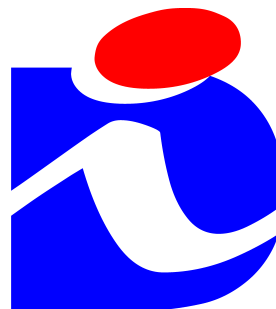


Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí osobního vlaku Os 7907 s nákladním automobilem IVECO na
železničním přejezdu P 522, km 54,854 na dráze železniční, celostátní,
v železniční stanici Březnice

Pátek, 20. ledna 2012

Investigation Report of Railway Accident

Collision of passenger train No. 7907 with a lorry at the level crossing
P 522, km 54,854, Březnice station

Friday, 20th January 2012

č. j.: 6-243/2012/DI

SUMMARY



Grade: accident.

Date and time: 20th January 2011, 11:45 (10:45 GMT).

Occurrence type: level crossing accident.

Description: collision of passenger train No. 7907 at the level crossing with a lorry.

Type of train: passenger train No. 7907.

Location: active level crossing P 522 equipped with warning lights, km 54,854, Březnice station.

Parties: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU);
Driver of the lorry (level crossing user).

Consequences: 1 fatality (driver of the lorry), 7 injury (passengers)
total cost 2 057 480 CZK.

Direct cause: third party (truck driver's violation).

Underlying cause: none.

Root cause: none.

Recommendations:

- 1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:
 - CZ NIB recommends to increase safety at the level crossings which are equipped with warning lights so that at reconstruction and modernization of railway tracks and the level crossings there was designed and installed only level crossing safety equipment with warning lights and barriers.
- 2) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):
 - it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for other infrastructure manager (IM) in the Czech Republic.

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

Obsah

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

poměru	14
3.1.2 Jiné osoby	15
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	15
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	15
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	15
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	16
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	16
3.3 Právní a jiná úprava	17
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	17
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	17
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	18
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	18
3.4.2 Součásti dráhy	18
3.4.3 Komunikační prostředky	18
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	19
3.5 Dokumentace o provozním systému	19
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	19
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	20
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	20
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	20
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	20
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	20
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	20
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	21
4 Analýza a závěry	22
4.1 Konečný popis mimořádné události	22
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	22
4.2 Rozbor	22

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	22
4.3 Závěry	25
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	25
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	25
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	26
4.4 Doplnující zjištění	26
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	26
5 Přijatá opatření	26
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	26
6 Bezpečnostní doporučení	26
7 Přílohy	28
Foto 1: Celkový pohled na místo MU	28
Foto 2: Poškozený NA Iveco po střetnutí	29
Foto 3: Pohled na místo vzniku MU ze směru jízdy NA Iveco	30

Seznam použitých zkratek a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Dražní inspekce
DKV	depo kolejových vozidel
DÚ	Dražní úřad
DV	dražní vozidlo, dražní vozidla
HDV	hnací dražní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
NA	nákladní automobil
OMU	Odbor šetření mimořádných událostí
Os	osobní vlak
PČR	Policie České republiky
PJ	provozní jednotka
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RCDV	Regionální centrum vlakového doprovodu
RZZS	rychlá záchranná zdravotnická služba
SDH	Sbor dobrovolných hasičů
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TRS	traťové rádiové spojení
VI	vrchní inspektor
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

1 SOUHRN

Skupina události:	nehoda.
Vznik události:	20. 1 2012, 11:45 hodin.
Popis události:	vjetí nákladního automobilu na přejezd v době, kdy byla dávana výstraha přejezdovým zabezpečovacím zařízením a střetnutí s vlakem Os 7907 s následným vykolejením.
Dráha, místo:	dráha železniční, celostátní, žst. Březnice, km 54,854, ŽP P 522.
Zúčastnění:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce); řidič silničního nákladního motorového vozidla.
Následky:	1 usmrcený (řidič nákladního automobilu); 7 zraněných (cestující vlaku Os 7907); celková škoda 2 057 480 Kč.
Bezprostřední příčiny:	nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dávana jak zvuková výstraha, tak světelná výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.
Přispívající faktory:	nebyly DI zjištěny.
Zásadní příčiny:	nebyly DI zjištěny.
Příčiny v systému bezpečnosti:	nebyly DI zjištěny.
Bezpečnostní doporučení:	

Dražní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizace:

- zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou výstrahou (závorami), a to v co nejvyšší míře. Při projektování nových železničních přejezdů pak nepovolovat jejich zabezpečení bez této mechanické výstrahy.

Dražnímu úřadu, v souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. a přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace

uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, regionálních a v úvahu přicházejících vlečkách v České republice.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K mimořádné události došlo dne 20. 1. 2012 v 11:45 hodin na dráze železniční, celostátní, na trati č. 715A Zdice – Protivín, v žst. Březnice, v prostoru ŽP P 522, v km 54,854.

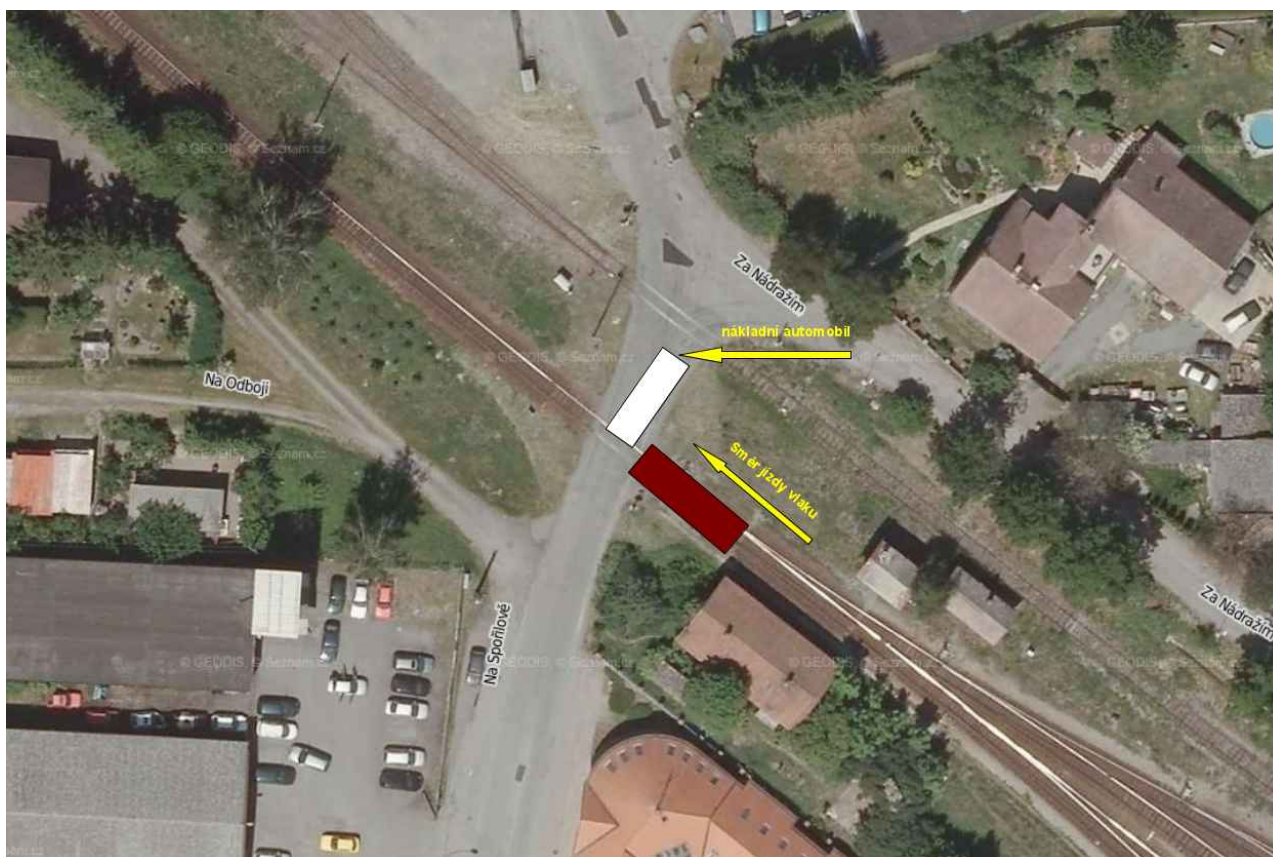


Obr. č. 1: Pohled na místo MU

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

Dne 20. 1. 2012 v 11:45 hodin se vlak Os 7907, jedoucí směrem od žst. Březnice na žst. Tochovice, v prostoru dvoukolejného železničního přejezdu P 522 v km 54,854, zabezpečeného přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným kategorie PZS 3SBI typu AC s počítači náprav Frauscher, střetl s NA IVECO. Řidič NA nereagoval na světelný a zvukový výstražný signál PZZ a vjel z pravé strany ve směru jízdy vlaku na železniční přejezd. Strojvedoucí použil ihned rychločinné brzdění, ale pro krátkou vzdálenost nestihl

zastavit. Došlo ke střetnutí s NA, kdy vlak narazil do levého boku NA. Vlivem nárazu byl NA odražen ze ŽP a došlo k jeho úplné destrukci. Současně došlo k vybočení koleje a k vykolejení HDV předním dvojkolím mimo pojížděnou staniční kolej, vlevo ve směru jízdy vlaku. Čelo vlaku zastavilo 28 metrů za místem vzniku MU. Při MU došlo na HDV 810.487-9 k poškození ochranného pluhu, proražení a zdeformování boku HDV, utržení vzduchového potrubí, poškození vzduchové jímky, utržení schůdků na levé straně HDV ve směru jízdy, dále k poškození písečníků, kohoutů vzduchového potrubí pod 2. stanovištěm. Při střetnutí byla vyražena obě čelní skla 2. stanoviště, zlomen středový sloupek mezi čelními skly, poškozena horní část čela HDV. Dále byl proražen pravý bok skříně ve střední části, poškozen nátěr vozu, interiér 2. stanoviště, rychloměr a došlo k ohnutí sedaček v oddíle pro cestující. Řidič NA utrpěl smrtelné zranění. Ve vlaku utrpělo 7 cestujících lehkou újmu na zdraví. Vznik MU byl ohlášen komerčním strojvedoucím vlaku Os 7907 výpravčímu žst. Březnice, který aktivoval IZS a dále postupoval podle ohlašovacího rozvrhu. Při ohledání místa MU vykazovalo PZZ správnou činnost. Světelná výstraha dávána dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu PZZ a zvuková výstraha PZZ byly v činnosti.



Obr. č. 2: Schéma místa MU

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

MU byla ohlášena na COP DI Praha dne 20. 01. 2012 ve 12:14 h. Souhlas se zahájením odklizovacích prací byl vydán DI ve 14:05 h. Vzhledem ke zjištěným následkům a rozsahu MU se DI rozhodla zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku MU v souladu s ustanovením § 53b, odst. (1), zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále také zákon č. 266/1994 Sb.) v plném rozsahu. Vyšetřováním byl pověřen Územní inspektorát Praha.

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:

- strojvedoucí vlaku Os 7907, zaměstnanec ČD, DKV Plzeň, PP Protivín;
- komerční strojvedoucí vlaku Os 7907, zaměstnanec ČD, DKV Plzeň, PP Protivín.

- provozovatel dráhy:

- výpravčí žst. Březnice, zaměstnanec SŽDC s. o. , RCP Plzeň, PO Strakonice.

- třetí strana:

- řidič NA IVECO.

- ostatní osoby, svědci:

- 7 zraněných cestujících ve vlaku Os 7907.

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

Vlak Os 7907 byl sestaven z motorového vozu 810.487-9.

Celková délka vlaku 14 m, 2 nápravy, celková hmotnost vlaku 24 t, potřebná brzdicí procenta: 58 %, skutečná brzdicí procenta: 112 %. Brzdicí váha 27 t, vlak byl brzděn průběžnou samočinnou brzdou v režimu P.

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

Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku je vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu a neklesá ani nestoupá (0,00 ‰). Pozemní komunikace je před železničním přejezdem, ve směru jízdy NA, vedena v přímém směru.

Železniční přejezd P 522 v km 54,854 je dvoukolejný, má šířku 6,8 m, délku 17,00

m a úhel křížení pozemní komunikace s tratí je 90°. Přejezdová konstrukce je tvořena živičným krytem – asfaltem. Konstrukce kolejového žlábků je vytvořena ze dvou kolejnic uložených na upravené zdvojené podkladnici.

Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným kategorie PZS 3SBI typu AC s počítači náprav Frauscher, které bylo uvedeno do provozu v roce 2009.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Komerční strojvedoucí vlaku Os 7907 použil mobilní telefon k ohlášení MU výpravčímu žst. Březnice.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU, na železničním přejezdu ani na pozemní komunikaci nebyly bezprostředně před vznikem MU prováděny žádné práce.

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

Vznik MU ohlásil výpravčímu žst. Březnice komerční strojvedoucí vlaku Os 7907. Výpravčí žst. Březnice splnil další povinnosti v souladu s Ohlašovacím rozvrhem.

Na COP DI byla MU nahlášena ve 12:14 hodin. Na místo MU se dostavily odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy, dopravce a VI DI. 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.

Po ohledání místa vzniku MU Policií ČR, zaměstnanci OMU Plzeň a přítomným VI DI byl ve 14:05 hodin dne dán DI souhlas k zahájení odklizovacích prací.

Drážní doprava v žst. Březnice byla přerušena od 11:45 hodin až do 21:45 hodin, kdy bylo provozování dráhy obnoveno.

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

Na místě MU zasahovaly jednotky PČR, Krajské ředitelství Policie Středočeského kraje, územní odbor Příbram, dopravní inspektorát Příbram, Služba kriminální Policie a vyšetřování Příbram, Obvodní oddělení policie Březnice, Městská Policie Březnice, HZS SŽDC JPO Plzeň a RZZS Příbram.

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

- usmrčen řidič NA;
- újmu na zdraví utrpělo 7 cestujících vlaku Os 7907.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na poškozeném NA vznikla materiální škoda v celkové výši 400 000 Kč.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda:

- na HDV 1.587.480 Kč
- na zařízení infrastruktury 70.000 Kč

Celková škoda **1.657.480 Kč**

Škoda na životním prostředí nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

- Teplota vzduchu +1 °C, zataženo, slabý vítr, dešťové přeháňky se sněhem;
- GPS souřadnice místa MU: 49°33'38.92080"N, 13°57'32.60748"E.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

- strojvedoucí vlaku Os 7907 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - NA, vjíždějící na ŽP, spatřil na krátkou vzdálenost;
 - dával zvukovou výstrahu na NA na ŽP;
 - za odjezdu vlaku ze žst. Březnice došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s nákladním automobilem;
 - řidič automobilu nereagoval na výstražné světelné zařízení, i když bylo v činnosti a bez zastavení vjel na přejezd;
 - strojvedoucí stačil pouze použít rychločinné brzdění;
- komerční strojvedoucí vlaku Os 7907 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - za odjezdu vlaku vykonával kontrolu jízdenek, přičemž uslyšel zahoukání a následně ucítil prudké brzdění a silný náraz, který ho odhodil na zem ve směru jízdy;
 - po zastavení vlaku zjistil, že došlo ke střetnutí se silničním vozidlem a vykolejení motorového vozu;
 - po zjištění zdravotního stavu strojvedoucího vlaku informoval o vzniku MU dispečera žst. Březnice;
- výpravčí žst. Březnice – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - při jízdě vlaku Os 7907 asi v 11:45 h obdržel telefonické hlášení, že v km 54,854

- došlo ke střetnutí vlaku Os 7907 s nákladním vozidlem;
- zařízení indikovalo bezporuchový stav;
 - dále postupoval podle Ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy.

3.1.2 Jiné osoby

Vysvětlení od jiných osob nebylo požadováno.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatel dráhy má zavedený systém bezpečnosti provozování dráhy a vydal mj. vnitřní předpisy o provozování dráhy, jejichž součástí jsou technologické postupy, jimiž se řídí činnosti při zabezpečení jízdy vlaku přes železniční přejezd.

Na základě zjištěných skutečností DI konstatuje, že provozovatel dráhy zajistil dodržování výše uvedených technologických postupů, a tím i zavedeného systému bezpečnosti provozování dráhy.

Dopravce zúčastněný na MU má zavedený systém provozování drážní dopravy a vydal mj. vnitřní předpisy, jejichž součástí jsou technologické postupy, jimiž se zajišťují činnosti stanovené pravidly pro provozování drážní dopravy, a to v daném případě zejména při řízení drážních vozidel.

Na základě zjištěných skutečností DI konstatuje, že dopravce zajistil dodržování výše uvedených technologických postupů, a tím i zavedeného systému bezpečnosti provozování drážní dopravy.

Závady nebyly zjištěny.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavek odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy stanovuje § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. a § 33 odst. 1, 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění (dále také vyhláška č. 173/1995 Sb.).

Podmínky věku, vzdělání a odborné způsobilosti osob, které mohou řídit drážní vozidlo, stanovuje vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob, provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů, v platném znění (dále také vyhláška č. 16/2012 Sb.)

Odbornou způsobilost na základě výše uvedených právních předpisů stanovil dopravce ČD osobám zúčastněným na provozování drážní dopravy v pracovním zařazení strojvedoucí ve vnitřním předpisu ČD OK 2 – Výcvikový a zkušební řád Českých drah, a. s., schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 25. 3. 2009, č. j.: 55713/2009-O 10.

Požadavek odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování dráhy stanoví ustanovení § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb., pro osoby řídící nebo na řízení drážní dopravy se podílející pak tento požadavek stanoví i ustanovení § 14 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Odbornou způsobilost na základě výše uvedených právních předpisů stanovil provozovatel dráhy osobám řídícím drážní dopravu, v pracovním zařazení výpravčí, v předpisu SŽDC Zam 1.

Strojvedoucí vlaku Os 7907 měl platný „Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla“ ev. č. 506062, vydaný Drážním úřadem v Praze dne 11. 2. 2009, a byl seznámen s traťovými poměry pro uvedenou trať.

Dle předložené dokumentace dopravcem a provozovatelem dráhy byli strojvedoucí vlaku Os 7907 a výpravčí žst. Březnice pro vykonávanou pracovní činnost odborně způsobilí.

Závady nebyly zjištěny.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Pro přejezdové zabezpečovací zařízení železničního přejezdu P 522 v km 54,854 tratě 715A Zdice - Protivín byl vydán „Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení“ ev. číslo PZ 1311/09-E.49. Průkaz vydal Drážní úřad dne 25. 5. 2009 pod č. j.: 02-11031/08-DÚ. Komplexní prohlídka a zkouška byla provedena dne 15. 04. 2011, poslední prohlídka byla provedena dne 28. 12. 2011 s výsledkem „zařízení v pořádku“. Po vzniku MU bylo provedeno ohledání PZZ. Na základě přezkoušení činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení účastníci šetření konstatovali, že „zařízení je uváděno spolehlivě a včas ovlivněním spouštěcích prvků do výstrahy“. Dále bylo provedeno komisionální přezkoušení PZZ s výsledkem „zabezpečovací zařízení vyhovuje technickým normám a předpisům SŽDC a nemohlo být příčinou nehodové události“.

HDV 810.487-9 mělo platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ ev. číslo PZ 1811/02-V.22, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 31. 7. 2002. Pravidelná technická kontrola HDV 810.487-9 byla provedena v PSO Nymburk dne 23. 8. 2011 se závěrem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“.

Provádění vnitřních kontrol a jejich systém nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Závady nebyly zjištěny.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, celostátní, trať 715A Zdice – Protivín, je Česká republika v právu hospodaření Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 Nové město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, celostátní, trať 715A Zdice – Protivín, je SŽDC, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě úředního povolení vydaného Drážním úřadem dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/2008/9002).

Dopracem byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222/12 Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence provozovatele drážní dopravy č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.:

L/2003/9000 udělené Drážním úřadem dne 17. 9. 2003, a rozhodnutí o změnách jmenované licence č. j.: 3-974/04-DÚ/Bg, č. j.: 3-2564/08-DÚ/Le a č. j.: DUCR-61234/11/Bo. Dopravce byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 26. 3. 2008, pod č. j. DUCR-2366/10/Pd, ev. č. OSD/2008/028, s platností do 25. 3. 2013.

Drážní doprava byla provozována na základě Smlouvy číslo 001/09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky, v platném znění, uzavřené mezi smluvními stranami SŽDC a ČD, dne 30. 6. 2009, s platností od 1. 7. 2009, s Dodatkem č. 1 platným od 13. 4. 2010, Dodatkem č. 2 platným od 1. 1. 2011 a Dodatkem č. 3 platným od 22. 7. 2011.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 6 odst. (3) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, „Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích“;
- § 29 odst. (1) písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění, „Řidič nesmí vjíždět na přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení“;
- § 29 odst. (1) písm. a), b), d) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění, „Řidič nesmí vjíždět na přejezd, je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení, je-li již vidět nebo slyšet přijíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení,“.

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

Při šetření MU nebylo zjištěno porušení ustanovení technických norem a vnitřních předpisů provozovatele dráhy ani dopravce.

Závady nebyly zjištěny.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Železniční přejezd P 522 v km 54,854 je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným kategorie PZS 3SBI typu AC s počítači náprav Frauscher, který má platný „Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení“ ev. č. PZ 1311/09-E.49, vydaný Drážním úřadem v Praze dne 25. 5. 2002, s platností na dobu neurčitou. Byla stažena a vyhodnocena data ze záznamových zařízení výše zmíněného železničního přejezdu. Z výpisu dat PZZ v km 54,854 a archivu staničního zabezpečovacího zařízení ESA11 žst. Březnice vyplývá:

- v 11:42:22 h postavena odjezdová cesta ze žst. Březnice do žst. Tochovice (PZS v km 54,854 uzavřen a nevykazuje žádnou poruchu ani závadu);
- v 11:44:07 h obsazen úsek V1-7, průjezd vlaku Os 7907 kolem návěstidla Sc1;
- v 11:44:15 h obsazen úsek LK (začíná před přejezdem) průjezd vlaku přejezdem;
- v 15:03:41 h PZS nouzově otevřeno dispečerem.

PZZ před vznikem MU nevykazovalo poruchu ani závadu a jeho stav nebyl v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

Závady nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Železniční trať je v km 54,584 křížena přejezdem s pozemní komunikací IV. třídy v obci Březnice. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 90°. Povrch železničního přejezdu je tvořen živičnou konstrukcí na betonových pražcích. Trať ve směru jízdy vlaku nestoupá ani neklesá a je vedena přímým směrem. Svršek je tvořen kolejnicemi S49, betonovými pražci SB8, upevnění žebrové (S4), bezстыková kolej.

Přejezd byl osazen ochrannými klíny, výstražníky označeny dopravní značkou „A 32a“ a doplněny tabulkou „Pozor vlak“. Vzdálenost výstražníků od osy koleje byla 4,40 metrů. Dosažená délka rozhledu na výstražníky byla na vzdálenost více než 100 metrů.

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb, stavební a technický řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.).

Závady nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Vznik MU byl komerčním strojvedoucím ohlášen výpravčímu žst. Březnice pomocí mobilního telefonu v 11:45 hodin. Jiné použití komunikačních prostředků nebylo zjištěno a nemělo souvislost se vznikem MU.

Závady nebyly nezjištěny.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV CZ–ČD 95 54 5 810 478 – 9 v majetku ČD, a. s., DKV Praha, mělo platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ vydaný Drážním úřadem dne 31. 7. 2002 pod evidenčním číslem PZ 1811/02-V.22, pravidelná technická prohlídka byla provedena dne 23. 8. 2011 s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“.

HDV bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – rychloměr s rychloměrným proužkem s uhlíkovou vrstvou s rozsahem $120 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena z řídicího stanoviště č. 2 drážního vozidla;
- v 11:44 h vlak Os 7907 odjel z žst. Březnice;
- následoval plynulý rozjezd na rychlost $55 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ na dráze 360 m, kterou vlak Os 7907 pokračoval v jízdě dalších 79 m;
- v km 54,842 došlo vlivem rychločinného brzdění k prudkému snížení rychlosti na úseku 12 m, z rychlosti $55 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ na rychlost $52 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$;
- v km 54,854 došlo ke střetnutí s nákladním automobilem;
- vznik MU je registrován v 11:45 h při rychlosti $52 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$;
- v 11:45:37 h vlak Os 7907 zastavil v km 54,882, tj. 28 m za ŽP;
- nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku $75 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ nebyla po celou dobu jízdy překročena;
- vlakový zabezpečovač KBSE byl zapnut a po celou dobu jízdy strojvedoucím vlaku periodicky obsluhován;
- záznam všech registrovaných veličin byl čitelný, registrace času byla zaznamenávána na základní osu stupnice. Registrace rychlosti byla zaznamenávána 0,5 mm pod základní osu stupnice.

Závady 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

Strojvedoucí vlaku Os 7907 zaregistroval vjezd nákladního automobilu na železniční přejezd těsně před střetnutím. Stačil pouze použít akustické výstražné zařízení a rychločinné brzdění.

Závady nebyly zjištěny.

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

Nahlášení vzniku MU a žádost o aktivaci IZS po vzniku MU uskutečnil komerční strojvedoucí vlaku Os 7907 prostřednictvím mobilního telefonu.

Závady nebyly zjištěny.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce zabezpečeno v souladu s vyhláškou 376/2006 Sb., o systému provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění.

Závady nebyly zjištěny.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Os 7907 byl ve směně dne 20. 1. 2012 od 9:30 h, odpočinek před směnou byl zaměstnavatelem poskytnut v délce 10 hodin a 12 minut;
- komerční strojvedoucí vlaku Os 7907 byl ve směně dne 20. 1. 2012 od 03:39 h, odpočinek před směnou byl zaměstnavatelem poskytnut v délce 12 hodin a 21 minut;
- výpravčí žst. Březnice byl ve směně dne 20. 1. 2012 od 6:00 h, odpočinek před směnou byl zaměstnavatelem poskytnut v délce 24 hodin.

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

Závady nebyly zjištěny.

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci 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.

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

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště strojvedoucího DV nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Na železničním přejezdu P 522 v km 54,854, trati Zdice – Protivín, v žst. Březnice, eviduje Drážní inspekce od roku 2011 jednu MU, a to dne 4. 10. 2011 – střetnutí vlaku Os 27957 s osobním automobilem (bez zranění, škoda 34.790 Kč).

Ke dni 30. 9. 2012 je v České republice evidováno 2185 železničních přejezdů zabezpečených světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními bez závor a 1106 železničních přejezdů zabezpečených světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami. Železničních přejezdů zabezpečených světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními bez závor je tedy „pouze“ přibližně dvakrát více než železničních přejezdů zabezpečených světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními se závorami.

Jen od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2011 eviduje Drážní inspekce 411 MU, při kterých došlo ke střetnutím na železničních přejezdech zabezpečených světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními bez závor, a přibližně pětikrát méně, tj. celkem 79 MU na železničních přejezdech zabezpečených světelnými přejezdovými zabezpečovacími zařízeními se závorami. Výčet následků těchto nehod je uveden v následující tabulce.

	Počet MU	Usmrceno osob	Zraněno osob	Škoda na DV	Škoda na infrastrukturu
Přejezdy se světly	411	94	262	93 821 047 Kč	20 238 523 Kč
Přejezdy se světly a závorami	79	35	14	9 301 494 Kč	6 717 104 Kč

Všech 35 osob, usmrcených na železničních přejezdech zabezpečených světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami, byli chodci a cyklisté, kteří nerespektovali světelnou a zvukovou výstrahu a následně ignorovali i sklopená závorová břevna.

Z výše uvedeného vyplývá, že na železničních přejezdech vybavených světelnými zabezpečovacími zařízeními se závorami jsou jak celkové počty nehod, tak i následky těchto nehod výrazně nižší, a to nejen v souvislosti s následky újmy na zdraví osob při těchto nehodách zúčastněných, ale i ve výši škod u provozovatelů drah a drážní dopravy.

Při šetření příčin a okolností vzniku těchto MU bylo ve většině případů zjištěno porušení § 6 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb. a § 29 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 20. 1. 2012 v 11:45 hodin nerespektoval řidič nákladního automobilu světelnou a zvukovou výstrahu dávanou PZZ na přejezdu P 522 v km 54,854, nacházejícím se v km 54,854 v žst. Březnice, a vjel na železniční přejezd.

Strojvedoucí vlaku Os 7907, jedoucího rychlostí $55 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, spatřil nákladní automobil, vjíždějící zprava na železniční přejezd. Přestože použil rychločinné brzdění, nepodařilo se mu na krátkou vzdálenost střetnutí zabránit. Rám automobilu zůstal po nárazu zaklíněn do pravého boku motorového vozu. Vlivem nárazu nákladního automobilu do motorového vozu došlo k vybočení koleje. Motorový vůz po střetnutí vykolejil první nápravou. Vlak zastavil 28 metrů za místem vzniku MU.

Při MU došlo k usmrcení řidiče nákladního automobilu a k lehkému zranění 7 cestujících ve vlaku Os 7907.

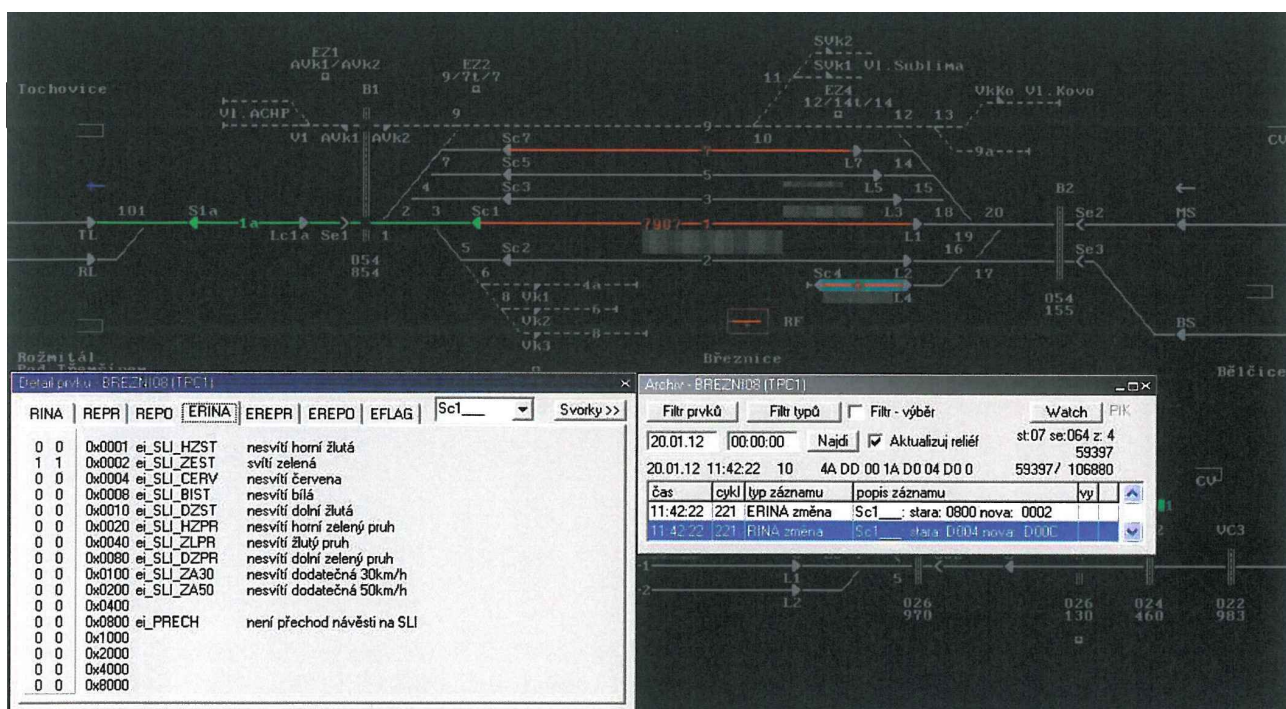
Bylo poškozeno HDV 810.487-9, došlo k poškození ochranného pluhu, proražení a zdeformování boku HDV, utržení vzduchového potrubí, poškození vzduchové jímky, utržení schůdků na levé straně HDV, dále k poškození písečníků, kohoutů vzduchového potrubí pod 2. stanovištěm. Při střetnutí byla vyražena obě čelní skla 2. stanoviště, zlomen středový sloupek mezi čelními skly, poškozena horní část čela motorového vozu, proražen pravý bok skříňe ve střední části, poškozen nátěr vozu, interiér 2. stanoviště, rychloměr a došlo k ohnutí sedaček v oddíle pro cestující.

Vlivem střetnutí došlo k celkové destrukci nákladního automobilu IVECO.

4.2 Rozbor

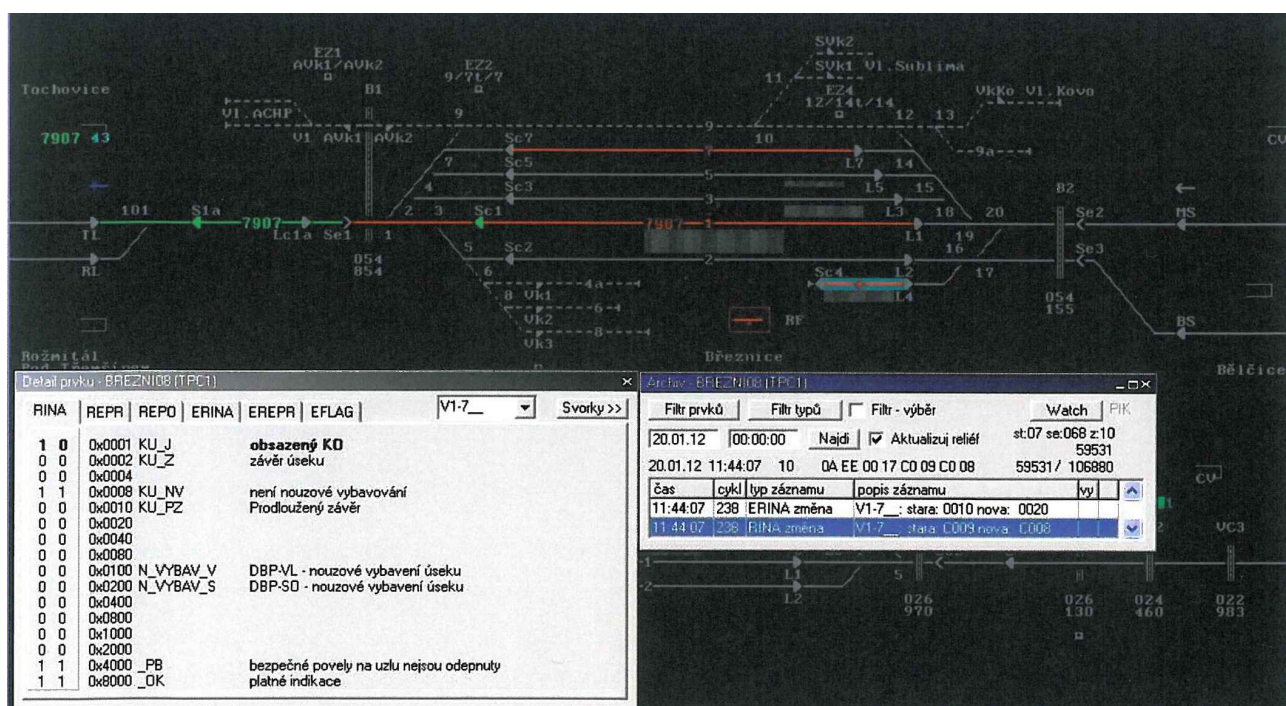
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Dne 20. 1. 2012 v 11:42:22 hodin byla postavena odjezdová cesta ze žst. Březnice do žst. Tochovice. Železniční přejezd v km 54,854 byl uzavřen pro účastníky silničního provozu a nevykazoval žádnou poruchu ani závadu (Obr. č. 3).



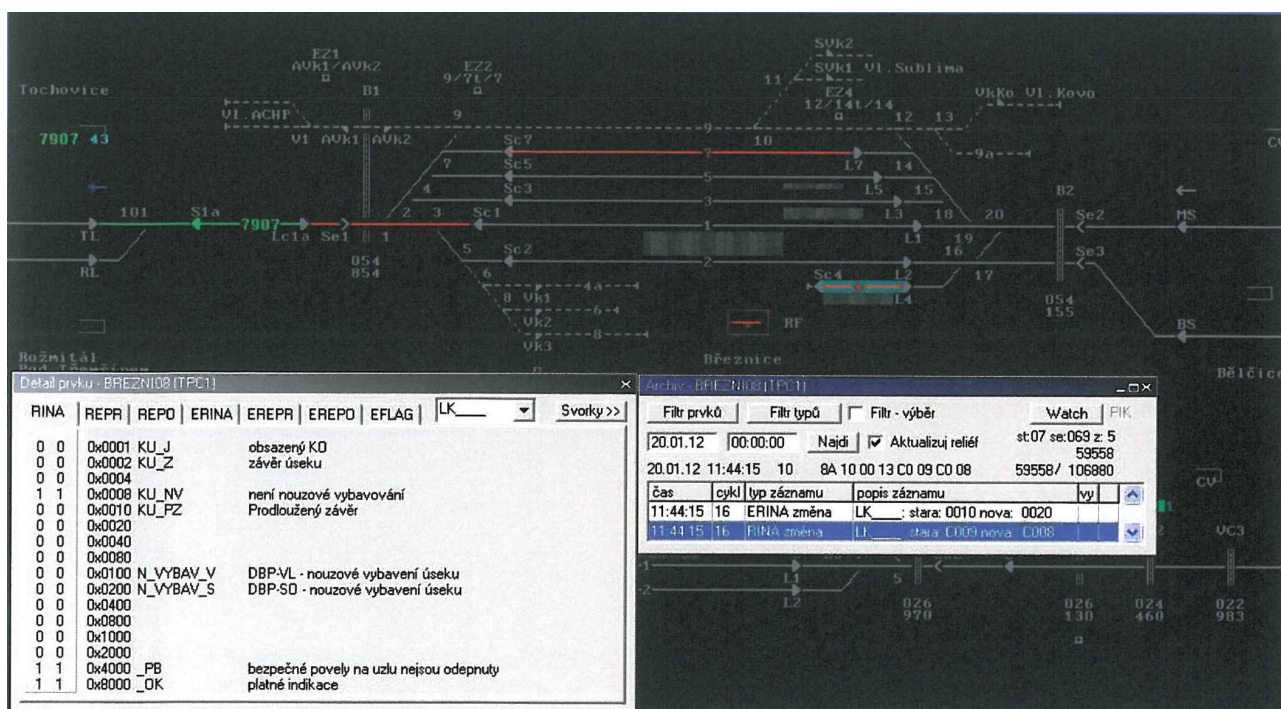
Obr. č. 3: Uzavření ŽP

V 11:44:07 byl obsazen úsek V1-7, vlak Os 7907 projížděl kolem návěstidel Sc1 (Obr. č. 4).



Obr. č. 4: Obsazení úseku V1-7

V 11:44:15 byl obsazen úsek LK, který začíná před železničním přejezdem, vlak Os 7907 projížděl přejezdem (Obr. č. 5).



Obr. č. 5: Průjezd vlaku ŽP

Vlak Os 7907 odjel ze žst. Breznice v 11:44 hodin a na úseku 360 m se rozjel na rychlost $55 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Touto rychlostí pokračoval na úseku 79 m do km 54,842, kde došlo při rychlosti $55 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ ke snížení rychlosti vlivem použití rychločinného brzdění na úseku 12 m, kdy pak došlo při rychlosti $52 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ ke střetnutí s NA, který vjel zprava ve směru jízdy vlaku na železniční přejezd. Na dalším úseku brzdné dráhy 28 m vlak vlivem nárazu vykolejil. Čelo vlaku zastavilo v km 54,882 v 11:45 hodin.

Vyhodnocením dožádané dokumentace, závěrů komisionálních prohlídek, ohledáním místa MU a prohlídkou kolejiště bylo zjištěno, že PZZ, technický stav drážních vozidel ani postup zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce neměly souvislost s příčinou vzniku MU. Řidič silničního vozidla nerespektoval světelnou a zvukovou výstrahu a vjel na železniční přejezd v době, kdy byla dávána zvuková a světelná výstraha, tzn. účastníkům silničního provozu byl vjezd (vstup) do prostoru železničního přejezdu zakázán.

Složky integrovaného záchranného systému se dostavily na místo MU neprodleně po jejím ohlášení a okamžitě zahájily záchranné práce, zejména ošetření zraněných a zajištění místa MU.

Z dlouhodobých statistik uvedených v části 3.7 této zprávy jednoznačně vyplývá, že nejvíce střetnutí na železničních přejezdech se odehrává právě na přejezdech zabezpečených světelnou signalizací bez závor. Na přejezdech se závorami je počet MU několikanásobně nižší, rovněž tak i počet obětí a zraněných. Rozdíl spočívá nepochybně právě v doplňkovém způsobu zabezpečení, tedy v závorách, které tvoří výraznou optickou zábranu pro řidiče silničního vozidla. Přejezdy zabezpečené PZZ se závorami se z dlouhodobého hlediska jeví jak pro silniční, tak i drážní dopravu jako nejméně rizikové řešení úrovněového křížení dráhy železniční a pozemní komunikace. Jedná se patrně o nejúčinnější opatření proti opakování vzniku MU ze stejných, opakujících se příčin, tj.

nerespektování výstrahy PZZ světelného bez závor účastníky silničního provozu. Vyjma neukázněných chodců a cyklistů, kteří obcházejí nebo podlézají závorová břevna, nebyl na takto zabezpečeném železničním přejezdu v posledních 5 letech usmrčen žádný řidič – v roce 2007 zahynul na přejezdu zabezpečeném PZZ se závorami řidič, jehož automobil na přejezdu uvázl a on se snažil automobilem ujet, přičemž čas k opuštění přejezdu byl více než dostatečný (vjel na přejezd v době, kdy nebylo PZZ v činnosti), další řidič zahynul na přejezdu se závorami v roce 2005 poté, co je svým vozem objel. Lze tak konstatovat, že za posledních 8 let tak na přejezdech s PZZ se závorami nezahynul kvůli neúmyslné chybě účastníka provozu na pozemních komunikacích žádný člověk (Drážní inspekce MU starší 8 let již neanalyzovala, má za to, že tato doba je dostatečně vypovídající pro učinění závěru, že PZZ doplněné závorami ze statistického hlediska dostatečně zabraňují usmrcení řidiče, cyklisty či chodce, pokud ovšem tento účastník provozu na pozemních komunikacích vědomě neriskuje). Proto je žádoucí, právě z důvodu zajištění maximální bezpečnosti na železničních přejezdech, dále zvyšovat úroveň zabezpečení při rekonstrukcích a modernizacích tratí a přejezdů instalací světelného zabezpečovacího zařízení se závorami. Toto řešení by v budoucnosti zabránilo naprosté většině střetnutí na přejezdech. Nelze také opomenout skutečnost, že na železniční dráze je stále více moderních (zmodernizovaných) drážních vozidel lehké stavby, která jsou však právě při střetnutích více zranitelné, a při nehodách tak dochází k vykolejením a značným škodám.

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 vzniku MU bylo nedovolené vjetí nákladního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak a byla dávana jak zvuková výstraha, tak světelná výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny nebyly DI zjištěny.

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

Příčiny způsobené 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

Nebyly DI zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Z důvodu příčiny a odpovědnosti za vznik mimořádné události mimo provozovatele dráhy a dopravce nebylo žádné opatření přijato.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Dražní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:

Správě železniční dopravní cesty, státní organizace:

- zajistit maximální bezpečnost na stávajících železničních přejezdech zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor zvýšením úrovně jejich zabezpečení doplňkovou mechanickou výstrahou (závorami), a to v co nejvyšší míře. Při projektování nových železničních přejezdů pak nepovolovat jejich zabezpečení bez této mechanické výstrahy.

Dražnímu úřadu v souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. a přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních, regionálních a v úvahu přicházejících vlečkách v České republice.

V Praze dne 16. listopadu 2012.

Bc. Petr Šilhavý v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto 1: Celkový pohled na místo MU



Foto 2: Poškozený NA Iveco po střetnutí



Foto 3: Pohled na místo vzniku MU ze směru jízdy NA Iveco