. (tehdejší provozovatel dráhy). ČD, Správou dopravní cesty Pardubice, bylo v dokumentu ze dne 22. 2. 2008 pod č. j. 500/08, zaslaném městu Slatiňany – stavebníku cyklostezky, mimo jiné uvedeno: „*pro nevyhovující rozhledové poměry pro cyklisty na železničním přechodu v km 77,275 trati Havl. Brod – Rosice nad Labem nemůžeme změnit charakter přejezdové komunikace, tedy z pěšího přechodu na cyklistický přejezd ...*“. Dále je zde provozovatelem dráhy požadováno v zájmu bezpečnosti cyklistů osadit před přechodem z obou stran dopravní značení C 8b „Konec stezky pro cyklisty“ s dodatkovou tabulkou E12 „Cyklisto, veď kolo“, umístěné 5 m od osy koleje. V závěru dokumentu je uvedeno, že Správa dopravní cesty Pardubice souhlasí s plánovanou akcí pro ohlášení stavby za dodržení podmínek v dokumentu uvedených. Stavba cyklostezky byla dne 17. 12. 2008 stavebním odborem městského úřadu Chrudim, kolaudačním souhlasem s užíváním stavby č. j.: CR 053159/2008 STO/Št, schválena závěrečnou kontrolní prohlídkou a zkolaudována podle § 122 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb., při které ale nebyla zjištěna závada bránící bezpečnému užívání stavby. Stavba byla ukončena dle projektu před ŽP a dále se již nikdo evidentně nezabýval situací, která nastala vznikem cyklostezky.

Je s podivem, že stavební odbor v Chrudimi schválil a zkolaudoval stavbu i přes to, že musel při závěrečné kontrolní prohlídce dne 17. 12. 2008 zjistit, že za koncem cyklostezky, ve směru k městu Slatiňany, se nachází ŽP P5339 a že cyklostezka je dle projektové dokumentace ukončena před předmětným ŽP, ale o tomto není uživatel této

cyklostezky, zvláště pak cyklista, nijak informován. Cyklista se tak blížil k ŽP, který je u provozovatele dráhy vedený jako přechod a nesplňuje požadavky pro ŽP s cyklistickým provozem. V místě ukončení cyklostezky nebyla dle požadavků provozovatele dráhy ČD ani DÚ provedena požadovaná úprava, která by zajistila cyklistům bezpečný přejezd přes předmětný ŽP. Ve výše uvedeném kolaudačním souhlasu je uvedeno, že stavba byla prohlédnuta, je provedena dle projektové dokumentace a že jsou dodrženy podmínky souhlasu. V projektové dokumentaci ke stavbě cyklostezky nebyl při projektování zapracován požadavek DÚ, resp. provozovatele dráhy, k zajištění rozhledových poměrů na ŽP osazením dopravního značení C 8b „Konec stezky pro cyklisty“ s dodatkovou tabulkou E 12 „Cyklisto, veď kolo“. Byl tedy zpracován projekt, ve kterém bylo naplánováno osazení pouze dopravní značky C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“.

Stavebník, město Slatiňany, tak nechal vypracovat a schválit projekt, ve kterém nebyly zapracovány požadavky DÚ a provozovatele dráhy, cyklostezku vybudoval, zkolaudoval a o to, zda je pro její uživatele bezpečné takto vybudovanou stavbu provozovat, se již dále nezajímal. Stavební odbor v Chrudimi, ať vědomě či nikoliv, porušil ustanovení § 122 odst. 3, resp. § 119 stavebního zákona, tím, že vydal kolaudační souhlas s užíváním stavby, když nebyly dodrženy podmínky stanovené v souhlasu se zřízením stavby DÚ a provozovatelem dráhy i přes to, že byla schválená projektová dokumentace. Stavebník, i když byla cyklostezka vybudována dle schválené projektové dokumentace, rovněž nijak neřešil, zda byly splněny podmínky stanovené DÚ i provozovatelem dráhy a podal dne 10. 12. 2008 žádost o udělení kolaudačního souhlasu. K samotné kolaudaci však nebyl přizván ani provozovatel dráhy, ani DÚ a podmínky, které byly požadovány pro úpravy ŽP, nebyly při této kolaudaci opět prosazovány a zjevně ani brány v úvahu (vždyť cyklostezka dle projektu přece nevede přes ŽP, ale končí před ním...).

Posléze ani nový provozovatel dráhy (od roku 2009 SŽDC, ale stále obvod Správy dopravní cesty Pardubice, která celá přešla k SŽDC, a proto jí celá situace byla známa) při svých pravidelných prohlídkách (i přes to, že se u ŽP nachází značka C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“) o začátku cyklostezky musel vědět a bylo evidentní, že přechod je užíván i cyklisty a ne jen chodci, žádné další opatření k zajištění bezpečnosti po vzniku cyklostezky, tj. od roku 2009, až do vzniku předmětné MU, neučinil. Je tedy zřejmé, že provozovatel dráhy prováděl kontroly rozhledových poměrů a označení na tomto ŽP pouze formálně, nikdo neřešil ukončení cyklostezky před ŽP, která tak z pohledu cyklisty v tomto směru pokračovala přes ŽP, přestože začínala z opačné strany až za ŽP dopravním značením. Nebyly tak ani zjištěny nedostatky a dlouhodobě činěna žádná opatření. Nedostatek při provádění prohlídek nebyl odhalen ani vnitřní kontrolou u provozovatele dráhy. Jedná se o opakované selhání kontrolní činnosti prováděné provozovatelem dráhy na ŽP, kdy nebyl zjištěn zdroj ohrožení dráhy, a cyklista, který neměl vyjma ocelového sloupku uprostřed cyklostezky (ten však žádnou pomyslnou bariéru netvořil), žádnou další zábranu či upozornění o konci cyklostezky před vjetím na ŽP.

Výsledkem byl stav, kdy na ŽP se zcela nevyhovujícími rozhledovými poměry nebylo učiněno žádné opatření k jejich odstranění, dopravní značení nebylo osazeno, ŽP byl veden jako pro pěší, přestože z přilehlé cyklostezky na něj mohli přímo vjíždět cyklisté v situaci, kdy jejich rozhledové možnosti v jednom směru (od žst. Slatiňany) byly minimální. Provozovatel dráhy tímto nepostupoval dle vnitřního předpisu SŽDC S 2/3, článku 70 a 76, kdy při kontrolách nebyly zjištěny zdroje ohrožení dráhy.

Po vzniku MU byly z každé strany provozovatelem dráhy na předmětném ŽP doplněny VK o značky P 6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a značku B 17 „Zákaz vjezdu vozidel nebo souprav vozidel, jejichž délka přesahuje vyznačenou mez“ s maximální délkou vjezdu silničních vozidel na ŽP 2 m. V současné době je před i za železničním přechodem instalováno dopravní značka C 14a „Cyklisto sesedni z kola“ a ve směru jízdy z cyklostezky je tato již ukončena dopravní značkou C 9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“. Výše uvedené opatření, resp. nové označení po vzniku MU, dokumentují tři poslední obrázky v přílohách.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- vjetí cyklisty na železniční přechod v době, kdy se k němu blížil vlak.

Přispívající faktory mimořádné události byly:

- nedostatečná pozornost cyklisty;
- absence dopravního značení nebo jiných opatření před železničním přechodem, zakazující jízdu cyklistů přes něj.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny mimořádné události byly:

- nedodržení pravidel provozu na pozemních komunikacích cyklistou;
- nedodržení požadavků a stavebních opatření stanovených provozovatelem dráhy a Drážním úřadem k zajištění bezpečnosti, které měly zabránit využívání železničního přechodu cyklistickým provozem, a to stavebníkem cyklostezky a při kolaudaci cyklostezky;
- nedůsledný postup provozovatele dráhy při provádění prohlídek železničního přechodu P5339.

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

Nebyly DI zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC, s. o.:

- umístění výstražného kříže na ŽP ve směru jízdy cyklisty nebylo v souladu s ustanovením článku 8.2.1 TP 65 „Základní zásady umístění svislých dopravních značek a dopravních zařízení – boční umístění“, VK by umístěn ve vzdálenosti 4,25 m od okraje zpevněné části krajnice, přičemž stanovený rozsah umístění dopravní značky je v rozmezí 0,5 – 2 m;
- umístění výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“ ve směru od začátku a od konce trati nebylo v souladu s článkem 6.3.4 normy ČSN 73 6380 Z3, bylo zjištěno umístění ve směru od začátku trati ve vzdálenosti 167 m a ve směru od konce trati ve vzdálenosti 353 m i přes to, že provozovatel dráhy vedl v dokumentaci ŽP jako přechod.

U dopravce TSS, a. s.:

- nebyly zjištěny.

U stavebníka a následně při kolaudaci cyklostezky:

- nebyl označen konec cyklostezky dopravní značkou C 9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ dle článku 12.2 TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty – svislé dopravní značky“.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., vydal po vzniku MU následující opatření:

„Ke dni 30. 9. 2014:

- *před úrovnovým křížením železniční dráhy s pozemní komunikací v km 77,275 byl ve směru od ŽST Slatiňany osazen další výstražný kolík před předchozí křížení se světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením tak, aby byla dodržena minimální vzdálenost výstražného kolíku 250 m před úrovnovým křížením dráhy s pozemní komunikací;*
- *pro zvýšení bezpečnosti byly před úrovnovým křížením železniční dráhy s pozemní komunikací v km 77,275 instalované výstražné kříže s reflexními okraji.“*

„Dne 2. 9. 2014 byla provedena Společná prohlídka úrovnového křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v km 77,275 za účasti provozovatele dráhy a provozovatele pozemní komunikace. Závady zjištěné na straně provozovatele pozemní komunikace se tento zavázal odstranit v termínu do 30. 9. 2014.“

„Provozovatel dráhy SŽDC provede mimořádnou kontrolu se zaměřením na odstranění závad z uvedené Společné prohlídky na straně provozovatele pozemní komunikace a dále písemně vyzve vlastníka pozemku se vzrostlými dřevinami zhoršujícími rozhledové poměry na předmětném křížení k odstranění těchto dřevin.“

Dopravce nepřijal a nevydal žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje:

- provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:
 - 1) u všech železničních přechodů zabezpečených pouze výstražnými kříži vykonat důkladnou mimořádnou kontrolu skutečného stavu dopravního značení vztahujícího se k těmto přechodům, se zaměřením na předcházení případnému ohrožení drážní dopravy a uživatelů těchto přechodů;
 - 2) u železničních přechodů, kde je vjezdu cyklistů zabráněno pouze dopravním značením zvážít, na základě provedené kontroly, instalaci turniketů nebo meandrového zábradlí, které by fyzicky zamezily přímému a náhlému vjezdu cyklistů.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah, kteří mají ve správě železniční přechody zabezpečené pouze výstražnými kříži.

V Brně dne 29. května 2015

Bc. Radim Sucháč v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Brno

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Zhoršená rozhledová délka L_r (vlevo) ze směru od Chrudimi z pohledu cyklisty

Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 4: Stopa po střetnutí na nárazníku SHDV

Zdroj: SŽDC



Obr. č. 5: Náletovými dřevinami zhoršená rozhledová délka Lr pro uživatele cyklostezky ve směru od Slatiňan

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 6: Nové značení na ŽP po vzniku MU

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 7: Nynější stav na železničním přechodu ve směru jízdy cyklisty z cyklostezky
Zdroj: SŽDC



Obr. č. 8: Nynější stav na železničním přechodu, ve směru jízdy cyklistů od Slatiňan
Zdroj: SŽDC