



**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

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

Srážka mimořádné zásilky přesahující ložnou míru, přepravované vlakem Pn 47824, s hranou nástupiště železniční zastávky Hradčany v km 27,832, na traťové koleji č. 2 tratě 324, mezi železničními stanicemi Kuřim a Tišnov.

Úterý 22. listopadu 2011

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

Collision of special shipment with loading rate exceeded which have been transported on the special rolling stock by the freight train Pn 47824 with edge of platform on Hradčany stop, km 27,832, the second track line between Kuřim and Tišnov stations

Tuesday 22<sup>nd</sup> November 2011

č. j.: 6-3586/2011/DI



## SUMMARY

Grade: accident.

Date and time: 22<sup>nd</sup> November 2011, 23:15 h (GMT 21:15).

Occurrence type: trains collision with an obstacle.

Description: collision of special shipment with loading rate exceeded which have been transported on the special rolling stock by the freight train Pn 47824 with edge of platform on Hradčany stop.

Type of train: freight train Pn 47824 with special rolling stock for transporting of excessive shipments.

Location: double track line Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n., track line No. 2, km 27,832, Hradčany stop.

Parties: ČD Cargo, a. s. (RU);  
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (IM).

Consequences: no injuries;  
total cost CZK 198 907,-

Direct cause: ride of the train with excessive cargo via place which was not mentioned in the transport measures.

Underlying cause:

- not indicated data about obstacles (platform on Hradčany stop) in the database of obstacles;
- repeated not detecting of registration in database of obstacles (platforms on Hradčany stop) and not detecting of this failure during checks.

Root cause: none.

### Recommendations:

Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, státní organizace:

1. In the shortest time by the end of 2012 to perform extraordinary checks of all obstacles in database and to compare it with real obstacles on the all tracks.
2. To create an effective way of checks of registration of obstacles to prevent different state between the data from photogrammetric measurements and real obstacles which are located on the track.

Addressed to Czech National Safety Authority:

It is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations.

## Obsah

<b>1 Souhrn .....</b>	<b>9</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>10</b>
2.1 Mimořádná událost .....	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	10
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	11
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	12
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	13
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	13
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	13
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	13
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	13
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	14
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	14
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	14
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	14
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	14
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	14
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ....	14
2.4 Vnější okolnosti .....	14
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	14
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>15</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení .....	15
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	15
3.1.2 Jiné osoby .....	16

3.2	Systém zajišťování bezpečnosti .....	16
3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny .....	16
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	17
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	17
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 .....	20
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	21
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	21
3.4.2	Součásti dráhy .....	21
3.4.3	Komunikační prostředky .....	21
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	21
3.5	Dokumentace o provozním systému .....	22
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	22
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	23
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 .....	27
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	27
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	27
<b>4</b>	<b>Analýza a závěry .....</b>	<b>27</b>
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
<b>4.3 Závěry .....</b>	<b>29</b>
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 .....	29
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	30
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	30
<b>4.4 Doplnující zjištění .....</b>	<b>30</b>
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	30
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>30</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	30
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>31</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>32</b>
Foto 1: TDV řady Uaai se zařízením pro odsun zásilky .....	32
Foto 2: Místo poškození transformátoru .....	33
Foto 3: Detail poškozených žebířů transformátoru .....	33
Foto 4: Začátek poškození nástupiště v km 27,832 .....	34
Foto 5: Konec poškození nástupiště v km 27,874 .....	34



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

## Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Drážní inspekce
DKV	depo kolejových vozidel
DV	drážní vozidlo
EP	evidenční prostor - prostor, ve kterém se evidují stavby, zařízení a přírodní útvary
GPk	geometrická poloha koleje
HdV	hnací drážní vozidlo
hl. n.	hlavní nádraží
IŽD	inženýr železniční dopravy
MU	mimořádná událost
NAD	náhradní autobusová doprava
OMU	odbor šetření mimořádných událostí
OSD	ohlášený státní dozor
PKPC	PKP Cargo SA
PLM	překročená ložná míra
Pn	průběžný nákladní vlak
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PPT	prostorová průchodnost tratě
PZ	průkaz způsobilosti
RCP	Regionální centrum provozu
ReDat	záznamové zařízení hovorů
SD	státní dozor
SDC	Správa dopravní cesty
SS	systemový specialista
ST	Správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	temeno kolejnice
TRS	traťové rádiové spojení
TDV	tažené drážní vozidlo
ÚP	územní pracoviště
VI	vrchní inspektor
žst.	železniční stanice



## 1 SOUHRN

- Skupina události: nehoda.
- Vznik události: 22. 11. 2011, 23:15 h.
- Popis události: srážka mimořádné zásilky přesahující ložnou míru, přepravované vlakem Pn 47824, s hranou nástupiště železniční zastávky Hradčany v km 27,832, mezi žst. Kuřim a žst. Tišnov.
- Dráha, místo: dráha celostátní, traťová kolej č. 2 tratě 324, Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n., km 27,832, zastávka Hradčany.
- Zúčastnění: ČD Cargo, a. s. (dopravce);  
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy).
- Následky: bez újmy na zdraví osob;  
škoda na přepravované zásilce: 190.000 Kč  
škoda na infrastruktuře: 8.907 Kč;  
celková škoda: 198.907 Kč.
- Bezprostřední příčiny: jízda zásilky s PLM místem s překážkou, které nebylo uvedeno v dopravních opatřeních.
- Zásadní příčiny:
- nezanesení překážky (nástupiště zastávky Hradčany) do grafických dat databáze centrální evidence překážek;
  - opakované nezjištění neevidování překážky (nástupiště zastávky Hradčany) v grafickém záznamu překážek a nezjištění této závady při následných fyzických kontrolách podle přehledu překážek, ani podle grafického testu překážek.
- Příčiny v systému bezpečnosti: nebyly DI zjištěny.
- Bezpečnostní doporučení: provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:
1. V nejkratším možném termínu, nejpozději do konce roku 2012, vykonat mimořádnou kontrolu - prověřit aktuální databázi všech překážek prostorové průchodnosti tratí a porovnat ji se skutečnými překážkami na tratích, a to v celé síti tratí.
  2. Zvolit takový způsob kontroly evidence překážek, aby při přebírání dat po fotogrammetrickém měření nemohlo dojít

k nezjištění rozdílného stavu mezi údaji z fotogrammetrického měření a skutečnými překážkami nacházejícími se na trati.

Drážnímu úřadu:

Přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení, a to i u jiných provozovatelů drah, včetně drah regionálních.

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

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

Ke vzniku MU došlo dne 22. 11. 2011 ve 23:15 h na dráze železniční, kategorie celostátní, v 2. traťové koleji trati 324, Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n., mezi žst. Kuřim a Tišnov, v km 27,832, zastávka Hradčany.



Obr. č. 1: Poškozené nástupiště na zastávce Hradčany.

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

Při přepravě mimořádné zásilky (transformátoru uloženého na speciálním drážním vozidle), vedené jako vlak Pn 47824 s přesahující ložnou mírou, jedoucí ze žst. Brno-Maloměřice do žst. Havlíčkův Brod, došlo mezi žst. Kuřim a žst. Tišnov při průjezdu zastávkou Hradčany v km 27,832 ke srážce pravé spodní části transformátoru ve směru jízdy s hranou nástupiště zastávky. Bylo poškozeno 40 nástupištních panelů od km 27,832 do km 27,874. Speciální drážní vozidlo Uaai 33 51 997 2 000-4, jehož vlastníkem byly PKPC, zařazené ve vlaku jako třetí (poslední), nebylo při MU poškozeno. Toto DV bylo vybaveno zařízením pro odsun zásilky při průjezdu kolem překážek. Zásilku doprovázeli zaměstnanci firmy ZAGREBTRANS, d. o. o., z Chorvatska, kteří obsluhovali odsunovací zařízení. Pro přepravu mimořádné zásilky byla dne 18. 11. 2011 provozovatelem dráhy SŽDC vydána instradační depeše č. 2011-11-002533 obsahující „Příkaz k dopravě mimořádné zásilky CD MZ 9128-11-DPS“. Tímto příkazem k dopravě byl určen dopravce, sestava vlaku, stanovená cesta, přepravní podmínky, technické podmínky a dopravní podmínky. Dopravními podmínkami byla stanovena místa na trati, kde bylo nutno očekávat odsun zásilky. Pro 2. kolej km 27,831 až 28,103 (což je km poloha celého nástupiště zastávky Hradčany) nebyl v těchto dopravních podmínkách odsun zásilky požadován. Po srážce zásilky s hranou nástupiště byl vlak ve 23:15 h zastaven chorvatskou obsluhou odsouvacího zařízení použitím nouzové brzdy. Vedoucí obsluhy vlaku společně s doprovodem zásilky zkontrolovali rozsah poškození zásilky a nástupiště. Vedoucí obsluhy vlaku pak dal strojvedoucímu pokyn, aby pomalu popotahoval za účelem zjištění možnosti dalšího pohybu speciálního TDV. Vlak se ve 23:30 h začal pohybovat rychlostí 2 km.h<sup>-1</sup> směrem k žst. Tišnov. V době, kdy vedoucí vlakového doprovodu kontroloval zásilku, komunikoval strojvedoucí s výpravčím žst. Tišnov a vedoucím směny. Na pokyn vedoucího vlakového doprovodu začal s vlakem popotahovat, ve 23:35 h zvýšil rychlost vlaku na 22 km.h<sup>-1</sup> a ve 23:40 h zastavil v žst. Tišnov. Čelo vlaku zastavilo v km 30,020. Vznik MU byl ohlášen až po zastavení vlaku v žst. Tišnov.

Na místě MU složky Integrovaného záchranného systému nezasahovaly.



Obr. č. 2: Místo vzniku MU – hrana nástupiště 2. traťové koleje zastávky Hradčany  
(foto [www.Seznam.cz](http://www.Seznam.cz))

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

Vznik MU byl ohlášen na COP DI 23. 11. 2011 v 00:42 h, osobou pověřenou provozovatelem dráhy a dopravcem zjišťováním příčin a okolností vzniku MU, SŽDC, s. o., OMU, ÚP Brno.

Šetřením příčin a okolností vzniku mimořádné události byl pověřen Územní inspektorát Brno. Samotné šetření příčin a okolností vzniku MU bylo DI prováděno v souladu s § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále také zákon č. 266/1994 Sb.), a § 11 a § 12 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění (dále také vyhláška č. 376/2006 Sb.).

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků, ze skutečností zjištěných na místě MU, z výsledků provedených měření a prohlídek, z technické dokumentace dopravce a provozovatele dráhy.



## 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 Pn 47824, zaměstnanec ČDC, PP Brno-Maloměřice;
- vedoucí obsluhy vlaku zaměstnanec ČDC, PP Brno-Maloměřice.

– provozovatele dráhy:

- IŽD – železniční spodek, správce překážek, zaměstnanec SŽDC, s. o., SDC Brno;
- výpravčí žst. Tišnov, zaměstnanec SŽDC, s. o.;
- provozní dispečer SŽDC, s. o., RCP Brno;
- vedoucí dispečer SŽDC, s. o., RCP Brno.

– doprovod zásilky:

- 4 členové doprovodu zásilky (obsluha odsouvacího zařízení vozu řady Uaai chorvatské národnosti), zaměstnanci firmy ZAGREBTRANS, d. o. o.

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

Vlak nákladní dopravy Pn 47824 byl sestaven z vedoucího HDV 230.006-9 a tří tažených drážních vozidel:

- dílenského TDV 33 51 390 0 066-5;
- doprovodného TDV 44 78 905 0 499-9;
- speciálního TDV Uaai 33 51 997 2 000-4 se zařízením pro odsun zásilky. Vlastník vozu PKPC.

Vlak měl celkem 4 DV, délku 105 m, 42 náprav, hmotnost 569 t. Potřebná brzdicí procenta 50, skutečná brzdicí procenta 148. Vlak byl brzděn průběžnou brzdou.

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

Místo vzniku MU se nacházelo v přechodnici k pravému oblouku o poloměru 600 m a dále ve směru jízdy nadrozměrné zásilky následoval přímý úsek 2. traťové koleje. Vzdálenost nástupní hrany od osy koleje v km 27,832 až 27,874 vyhovovala požadavkům normy ČSN 73 4959 „Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách“ (dále také ČSN 73 4959).

### 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Ke komunikaci s osobami řídícími drážní dopravu byla použita vozidlová radiostanice HDV 230.006-9.

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

V době vzniku MU nebyly na trati v okolí místa vzniku MU prováděny žádné stavební ani udržovací práce.

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

Příčinu zastavení vlaku na zastávce Hradčany ohlásil strojvedoucí výpravčímu žst. Tišnov.

Vznik MU ohlásila pověřená odborně způsobilá osoba SŽDC, s. o., OMU, ÚP Brno, na COP DI dne 23. 11. 2011 v 00:42 h.

MU byla DI oznámena v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb. Na místě MU byly přítomny pověřené odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a dopravce.

Došlo k zastavení drážní dopravy na traťové koleji č. 2 mezi žst. Kuřim a Tišnov od 23:15 h dne 22. 11. 2011 do 08:45 h dne 23. 11. 2011.

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

Složky Integrovaného záchranného systému nebyly aktivovány.

## **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 nedošlo k usmrcení ani zranění osob.

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

Při MU došlo ke škodě na přepravované zásilce ve výši 190.000 Kč.

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

Provozovatelem dráhy byla vyčíslena škoda:

- na konstrukci nástupiště: 8.907 Kč;
- škoda na životním prostředí nevznikla.

**Celková škoda 8.907 Kč.**

## **2.4 Vnější okolnosti**

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

Počasí v době vzniku MU: teplota - 2 °C, zataženo, noční doba, viditelnost do 100 m.

GPS souřadnice místa MU: 49°20'1.0788"N, 16°26'17.9240"E

### 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

#### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení

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

- strojvedoucí vlaku Pn 47824 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - za jízdy vlaku 47824 s mimořádnou zásilkou jel kolem nástupiště zastávky Hradčany rychlostí do 40 km.h<sup>-1</sup>. O snížení rychlosti nebyl ničím a nikým zpraven. K zastavení vlaku došlo po použití nouzové brzdy doprovodem zásilky, který obsluhoval hydraulické zařízení pro odsun zásilky speciálního vozu řady Uaai;
  - na pokyn vedoucího obsluhy nákladního vlaku začal vlak popotahovat rychlostí 2 km.h<sup>-1</sup> za účelem zjištění schopnosti další jízdy vlaku;
  - během popotahování vlaku obdržel telefonický souhlas (funkci volajícího si nezapamatoval) k pokračování v jízdě do žst. Tišnov.
- vedoucí obsluhy nákladního vlaku – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - jeho stanoviště bylo určeno na hnacím drážním vozidle a ve spojení s chorvatským doprovodem firmy Zagrebtrans byl radiostanicí, kterou obsluhoval při ohlašování odsunů zásilky podle instradace;
  - zdůraznil, že nikdo z doprovodu zásilky od firmy Zagrebtrans neovládal český ani slovenský jazyk, jak bylo požadováno v „Přepravních podmínkách“;
  - poslední odsun zásilky před místem MU byl proveden na zastávce Čebín v km 25,222;
  - strojvedoucímu oznámil, že další odsun zásilky bude u nástupiště v žst. Tišnov;
  - při jízdě kolem nástupiště zastávky Hradčany došlo k náhlému zastavení vlaku, po použití nouzové brzdy doprovodem zásilky. Šel zjistit důvod náhlého zastavení;
  - prohlídkou zjistil, že došlo ke srážce spodních žebér zásilky (transformátoru) s hranou nástupištních panelů zastávky. Tuto skutečnost oznámil strojvedoucímu, který telefonicky informoval výpravčího žst. Tišnov;
  - výpravčí následně oznámil, že mohou pokračovat v jízdě do žst. Tišnov k odstavení zásilky. Poté odjeli sníženou rychlostí do žst. Tišnov, kde vyčkali na příjezd vyšetřovacích orgánů.
- Výpravčí žst. Tišnov:
  - při sledování jízdy vlaku Pn 47824 na zabezpečovacím zařízení zjistil, že vlak stojí na zastávce Hradčany, informoval se pomocí radiového spojení se strojvedoucí vlaku o důvodu jeho zastavení;
  - zjištěné skutečnosti oznámil provoznímu dispečerovi. Po souhlasu provozního dispečera s odjezdem vlaku z místa MU oznámil strojvedoucímu souhlas s odjezdem vlaku z místa MU.
- Provozní dispečer:
  - ve 23:20 h obdržel od výpravčího žst. Tišnov informaci o poškození nástupiště,

- tuto informaci oznámil vedoucímu dispečerovi a čekal na jeho pokyny k dalšímu řešení vzniklé situace;
- po nějaké době ho vedoucí dispečer informoval o souhlasu s další jízdou vlaku Pn 47824 do žst. Tišnov.
  - Vedoucí dispečer:
    - ve 23:20 h obdržel informaci od provozního dispečera, že došlo k poškození nástupiště na zastávce Hradčany. Telefonicky požádal strojvedoucího vlaku Pn 47824 o bližší informace;
    - tuto skutečnost oznámil inspektorovi OMU, který na základě sdělených skutečností dal souhlas k další jízdě (viz záznam časové posloupnosti hovorů ze záznamového zařízení ReDat, bod 3.5.2).
  - Inženýr železniční dopravy:
    - na základě žádosti dopravce ČDC pomocí programu na prověřování prostorové průchodnosti zjistil podmínky pro zamýšlenou přepravu mimořádné zásilky;
    - nástupiště zastávky Hradčany ve druhé traťové koleji prověřovací program nevyhodnotil jako omezující překážku. Před realizací přepravy vydal dne 18. 11. 2011 „Příkaz k dopravě“ depeši č. 2011-11-002533;
    - po vzniku MU znovu prověřil pomocí prověřovacího programu prostorové podmínky průchodnosti v traťovém úseku Kuřim – Tišnov. Podmínky průchodnosti souhlasily s původně prověřenými.
  - Systémový specialista SŽDC OMU, ÚP Brno:
    - ve 23:35 h mu telefonicky oznámil vedoucí dispečer informaci: „*Strojvedoucí vlaku Pn 47824 zjistil poškození nástupiště na zastávce Hradčany*“. Zeptal se, o jaké poškození se jedná;
    - Vedoucí dispečer odpověděl, že je nakloněný panel na nástupišti. Zeptal se, jestli je poškozen vlak, respektive drážní vozidla;
    - Odpověď zněla: „*Poškození na vlaku není*“;
    - Na základě této informace sdělil vedoucímu dispečerovi, že se nejedná o MU, že jde o závadu, kterou má odstranit lomová pohotovost;
    - V 00:25 h dne 23. 11. 2011 mu vedoucí dispečer telefonicky oznámil, že bylo zjištěno poškození nákladu přepravovaného vlakem Pn 47824, který zastavil v žst. Tišnov. Na základě této informace sdělil vedoucímu dispečerovi, že se jedná o MU.

### 3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby k MU vysvětlení nepodávaly.

## 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy je stanovena zákonem č. 266/1994 Sb., prováděcími vyhláškami a pravidly obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce.

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti. V přijatých



systémech zajišťování bezpečnosti souvisejícími s okolnostmi vzniku této konkrétní MU nebyly zjištěny závady. Dodržování systému zajištění bezpečnosti však provozovatel dráhy nezajistil – viz bod 4.2 této zprávy.

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

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců ČDC, včetně způsobu jejího prosazování, stanoví vnitřní předpis dopravce „Zkušební a výcvikový řád PER s 28-B-2009“, účinnost od 1. 5. 2009.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců SŽDC, s. o., včetně jejího prosazování, jsou stanoveny vnitřním předpisem provozovatele dráhy SŽDC Zam 1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený dne 30. 6. 2008, pod č. j.: 23138/08-OKS, v platném znění.

Strojvedoucí HDV 230.006-9 byl držitelem platného „Průkazu způsobilosti“ k řízení drážních vozidel, ev. č. 509801, vydaného Drážním úřadem Praha dne 13. 5. 2010 s platností do 13. 5. 2020.

Zdravotní způsobilost zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce byla posuzována ve smyslu ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

V době vzniku předmětné MU byli na ní zúčastnění zaměstnanci odborně a zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

### 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Povinnost kontrolovat prostorovou průchodnost tratí a povinnost evidovat data o prostorové průchodnosti tratí je dána vyhláškou č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění (dále také vyhláška č. 177/1995 Sb.).

Provozovatelem dráhy byly kontroly PPT prováděny:

- podle vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S2/3 „Organizace a provádění kontrol tratí Českých drah“ (dále také SŽDC (ČD) S2/3). Provozovatel dráhy provedl pravidelnou kontrolu prostorové průchodnosti pojízdnou měřicí šablonou podle čl. 82 tohoto předpisu v úseku Tišnov – Kuřim ve dnech 16. 11. 2006, 15. 10. 2008 a 26. 10. 2010. Průjezdový průřez vyhovoval ČSN 73 6320 – „Průjezdové průřezy na drahách celostátních, regionálních a vlečkách normálního rozchodu“. Časový interval kontrol byl dodržen;
- podle vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S 65 „Evidence překážek prostorové průchodnosti tratí Českých drah“ (dále také SŽDC (ČD) S 65), kde je v čl. 16 uvedeno: „*Navíc se za překážku prostorové průchodnosti tratě pro obrysy EP považuje i nástupiště s pevnou hranou, i když nezasahuje do EP*“. Tímto předpisem je v odstavci a) článku 55 stanoveno pravidelné provádění měření překážek PPT u kolejí hlavních i ostatních na tratích s evidovaným EP 2,5 (obrys evidenčního prostoru s poloviční šířkou 2 500 mm) – nejméně 1 x za 24 měsíců (jde zejména o přepravní trasy uvedené v příloze 5) tohoto předpisu.

DI vykonala dne 21. 3. 2012 OSD se zaměřením na evidenci stavebně technických údajů

o prostorové průchodnosti a přechodnosti DV, časový interval a způsob provedení prohlídek a měření a kontrolu prostorové průchodnosti pojízdnou měřicí šablonou anebo jiným technickým zařízením. Při státním dozoru bylo zjištěno, že překážka v km 28,103 (nástupiště zastávky Hradčany) byla zaevidována dne 29. 1. 1999 do evidence překážek PPT. Byla zjištěna ručním měřením.

Dne 15. 10. 2001 bylo provedeno zaměření překážek fotogrammetrickým strojem FS-3. Fotogrammetrický stroj FS-3 zaevidoval v místě překážky nástupiště i sloupek zábradlí mezi kolejemi. Vzhledem k přesnějšímu měření strojem bylo starší ruční měření z roku 1999 uloženo do archívu a nahrazeno daty z měření fotogrammetrickým strojem FS-3.

Překážky byly aktualizovány dne 27. 11. 2002, ještě před dodáním výsledků měření fotogrammetrickým strojem FS-3 z 15. 10. 2001. Při aktualizaci dat dne 8. 8. 2003 již byla v seznamu překážek zanesena data z měření překážek fotogrammetrickým strojem FS-3, provedeného dne 15. 10. 2001. Dne 11. 8. 2003 došlo k uložení původních dat o překážce (nástupiště v zast. Hradčany) do archívu a k aktualizaci nových údajů o této překážce podle dat z měření fotogrammetrickým strojem FS-3. V těchto údajích už ale nedošlo k vložení grafických dat o nástupišti (nebyly zadány platné hodnoty souřadnic bodů obrysu překážky PPT) do seznamu překážek, zůstala tam pouze grafická data o sloupku zábradlí mezi kolejemi.

Fotogrammetrické zaměření překážky se považuje za přesnější než ruční. Při přebírání dat po fotogrammetrickém zaměření, kdy si pracovník SDC údaje o překážkách přebírá (cca 1500 překážek) došlo k přehlédnutí této závady. Od této doby bylo nástupiště vedeno v evidenci překážek pouze popisem bez grafického záznamu. Při následných kontrolách podle přehledu překážek tato závada (neuvedení platných hodnot souřadnic bodů obrysu překážky PPT) nebyla zjištěna a neodhalil ji ani grafický test překážek z března 2011.

V čl. 55 předpisu SŽDC (ČD) S 65 je uvedeno, že měření překážek PPT se koná pravidelně u kolejí hlavních i ostatních dopravních na tratích s evidovaným EP 2,5 – nejméně 1x za 24 měsíců (jde zejména o přepravní trasy uvedené v příloze 5). Dotčená překážka se nacházela na trati 324, která je v příloze 5 uvedena.

Nedošlo k odvolání, zrušení ani časovému posunutí pravidelného měření, měření byla dle tvrzení provozovatele dráhy prováděna ve stanoveném časovém intervalu. Při těchto měřeních bylo zjištěno, že předmětné nástupiště stále tvoří překážku PPT. Tato zjištěná skutečnost však nebyla opakovaně zanesena do grafických dat (nebyly stále zadány platné hodnoty souřadnic bodů této překážky do obrysu překážky PPT). Poslední aktualizace databáze překážek před MU proběhla 29. 4. 2011.

Grafická data (platné hodnoty souřadnic bodů obrysů překážek PPT) byla podkladem pro vytvoření instradační depeše pro přepravu mimořádných zásilek, a protože předmětné nástupiště bylo sice v seznamu překážek, ale nemělo tento grafický záznam, nebylo bez něj vyhodnoceno jako překážka PPT. Následně při plánování trasy Ústředním registrem mimořádných zásilek (URMIZA), který je pouze uživatelem databáze překážek, nemohla být tato překážka uvedena v depeši č. 2011-11-002533 pro jízdu mimořádné zásilky s překročenou ložnou mírou.

Nebyl tak požadován odsun zásilky v km 27,831 ve 2. traťové koleji u nástupiště na zastávce Hradčany. Následkem toho došlo ke srážce s překážkou – nástupištem zastávky Hradčany.

Dle vyjádření provozovatele dráhy probíhalo měření překážek ve stanovených termínech a rozsahu, toto tvrzení ovšem nijak nedoložil, protože specializované kontroly dle vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S 2/3, čl. 85, písm. c) – měření překážek PPT nebyly provozovatelem

dráhy nikde evidovány. Toto zjištění tak je v rozporu s čl. 15 a Oddílem C – Evidence kontrol tratí předpisu SŽDC (ČD) S 2/3, s čl. 39, v návaznosti na § 25 odst. 16 písm. j) vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ustanovení § 22 odst. (2) písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.

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

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, trati 324 Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n., byla SŽDC, s. o., se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1 - Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/2008/9002).

Provozovatelem drážní dopravy bylo ČDC, se sídlem Jankovcova 1569/2c, PSČ 170 00 Praha 7 – Holešovice, na základě Licence provozování drážní dopravy č. j.: 3-3841/07-DÚ/Le (ev. č. L/1996/5000), udělené Drážním úřadem Praha dne 20. 11. 2007, a Rozhodnutí o změně licence, č. j. 3-2935/08-DÚ/Le (ev. č. L/2008/1452-1), ze dne 5. 8. 2008, a č. j.: 3886/08-DÚ/Le (ev. č. L/2008/1452-2), ze dne 27. 08. 2008.

## 3.3 Právní a jiná úprava

### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. (1) písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
„(1) Provozovatel dráhy je povinen:  
a) 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.:  
„(2) Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen:  
d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování“;
- § 25 odst. 16 písm. j) vyhlášky č. 177/1995 Sb. :  
„(16) K zajištění provozuschopnosti dráhy musí být evidovány:  
j) záznamy o provedených prohlídkách, měřeních a revizích staveb drah“;
- § 49 odst. (3) písm. b), c) zákona č. 266/1994 Sb.:  
„(3) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni:  
b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události;  
c) zabezpečit uvolnění dráhy pro obnovení provozování dráhy nebo drážní dopravy, pokud tomu nebrání jiné okolnosti, a Drážní inspekce vydala k uvolnění dráhy souhlas“;
- § 9 odst. (4) písm. a) vyhlášky č. 376/2006 Sb.:  
„(4) Pověřená osoba na místě mimořádné události podle její povahy postupuje podle pokynů orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce, jsou-li přítomni, zejména:  
a) zabrání pohybu veškerých zúčastněných drážních a jiných vozidel, manipulaci s ovládacími prvky a jakékoliv obsluze zúčastněných zařízení majících vliv na mimořádnou událost a přemísťování věcí souvisejících s mimořádnou událostí, a to až do vydání souhlasu se zahájením, odklízovacích prací s výjimkou případu, kdy je to

*nutné pro provádění záchranných prací nebo dovoluje-li to ustanovení zvláštních 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 platných vnitřních předpisů:

- SŽDC (ČD) S 65, Oddíl C, čl. 16:  
*„C. PŘEKÁŽKY PROSTOROVÉ PRŮCHODNOSTI TRATĚ:  
Navíc se za překážku prostorové průchodnosti tratě pro obrysy EP považuje i nástupišť s pevnou hranou, i když nezasahuje do EP“;*
- SŽDC (ČD) S 2/3, čl. 15:  
*„15. Zaměstnanec pověřený kontrolou je povinen:  
a) řádně provádět kontrolní činnost ve stanovených termínech a rozsahu,  
b) výsledky včetně vyhodnocení včas zdokumentovat,  
c) v rozsahu pravomoci uložit, resp. zajistit účinná opatření pro bezpečný provoz drážní dopravy a bezpečnost osob,  
d) zajistit následnou kontrolu odstranění zjištěných závad“;*
- SŽDC (ČD) S 2/3, čl. 39:  
*„Záznamy o provedených kontrolách musí obsahovat datum konání, číslo kontroly shodné s číslem, uvedeným v příloze č. 1, její náplň, kontrolovaný objekt, výsledek, stanovený a skutečný termín odstranění zjištěné závady, komu bylo odstranění uloženo (případně odkaz na zápis nebo doklad, kde jsou uvedené povinnosti zaznamenány), funkci a podpis zaměstnance, který kontrolu provedl“;*
- SŽDC (ČD) S 2/3, Oddíl E, čl. 85, písm. c):  
*„ODDÍL E - KONTROLA PROSTOROVÉ PRŮCHODNOSTI:  
Kromě kontroly prostorové průchodnosti dle vyhlášky č. 177/1995 Sb., se podle potřeby vykonávají další specializované kontroly související s:  
... b) přepravou zásilek s překročením ložné míry,  
c) měřením překážek prostorové průchodnosti tratí, jejich evidencí a archivací podle předpisu ČD S 65“...;*
- SŽDC (ČD) D2, PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY, ČÁST ČTVRTÁ, SPOLEČNÁ, PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ (dále také SŽDC (ČD) D2), čl. 1421:  
*„Kapitola I, Mimořádné události:  
1421. Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření“;*
- SŽDC (ČD) D 17, Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, čl. 42:  
*„Každý zaměstnanec nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, kteří se svou pracovní činností podílejí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, jsou povinni neprodleně ohlásit na určené ohlašovací pracoviště vznik MU, pokud tuto událost sami zjistili nebo se o ní věrohodně dozvěděli“;*
- ČD 1/D 17, Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí, Příloha 12:

*„Příloha 12 - Rychloměry a manipulace se záznamy po mimořádné události:*

*A. VŠEOBECNÉ POKYNY: Veškeré potřebné zápisy, související s manipulací se záznamy, provádí osoba oprávněná řídit drážní hnací vozidlo podle předpisu ČD V 8/I Předpis pro provoz a obsluhu rychloměrů...*

*B. DRÁŽNÍ VOZIDLA S MECHANICKÝMI RYCHLOMĚRY: První úkon při vyjímání rychloměrového proužku po MU z mechanických rychloměrů je vždy posun záznamu na navíjecí cívku minimálně o 100 mm...”*

### **3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení**

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

Mezi žst. Kuřim a žst. Tišnov je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový univerzální automatický blok pro obousměrný provoz. V době před vznikem MU bylo traťové zabezpečovací zařízení v úseku od žst. Kuřim po žst. Tišnov v provozuschopném stavu a vykazovalo správnou činnost.

#### **3.4.2 Součásti dráhy**

Poslední měření PPT pojízdou měřicí šablonou v úseku Tišnov – Kuřim bylo provedeno 26. 10. 2010. Průjezdový průřez vyhovoval ČSN 73 6320.

Poslední měření před MU podle vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S 2/3, čl. 85, písm. c) „Měření průchodnosti tratí, jejich evidencí a archivací podle předpisu SŽDC (ČD) S 65“ bylo provedeno 31. 3. 2011. Při tomto měření bylo zjištěno, že nástupiště na zastávce Hradčany stále tvoří překážku PPT, tato zjištěná skutečnost však nebyla opakovaně zanesena do grafických dat, nástupiště bylo vedeno v evidenci překážek pouze popisem objektu bez grafického záznamu (nebyly stále zadány platné hodnoty souřadnic bodů této překážky do obrysu překážky PPT), přičemž poslední aktualizace databáze překážek proběhla 29. 4. 2011.

Kolej u nástupiště na zastávce Hradčany se nachází v přechodnici k oblouku o poloměru 600 m, a zčásti v přímé. Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje 1680 mm vyhovovala ustanovením normy ČSN 73 4959.

#### **3.4.3 Komunikační prostředky**

Pokyny pro odsun zásilky od vedoucího obsluhy vlaku byly doprovodu zásilky předávány prostřednictvím radiostanice KENWOOD. Použití komunikačních prostředků nemělo souvislost se vznikem MU.

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

Mimořádná zásilka MZ 9128-11-DPS (transformátor) byla přepravovaná TDV řady Uaai, 33 51 997 2 000-4. TDV umožňovalo stranový posun zásilky o +/- 500 mm, zdvih o 165 mm a pokles zásilky o 100 mm. Poslední revize tohoto TDV byla provedena 8. 5. 2008, s platností 4 roky. Při šetření MU bylo v žst. Tišnov provedeno přeměření zásilky s PLM, kterým bylo zjištěno naklonění nákladu. Na straně kolize s nástupištěm byla naměřena výška nad TK 221 mm a poloviční šířka 1325 mm. Na druhé straně byla naměřena výška

nad TK 289 mm a poloviční šířka 1340 mm. Vzhledem k tomu, že TDV není vybaveno záznamovým zařízením pro registraci odsunu zásilky, nelze prokázat, zda naklonění bylo již před kolizí s hranou nástupiště. Rovněž nelze prokázat, zda po posledním odsunu před místem vzniku MU, odsun na předchozí zastávce Čebín, byla zásilka vrácena zpět do základní polohy. Při kontrole po MU byly ukazatele zdvihu a odsunu zásilky v nulové poloze. Tento stav byl rovněž potvrzen matematickým výpočtem, při kterém bylo zjištěno, že spodní hrana zásilky v oblouku o poloměru 600 m tvořila sečnu zasahující do konstrukce nástupiště do hloubky 140 mm. Poškození nástupištních panelů po vzniku MU odpovídalo vypočteným parametrům.

Vlakové HDV 230.006-9 mělo platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, vydaný Drážním úřadem Praha pod evidenčním číslem PZ 4967/00-V.02 dne 5. 5. 2000. Poslední pravidelná technická kontrola byla provedena dne 15. 6. 2011 s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách“. V době vzniku MU bylo HDV vybaveno mechanickým rychloměrem Metra, ev. č. 73159.

Z dat zaznamenaných na rychloměru vyplývá:

- ve 23:06 až 23:08 h se rychlost vlaku snížila z 52 km.h<sup>-1</sup> na 30 km.h<sup>-1</sup>, ve 23:08 h vlak zastavil;
- od 23:09 do 23:12 h následoval plynulý rozjezd na rychlost 40 km.h<sup>-1</sup>;
- od 23:12 do 23:15 h jel vlak rychlostí 40 až 42 km.h<sup>-1</sup> na dráze 2950 m;
- ve 23:15 h došlo k prudkému zastavení na dráze 100 m (zastávka Hradčany);
- ve 23:30 až 23:35 h popojel rychlostí 2 km.h<sup>-1</sup> na dráze 200 m;
- ve 23:35 až 23:40 h jel rychlostí do 22 km.h<sup>-1</sup> na dráze 1800 m do žst. Tišnov.

Technický stav DV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Pro vlak Pn 47824 byla postavena vlaková cesta řádnou obsluhou zabezpečovacího zařízení. Činnost zaměstnanců zabezpečujících vlakovou cestu byla prováděna podle ustanovení vnitřních předpisů, vše bylo zaznamenáno v elektronických dopravních denících. Po vzniku MU byla v úseku mezi žst. Kuřim a Tišnov zastavena vlaková doprava na traťové koleji č. 2. od 23:15 h dne 22. 11. 2012 do 8:45 h dne 23. 11. 2012.

Pro vlak Pn 47824 byl vystaven „Příkaz k dopravě mimořádné zásilky CD 9128-11-DPS“ odeslaný provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., dopravci ČDC, depeší č. 2011-11-002533. Tímto příkazem byla stanovena rychlost vlaku max. 50 km.h<sup>-1</sup>, při odsunu zásilky 20 km.h<sup>-1</sup> s dalšími omezeními rychlosti pro úseky stanovené v dopravních podmínkách, ve kterých bude prováděn odsun zásilky. Příkaz k dopravě neobsahoval požadavek na odsunutí zásilky při jízdě po 2. traťové koleji kolem nástupiště zastávky Hradčany.

Opatření pro zajištění přepravy mimořádné zásilky s PLM bylo v příčinné souvislosti se vznikem MU.

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

Při jízdě vlaku Pn 47824 probíhala mezi zaměstnanci zabezpečujícími jeho jízdu předepsaná telefonická komunikace. Bezprostředně po vzniku MU však v důsledku nedostatečně popsaného skutkového děje doprovodem vlaku došlo k chybnému vyhodnocení vzniklé situace zaměstnanci pověřenými řízením dopravy, kteří tuto událost nekvalifikovali jako vznik MU a umožnili odjezd vlaku z místa jejího vzniku.

Časová posloupnost hovorů ze záznamového zařízení ReDat, výpisů odchozích hovorů, výpovědí zúčastněných v návaznosti na časovou osu záznamu rychloměru vlaku Pn 47824 ze dne 22. 11. 2011 (a 23. 11. 2011) při ohlášení vzniku mimořádné události, ke které došlo na traťové koleji č. 2, mezi žst. Kuřim a Tišnov v km 27,832.

Začátek hovoru	Konec hovoru	Délka hovoru	Kdo - komu	Děj (obsah hovorů)
23:15:00			rychloměr HDV	Vlak Pn 47824 zastaven doprovodem DV (mimořádné zásilky) na 2. traťové koleji (žel. zastávka Hradčany).
23:23:39	23:24:12	00:33	výpravčí žst. Tišnov - strojvedoucí Pn 47824 (ReDat)	Výpravčí žst. Tišnov volal strojvedoucímu vlaku Pn 47824. Ten výpravčího informoval o důvodu zastavení na zastávce Hradčany, kde údajně došlo k nějakému poškození. Rovněž výpravčímu sdělil, že v depeši nebyla pro toto místo nařízena opatrná jízda. Vznik mimořádné události neohlásil.
23:27:20				V dopravní kanceláři žst. Tišnov zvonil telefon. Pravděpodobně potom hovořil strojvedoucí MT s výpravčím (záznam ReDatu ve 23:26:02 + 01:18, hovor byl veden na telefonní lince, která nebyla nahrávaná).
23:29:00	23:31:57	02:57	vedoucí směny - strojvedoucí Pn 47824 (výpis odchozích hovorů)	Strojvedoucí vedoucímu směny sdělil, že vlak stojí za zastávkou Hradčany, zjišťuje se stav a že při prohlídce nebylo zjištěno poškození vozu ani zásilky. Vznik mimořádné události neohlásil (není záznam, jen dle zápisu s vedoucím dispečerem). Vlak se ve 23:30 h rozjel směrem k žst. Tišnov.
23:29:18	23:29:24	00:06	strojvedoucí vlaku Pn 47824 radiotelefonem s vedoucím obsluhy vlaku Pn 47824	Před hovorem výpravčích: strojvedoucí hovořil s výpravčím žst. Tišnov, takže měl vypnuto spojení s vedoucím obsluhy vlaku. Vedoucí obsluhy vlaku Pn 47824 nebyl přítomen u hovoru strojvedoucího s vedoucím dispečerem a tedy nemohl znát obsah jejich hovoru. Na HDV nebyl přítomen od zastavení vlaku.

Začátek hovoru	Konec hovoru	Délka hovoru	Kdo - komu	Děj (obsah hovorů)
23:29:18	23:30:18	01:00	výpravčí žst. Tišnov – výpravčí žst. Kuřim (ReDat)	Výpravčí žst. Tišnov informoval výpravčího žst. Kuřim o poškození nástupiště zastávky Hradčany při jízdě mimořádné zásilky, o tom, že došlo k vytrhání nástupištních panelů, že v depeši neměli příkaz k opatrné jízdě kolem nástupiště, že tam zůstanou stát a až to zprovozní, tak odjedou do Tišnova. Dále se dohodli na zastavení provozu na první traťové koleji a o nutnosti vyslat na zastávku vedoucího lomové pohotovosti ze Správy tratí Brno, aby zkontroloval stav tratě a nástupiště. Dále se výpravčí domlouvali, jak budou organizovat drážní dopravu.
23:30:00	23:35:00		rychloměr HDV	Vlak Pn 47824 po stání (23:15 – 23:30 h) popojížděl rychlostí 2 km.h <sup>-1</sup> na dráze 200 m. K jízdě neměl souhlas výpravčího!
23:31:08	23:32:53	01:45	výpravčí žst. Tišnov – provozní dispečer (ReDat)	Výpravčí žst. Tišnov informoval provozního dispečera o poškození nástupiště zastávky Hradčany při jízdě mimořádné zásilky, o tom, že došlo k vytrhání nástupištních panelů, že v depeši neměli příkaz k opatrné jízdě kolem nástupiště, že tam zůstanou stát a až to zprovozní, tak odjedou do Tišnova. Dále domlouvali organizování drážní dopravy a hovořili o obsahu depeše k mimořádné zásilce. Provozní dispečer řekl výpravčímu, že to vedoucímu směny vyřídí. Vlak Pn 47824 jel, výpravčí žst. Tišnov neměl ohlášen vznik MU.
23:33:18	23:33:48	00:30	provozní dispečer – výpravčí žst. Tišnov (ReDat)	Provozní dispečer oznámil výpravčímu, že vlak dostal příkaz, aby zůstal stát a aby výpravčí nepočítal s jeho vjezdem. Výpravčí se dotázal, zda tam bude opravdu stát. Provozní dispečer si ověřil u strojvedoucího a vedoucího doprovodu vlaku stav nástupiště a traťové koleje. Výpravčí žst. Tišnov ho s tímto stavem seznámil. Na dotaz výpravčího, co s osobním vlakem, odpověděl, že zatím nic a že volá VI OMU ÚP Brno. Vlak Pn 47824 jel.
23:34:00	23:38:40	04:40	vedoucí směny – vrchní inspektor	Vedoucí směny seznámil vrchního inspektora se situací a sdělil mu, že vlak Pn 47824 stojí za zastávkou Hradčany a že při prohlídce vlaku nebylo zjištěno poškození vozů ani



Začátek hovoru	Konec hovoru	Délka hovoru	Kdo - komu	Děj (obsah hovorů)
			(výpis odchozích hovorů)	součástí vlaku, bylo zjištěno poškození nástupiště. Neoznámil vznik mimořádné události, jen konzultoval situaci. Stále nebylo zřejmé, že došlo ke vzniku MU, nezazněla hlášení o vzniku MU. Vlak jel.
23:34:50	23:35:20	00:30	výpravčí žst. Tišnov a žst. Kuřim	Výpravčí se domlouvali o jízdě vlaku osobní dopravy. Provozní dispečer nařídil, že mají stát.
23:35:00	23:48:00		rychloměr HDV	Vlak Pn 47824 pokračoval rychlostí 22 km.h <sup>-1</sup> do žst. Tišnov.
23:38:00	23:40:12	02:12	vedoucí směny – strojvedoucí Pn 47824 (výpis odchozích hovorů)	Hovor není znám – mimo nahrávání. Vlak Pn 47824 stále jel.
23:41:21	23:41:46	00:25	provozní dispečer – výpravčí žst. Tišnov (ReDat)	Provozní dispečer oznámil výpravčímu žst. Tišnov, že mimořádná zasilka má svolení jet do Tišnova, aby mu postavil vlakovou cestu jenom na rovnou kolej. Dále informoval, že se to bude ještě řešit, že posádka vlaku má strach pokračovat v jízdě. Dále hovořil o organizování drážní dopravy a NAD. Stále nebyl ohlášen (potvrzen) vznik MU. Vlak Pn 47824 jel bez souhlasu 11 minut.
23:42:37			výpravčí žst. Tišnov – dozorčí provozu Brno hl. n.	Výpravčí žst. Tišnov oznámil dozorčímu provozu v žst. Brno hl. n., že je problém na zastávce Hradčany u vlaku Pn 47824, a ptal se, jak se to bude evidovat, s tím, že vlak na Hradčanech stojí. Vlak ale jel a stále nebyl ohlášen vznik MU.
23:49:00				Vlak Pn 47824 zastavil v žst Tišnov.
00:13 dne 23.11. 2012	00:17:22	04:22	vedoucí směny – strojvedoucí vlaku Pn 47824 (výpis odchozích hovorů)	Hovor není znám – mimo nahrávání.
00:28:00	00:29:07	01:07	vedoucí	Vedoucí dispečer telefonicky oznámil

Začátek hovoru	Konec hovoru	Délka hovoru	Kdo - komu	Děj (obsah hovorů)
			směny – vrchní inspektor (výpis odchozích hovorů)	službukonajícimu vrchnímu inspektorovi OMU ÚP Brno, že bylo zjištěno poškození přepravované zásilky vlaku Pn 47824 v souvislosti se zjištěným poškozením nástupiště žel. zastávky Hradčany. Inspektor konstatoval, že se jedná o vznik MU, a zahájil šetření.

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

Strojvedoucí vlaku Pn 47824 neposunul po zastavení vlaku část rychloměrového proužku se záznamem na navíjecí cívku a na volné místo neprovedl žádný záznam, což svědčí o tom, že si neuvědomil, že došlo ke vzniku mimořádné události. Toto neprovedl ani před dalším pokračováním v jízdě po zastavení vlaku v rozporu s ustanovením vnitřního předpisu ČD 1/D 17, Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí, Přílohou 12.

Vedoucí obsluhy vlaku Pn 47824 (dle svého druhého písemného vyjádření) se po zastavení vlaku nacházel v kolejišti, kde zjišťoval, co se stalo, a na jeho pokyn z kolejiště se vlak ve 23:30 h dal do pohybu, aby zjistil schopnost dalšího pohybu drážního vozidla s mimořádnou zásilkou. Po zjištění, že jeho pohybu nic nebrání, dostihl HDV a nastoupil na něj. Na HDV nebyl přítomen (dle svého druhého písemného vyjádření) od 23:15 h do nejméně 23:31 – 23:32 h a nemohl tedy slyšet žádný hovor strojvedoucího. Rozhovor strojvedoucího s výpravčím, dle svého prvního písemného vyjádření a tedy i souhlas výpravčího s jízdou vlaku, slyšet v žádném případě nemohl.

Vlak Pn 47824 po zastavení v čase od 23:15 h do 23:30 h opustil místo vzniku MU bez ohlášení vzniku MU a bez souhlasu DI.

Dopravce nezajistil místo vzniku MU, neprovedl dokumentaci stavu v době jejího vzniku, a odjel z místa vzniku MU, aniž by mu DI vydala k uvolnění dráhy souhlas, čímž došlo k porušení § 49 odst. (3) písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění.

## 3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlaku Pn 47824 nastoupil na směnu dne 22. 11. 2011 v 19:40 h, odpočinek před směnou měl 12 h.

Vedoucí obsluhy nákladního vlaku nastoupil na směnu dne 22. 11. 2011 ve 21:10 h, odpočinek před směnou měl 12 h.

Výpravčí žst. Tišnov nastoupil na směnu dne 22. 11. 2011 v 18:00 h, odpočinek před směnou měl 12 h.

Provozní dispečer SŽDC, s. o., nastoupil na směnu dne 22. 11. 2011 v 17:20 h, odpočinek před směnou měl 12 h.

Vedoucí dispečer SŽDC, s. o., nastoupil na směnu dne 22. 11. 2011 v 17:20 h, odpočinek před směnou měl 12 h.

Součástí vlakové soupravy byl ubytovací vůz, pro zajištění střídavého odpočinku doprovodu zásilky.

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.

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

Zaměstnanci zúčastnění na MU byli v době jejího vzniku zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že by na vznik MU měla vliv jejich osobní situace nebo psychický stav.

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

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště a vozidla nemělo souvislost se vznikem MU.

## **3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru**

Drážní inspekce neeviduje mimořádné události obdobného charakteru.

# **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 22. 11. 2011 byla dopravcem ČD zajišťována přeprava mimořádné zásilky s PLM jako vlak Pn 47824. Vlak byl sestaven z dílenského TDV, doprovodného TDV a TDV se zařízením pro odsun zásilky, na kterém byl uložen transformátor s PLM. Pro vlak byla stanovena rychlost 50 a 20 km.h<sup>-1</sup>, s dalšími omezeními pro stanovené úseky, ve kterých bude prováděn odsun zásilky. Odsun zásilky byl prováděn obsluhou hydraulického zařízení podle pokynů vedoucího obsluhy vlaku, který jí na základě údajů z instradační depeše určoval místa a směr odsunutí zásilky. Podle instradační depeše bylo provedeno poslední odsunutí v km 25,222 u nástupiště zastávky Čebín, další odsunutí bylo instradací požadováno v km 29,916 u nástupiště žst. Tišnov. Při jízdě ze žst. Kuřim do žst. Tišnov

došlo při průjezdu zastávkou Hradčany po traťové koleji č. 2 v km 27,832 ke srážce pravé spodní části transformátoru ve směru jízdy s hranou nástupiště zastávky. Bylo poškozeno 40 panelů hrany nástupiště od km 27,832 do km 27,874 a spodní žebra přepravované zásilky. Speciální drážní vozidlo Uaai 3351 997 2 000-4, zařazené ve vlaku jako poslední, nebylo při MU poškozeno.

## 4.2 Rozbor

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

Dne 15. 10. 2001 bylo provedeno zaměření překážek na zastávce Hradčany fotogrammetrickým strojem FS-3, který zaevidoval v místě překážky nástupiště i sloupek zábradlí mezi kolejemi. Vzhledem k přesnějšímu měření fotogrammetrickým strojem FS-3 bylo starší ruční měření z roku 1999 uloženo do archívu a nahrazeno daty z měření fotogrammetrickým strojem FS-3.

Údaje o překážkách byly aktualizovány dne 27. 11. 2002, ještě před dodáním výsledků měření fotogrammetrickým strojem FS-3 z 15. 10. 2001.

Při aktualizaci dat dne 8. 8. 2003 již byla v seznamu překážek zanesena data z měření překážek fotogrammetrickým strojem FS-3, provedeného dne 15. 10. 2001. Dne 11. 8. 2003 došlo k uložení původních dat o překážce (nástupiště v zast. Hradčany) do archívu a k aktualizaci nových údajů o této překážce podle dat z měření fotogrammetrickým strojem FS-3. V těchto údajích už ale nedošlo k vložení grafických dat o nástupišti (nebyly zadány platné hodnoty souřadnic bodů obrysu překážky PPT) do seznamu překážek, zůstala tam pouze grafická data o sloupku zábradlí mezi kolejemi. Při aktualizaci dat databáze překážek správcem prostorové průchodnosti SDC Brno vycházející z „Provádění kontroly grafiky“ (23. 3. 2011) zkoumané překážky (kolej č. 2 a staničení 28,098) byla situace taková, že byly u překážky databázově zavedeny dva objekty a zakreslen byl pouze jeden objekt. Test grafiky tedy zjistil, že je u této překážky více databázových objektů. Z principu testování pak již testovací program tuto překážku dále netestoval a údaje o této překážce zapsal do reportu do seznamu „netestováno“. Z pokynů „Popis testů grafiky pro Evidenci překážek PPT“ vyplývá, že správce překážek si musí překážky uvedené v seznamu jako „netestováno“ sám v Evidenci překážek zkontrolovat.

Fotogrammetrické zaměření překážky se považuje za přesnější než ruční. Při přebírání dat po fotogrammetrickém zaměření, kdy si zaměstnanec SDC údaje o překážkách přebírá, došlo k přehlédnutí této závady. Od této doby bylo nástupiště vedeno v evidenci překážek pouze popisem bez grafického záznamu. Při následných kontrolách podle přehledu překážek tato závada nebyla zjištěna a neodhalil ji ani grafický test překážek z března 2011.

V čl. 55 předpisu S 65 je uvedeno, že měření překážek PPT se koná pravidelně u kolejí hlavních i ostatních dopravních na tratích s evidovaným EP 2,5 – nejméně 1x za 24 měsíců (jde zejména o přepravní trasy uvedené v příloze 5). Dotčená překážka se nachází na trati 324, která je v příloze 5 uvedena.

Nedošlo k odvolání, zrušení ani časovému posunutí pravidelného měření, měření byla dle tvrzení provozovatele dráhy prováděna ve stanoveném časovém intervalu. Při těchto měřeních bylo zjištěno, že předmětné nástupiště stále tvoří překážku PPT. Tato zjištěná skutečnost však

nebyla opakovaně zanesena do grafických dat (nebyly stále zadány platné hodnoty souřadnic bodů této překážky do obrysu překážky PPT). Poslední aktualizace databáze překážek proběhla 29. 4. 2011.

Grafická data (platné hodnoty souřadnic bodů obrysů překážek PPT) byla podkladem pro vytvoření instradační depeše pro přepravu mimořádných zásilek, a protože předmětné nástupiště bylo sice v seznamu překážek, ale nemělo tento grafický záznam, nebylo bez něj vyhodnoceno jako překážka PPT. Používaný systém vyhodnotil jako překážku pouze místo evidované s grafickým záznamem. Následně při plánování trasy organizací URMIZA, která je pouze uživatelem databáze překážek, nemohlo být nástupiště jako překážka uvedeno v depeši č. 2011-11-002533 pro jízdu mimořádné zásilky s překročenou ložnou mírou. Nebyl tak požadován odsun zásilky v km 27,832 ve 2. traťové koleji u nástupiště v zastávce Hradčany. Došlo tak ke srážce s překážkou – nástupištěm zastávky Hradčany, které nebylo uvedeno v překážkách pro jízdu vlaku Pn 47824. Tímto došlo k porušení ustanovení § 22 odst. (1) písm. a) a b) zákona č. 266/1994 Sb., § 25 odst. (16), písm. j) vyhlášky č. 177/1995 Sb., vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S 2/3, čl. 15 a čl. 85, písm. c), a vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S 65 čl. 16.

Pro vlak byl vystaven „Příkaz k dopravě mimořádné zásilky CD MZ 9128-11-DPS“, odeslaný provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., dopravci ČDC, depeší č. 2011-11-002533. Tímto příkazem byla stanovena rychlost max. 50 a 20 km.h<sup>-1</sup> s dalšími omezeními pro stanovené a úseky, ve kterých bude prováděn odsun zásilky. Dopravními podmínkami byla stanovena místa na trati, kde je nutno očekávat odsun zásilky. Příkaz k dopravě však neobsahoval požadavek na odsunutí zásilky při jízdě po 2. traťové koleji, kolem nástupiště zastávky Hradčany, čímž došlo k porušení ustanovení § 22 odst. (1) písm. a) a b) zákona č. 266/1994 Sb. a § 25 odst. 16 písm. j) vyhlášky č. 177/1995 Sb., a vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S 65 čl. 16.

Opakovaným nedodržováním ustanovení výše uvedených vnitřních předpisů provozovatel dráhy nezajistil v rozporu s § 22 odst. (2) písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. dodržování zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy.

V přepravních podmínkách uvedených v depeši č. 2011-11-002533 je stanoveno „V doprovodu zásilky musí být alespoň jeden pracovník znalý českého nebo slovenského jazyka“, tato podmínka nebyla dle výpovědi obsluhy nákladního vlaku dopravcem respektována a mezi členy doprovodu zásilky nebyl pracovník splňující výše uvedenou podmínku. Vzhledem k tomu, že při jízdě vlaku po území ČR nedošlo až do vzniku MU ke komplikacím s domluvou a zásilka byla bez problémů odsunována dle vzájemné domluvy mezi vlakvedoucím a členy doprovodu z Chorvatska, je zřejmé, že tato skutečnost neměla vliv na vznik MU, resp. nepodařilo se prokázat, že by v doprovodu zásilky nebyl nikdo znalý českého nebo slovenského jazyka. V opačném případě by totiž vedoucí obsluhy vlaku nemohl dát souhlas s odjezdem vlaku již ve výchozí stanici.

### 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 byla jízda vlaku Pn 47824 přepravující zásilku s překročenou ložnou mírou místem s překážkou, které nebylo uvedeno v dopravních opatřeních.

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

- nezanesení překážky (nástupiště zastávky Hradčany) do grafických dat databáze centrální evidence překážek.
- opakované nezjištění stavu, že není evidována překážka (nástupiště zastávky Hradčany) v grafickém záznamu překážek a nezjištění této závady při následných fyzických kontrolách podle přehledu překážek ani podle grafického testu překážek.

#### 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

1. nezajištění místa vzniku MU a nezabránění pohybu zúčastněných vozidel po vzniku MU, čímž došlo k nedodržení vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, článku 1421, v návaznosti na § 49 odst. (3) písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.,
2. neposunutí části rychloměrového proužku se záznamem na navíjecí cívku po zastavení vlaku a neprovedení žádného záznamu na volné místo strojvedoucím vlaku Pn 47824, a to ani před dalším pokračováním v jízdě po zastavení vlaku, což je nedodržením vnitřního předpisu ČD 1/D 17, Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí, Přílohy 12, části B, v návaznosti na § 49 odst. (3) písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.
3. neevidování prováděných kontrol prostorové průchodnosti provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., čímž došlo k nedodržení vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S 2/3 čl. 15, písm. b) a čl. 39 v návaznosti na § 25 odst. 16 písm. j) vyhlášky č. 177/1995 Sb.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy přijal opatření, uvedená ve „Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události – ohrožení“, č. j. 13535/2012-OMU, ze dne 15. 3. 2012:

1. *„Provést v roce 2012 měření prostorové průchodnosti měřicím zařízením FS 3 v úseku Brno-Židenice – Havlíčkův Brod, kolej č. 1. a 2.*
2. *Provést mimořádnou kontrolu evidence překážek prostorové průchodnosti tratí. Provéřit aktuální databázi překážek PPT se skutečností v terénu v obvodu TO Tišnov.*
3. *Projednat na pravidelných gremiálních poradách přednostů ST Brno, Břeclav a Jihlava problematiku překážek PPT, se zaměřením na odstranění zjištěných nedostatků“.*

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Dražní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje:

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

1. V nejkratším možném termínu, nejpozději do konce roku 2012, vykonat mimořádnou kontrolu – prověřit aktuální databázi všech překážek prostorové průchodnosti tratí a porovnat ji se skutečnými překážkami na tratích, a to v celé síti tratí.
2. Zvolit takový způsob kontroly evidence překážek, aby při přebírání dat po fotogrammetrickém měření nemohlo dojít k nezjištění rozdílného stavu mezi údaji z fotogrammetrického měření a skutečnými překážkami nacházejícími se na trati.

Dražnímu úřadu:

Přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení, a to i u jiných provozovatelů drah regionálních.

V Brně dne 6. září 2012

Ing. Stanislav Handl, v. r.  
vrchní inspektor  
Územní inspektorát Brno

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



## 7 PŘÍLOHY



*Foto 1: TDV řady Uaai se zařízením pro odsun zásilky*



*Foto 2: Místo poškození transformátoru*



*Foto 3: Detail poškozených žebér transformátoru*



*Foto 4: Začátek poškození nástupiště v km 27,832*



*Foto 5: Konec poškození nástupiště v km 27,874*