

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Vyšetřování mimořádných událostí jako
součást řešení krizových jevů v železniční
dopravě**

(Bakalářská práce)

Přerov 2019

Dominika Svoboda



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka	Dominika Svoboda
studijní program	Logistika
obor	Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Vyšetřování mimořádných událostí jako součást řešení krizových jevů v železniční dopravě**

Cíl práce:

Na základě teoretických znalostí dopravních systémů a logistiky železniční dopravy charakterizovat otázky bezpečnosti v železniční dopravě. Analyzovat příčiny mimořádných událostí v železniční dopravě a postupy při řešení krizových jevů. Aplikovat obecné zásady vyšetřování na zvolenou konkrétní reálnou nebo fiktivní mimořádnou událost.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretická východiska dopravního systému a logistiky železniční dopravy
2. Analýza příčin a důsledků krizových jevů v podmínkách železniční dopravy v ČR
3. Postupy uplatňované při vyšetřování mimořádných událostí v železniční dopravě
4. Návrh postupu vyšetřování konkrétní mimořádné události a jeho zhodnocení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 40 normostran textu

Seznam odborné literatury:

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Vyhláška č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách. In: Sběrka zákonů. Praha: Parlament ČR, 2006, 119/2006, číslo 119. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-376>.

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí [online]. 2017 [cit. 18.11.2018]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/documentpublisher/download?documentId...6232-4e2e...0>

ŠIROKÝ, Jaromír. Technologie dopravy. Čtvrté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2018. ISBN 9788075601599

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Miloslav Seidl, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2018

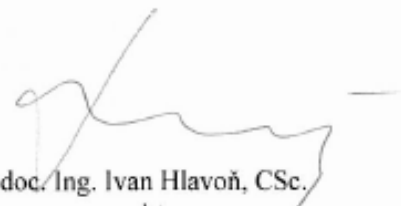
Datum odevzdání bakalářské práce:

4. 5. 2019

Přerov 31. 10. 2018



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



doc. Ing. Ivan Hlavoň, CSc.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Prohlašuji, že jsem byla také seznámena/a s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat před tím o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s. prorektora pro vzdělávání. Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely. Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze bakalářské práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 4. 5. 2019

.....

podpis

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi pomáhali při tvorbě této práce. V první řadě patří mé poděkování vedoucímu bakalářské práce, prof. Ing. Miloslavu Seidlovi, Ph.D, za odborné vedení, ochotu, rady a cenné připomínky, které mi poskytl v průběhu vypracovávání. Dále bych chtěla poděkovat své rodině, která mi byla významnou oporou po celou dobu mého studia.

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na problematiku mimořádných událostí, vznikajících v podmínkách železniční dopravy České republiky. Dále jsou analyzovány možné příčiny jejich vzniku a dělení z různých hledisek. Následně jsou popsány jednotlivé úkony vedoucí k objasnění okolností a příčin jejich vzniku. Obecný postup je dále aplikován na konkrétní mimořádnou událost.

Klíčová slova

železniční doprava, mimořádná událost, krizová situace, vyšetřování

Annotation

This bachelor thesis focuses on the problems of extraordinary events, that arise under the conditions of railway transport of the Czech republic. Possible causes of their origin and division from different perspectives are analyzed. Then there are described individual actions leading to clarification of the circumstances and the causes of their origin. Furthermore, a general procedure is applied to a specific extraordinary event.

Keywords

railway transport, extraordinary event, crisis situation, investigation

Obsah

Úvod	11
1 Teoretická východiska dopravního systému a logistiky železniční dopravy ...	12
1.1 Železniční doprava	12
1.2 Technická základna	13
1.2.1 Mobilní technická základna	13
1.2.2 Stabilní technická základna	13
1.3 Železniční síť	14
1.4 Tranzitní koridory	15
1.5 Legislativa	16
1.6 Subjekty působící v železniční dopravě	18
1.6.1 Drážní úřad	18
1.6.2 Drážní inspekce	18
1.6.3 Správa železniční dopravní cesty	19
1.6.4 České dráhy a. s.	19
2 Analýza příčin a důsledků krizových jevů v podmínkách železniční dopravy	20
2.1 Krizová situace	20
2.2 Kritická infrastruktura	20
2.3 Krizový stav	21

2.3.1	Stav nebezpečí	21
2.3.2	Nouzový stav	21
2.3.3	Stav ohrožení státu.....	21
2.3.4	Válečný stav.....	21
2.4	Příčiny vzniku mimořádných událostí	22
2.5	Dělení mimořádných událostí	22
2.5.1	Dělení podle okolností vzniku	23
2.5.2	Dělení podle velikosti zasaženého území	23
2.5.3	Dělení podle rozsahu následků	24
2.5.4	Dělení podle závažnosti pro statistické potřeby	24
3	Postupy uplatňované při vyšetřování mimořádných událostí v železniční dopravě	26
3.1	Ohlášení.....	26
3.2	Postup při šetření.....	27
3.2.1	Ohledání místa vzniku	27
3.2.2	Shromáždění dokumentace a záznamů	27
3.2.3	Měření, komisionální prohlídky a zápisy	28
3.2.4	Sepsání zápisů se zaměstnancem	28
3.2.5	Zjištění škody.....	28
3.2.6	Vyhodnocení záznamů.....	29

3.2.7	Stanovení příčiny a odpovědnosti.....	29
3.2.8	Vyhodnocení příčin a okolností.....	29
3.3	Spis mimořádné události.....	30
4	Návrh postupu vyšetřování konkrétní mimořádné události a jeho zhodnocení.....	31
4.1	Popis mimořádné události.....	32
4.2	Ohlášení.....	34
4.3	Složky integrovaného záchranného systému	37
4.3.1	Rozdělení na sektory.....	38
4.3.2	Rozdělení zraněných - metoda START	40
4.4	Operativní řízení železničního provozu při MU	41
4.5	První etapa vyšetřování	42
4.5.1	Ohledání místa	43
4.5.2	Shromáždění dokumentace	45
4.5.3	Zápisy výpovědí účastníků události.....	45
4.5.4	Odklizovací práce	46
4.6	Druhá etapa vyšetřování.....	47
4.6.1	Vyhodnocení záznamů.....	47
4.6.2	Komisionální technická prohlídka	47
4.6.3	Odhad škody	48

4.6.4	Stanovení příčiny a odpovědnosti.....	48
4.6.5	Vyhodnocení provozovatele dráhy a provozovatelem drážní dopravy	50
4.6.6	Vyhodnocení Drážní inspekce	51
4.7	Zhodnocení postupu	51
	Závěr	53
	Seznam bibliografických citací	54
	Seznam zkratk a značek	58
	Seznam ilustrací	59
	Seznam tabulek	59
	Seznam příloh a přílohy	60

Úvod

Železniční doprava je každodenně využívána jako způsob přemístování po celém světě. Během období rozvoje silniční a letecké dopravy zažívala železnice útlum a období stagnace. V poslední době se však železniční doprava stává opět konkurenceschopnou a to zejména v důsledku modernizace tratí i vozidel. Nachází široké uplatnění jak v osobní, tak v nákladní sféře dopravy.

Nedílnou součástí provozu na železnici jsou však bohužel i mimořádné události a ani železnice na území České republiky není výjimkou. Jejich vlivem dochází často k omezení nebo úplnému přerušení dopravy. To má za následek narušení plynulosti dopravy, která je v dnešní uspěchané době klíčová. Je proto důležité odhalit jejich příčinu a okolnosti vzniku, aby se událostem podobného charakteru dalo v budoucnu předejít.

Téma bakalářské práce je zaměřeno na problematiku, týkající se mimořádných událostí v železniční dopravě a jejich následné vyšetřování. V úvodu teoretické části je představena železniční doprava jako celek a popsány prostředky, které umožňují plnit její funkci. Dále jsou stručně popsány subjekty, působící v železniční dopravě na území České republiky a dokumenty, regulující jejich činnost. Ve druhé části jsou definovány pojmy, týkající se krizových jevů, dále příčiny mimořádných událostí a jejich dělení. Třetí a zároveň poslední teoretická část je zaměřena na postup při vyšetřování mimořádné události. V praktické části bakalářské práce je následně řešena fiktivní mimořádná událost, za pomoci aplikování obecných postupů, stanovených dle předpisu.

Cílem práce je představit možné příčiny vzniku mimořádných událostí v železniční dopravě a na základě teoretických znalostí aplikovat obecný postup na šetření konkrétní mimořádné události. Následným zhodnocením postupu pak odhalit prostor pro jeho zlepšení.

1 Teoretická východiska dopravního systému a logistiky železniční dopravy

Doprava je část národního hospodářství, ve které dochází k uskutečňování přemístování osob i věcí a tím se zajišťuje ekonomický rozvoj a všeobecně i zvyšování životní úrovně. Zasahuje do všech oblastí činností fyzických i právnických osob. Tento sektor je velice finančně náročný, zároveň je však velkou podporou příjmu veřejných rozpočtů. Čím vyšší úrovně doprava dosahuje, tím vyšší jsou předpoklady k bezprostřednějším a těsnějším společenským vztahům, k rozvoji vědy a techniky a k všestranně bohatším životům lidí. Dominantní funkce dopravy spočívá v přemístování osob a zboží. Potřebu dopravy na určitém území lze označit za vstupní vliv dopravy. Dopravou vyvolané nároky na osídlení a území samotné lze označit za vlivy výstupní. Tyto vlivy dohromady tvoří dopravní systém. Ten je tvořen jednotlivými druhy dopravy a infrastrukturou. [1]

1.1 Železniční doprava

Železniční doprava je provozována na železničních dráhách, pomocí železničních dopravních prostředků. Železniční dopravu můžeme také popsat jako soubor činností a prostředků, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí, vozidly uzpůsobenými pro provoz na dráze a přemístování vozidel samotných. [1]

Podle § 3 Zákona č.266/1994 Sb. v platném znění, lze železniční dráhy dělit podle významu, účelu a technických podmínek na čtyři kategorie:

- dráha celostátní je dráha, sloužící mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě,
- dráha regionální je dráha regionální nebo místního charakteru, která slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěna do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- vlečka je dráha, sloužící vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěna do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,

- speciální dráha je dráha, sloužící primárně k zajištění dopravní obslužnosti. [2]

1.2 Technická základna

Pro zajištění základních funkcí dopravy, jako např. přeprava osob nebo nákladu, je nezbytné disponovat prostředky, díky kterým lze tyto činnosti uskutečňovat. Hromadně lze soubor veškerého technického vybavení a všech prostředků umožňujících vykonávat činnost dopravy označit jako technickou základnu dopravy.

Technická základna se skládá ze dvou částí:

- mobilní technická základna,
- stabilní technická základna.[1]

1.2.1 Mobilní technická základna

Mobilní technickou základnu představují dopravní prostředky, tedy železniční vozidla. „Železniční kolejové vozidlo je definováno jako drážní vozidlo nesené a vedené při svém pohybu železniční koleji.“ [3, s.32]

Železniční vozidla se dělí podle možnosti vlastního pohybu na hnací, hnaná a speciální. Hnací vozidla jsou vozidla, která jsou schopna vyvíjet tažnou sílu. Jejich účelem je vozba vlaků pro přepravu osob či nákladu nebo pohyb s ostatními kolejovými vozidly. Hnaná vozidla jsou vozidla, která nejsou konstrukčně uzpůsobena vyvíjet tažnou sílu a využívají se k přepravě osob a nákladů.

Jako speciální vozidla jsou označována vozidla, která slouží k opravám, údržbě a rekonstrukci dráhy, pro kontrolu stavu dráhy, měření a odstraňování následků nehod nebo mimořádných událostí. [3]

1.2.2 Stabilní technická základna

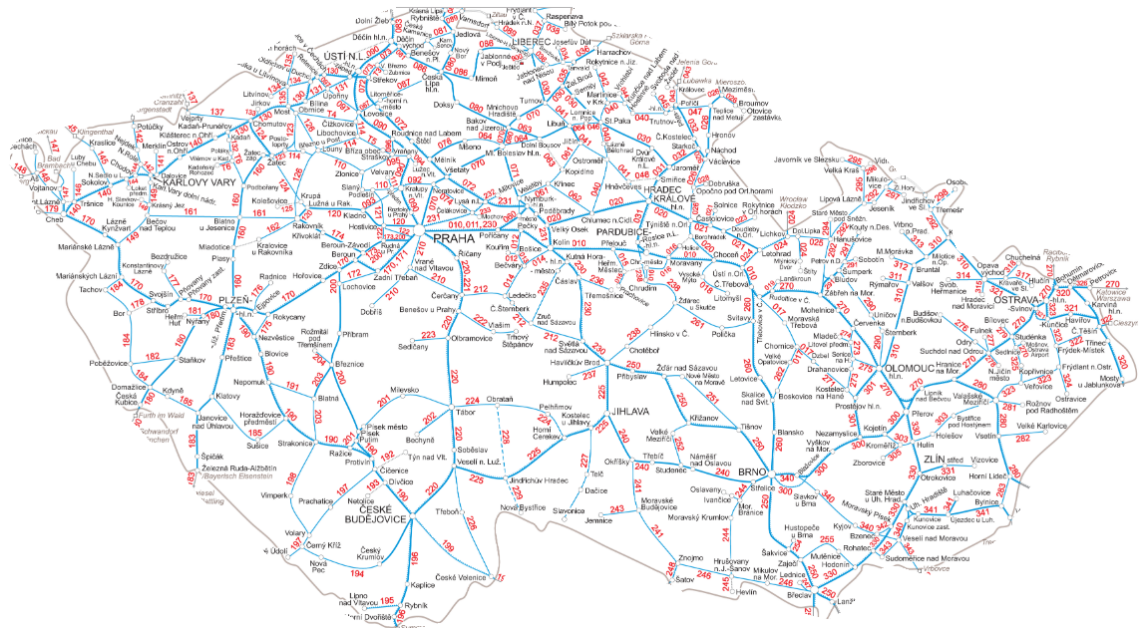
Stabilní část technické základny představuje infrastruktura. Ta je tvořena dopravními cestami, určenými pro pohyb dopravních prostředků, včetně pevných zařízení. Kromě infrastruktury sem patří také manipulační prostředky, přepravní jednotky, přepravní pomůcky a ostatní technická zařízení.

Mezi prvky stabilní technické základny lze tedy zařadit i železniční přejezdy, stavby a pevná zařízení, sdělovací zařízení, zabezpečovací zařízení, zařízení pro měření, údržbu a opravy dráhy, budovy, pozemky.[1]

1.3 Železniční síť

Železniční síť České republiky tvoří neodmyslitelnou část evropského železničního systému. Česká republika se řadí spolu s Německem a Belgií mezi země s největší hustotou železniční sítě na světě. Aktuální vzhled sítě k roku 2019 je zobrazen na obrázku 1.1. [4]

Obrázek 1.1 Železniční síť České republiky



Zdroj: [5]

Délka a vzhled železniční sítě České republiky se v posledních letech nezměnil, jelikož nedochází k výstavbě nových tratí. Dochází pouze k modernizaci tratí stávajících. Maximální povolená rychlost, kterou se mohou železniční vozidla po dráze pohybovat je 160 km/h. [4]

Naprostá většina železničních dopravních cest v ČR je spravována Správou železniční dopravní cesty (dále „SŽDC“). V tabulce 1.1 jsou shrnuty základní číselné údaje o těchto drahách.

Tabulka 1.1 Celostátní tratě zařazené do transevropského železničního systému

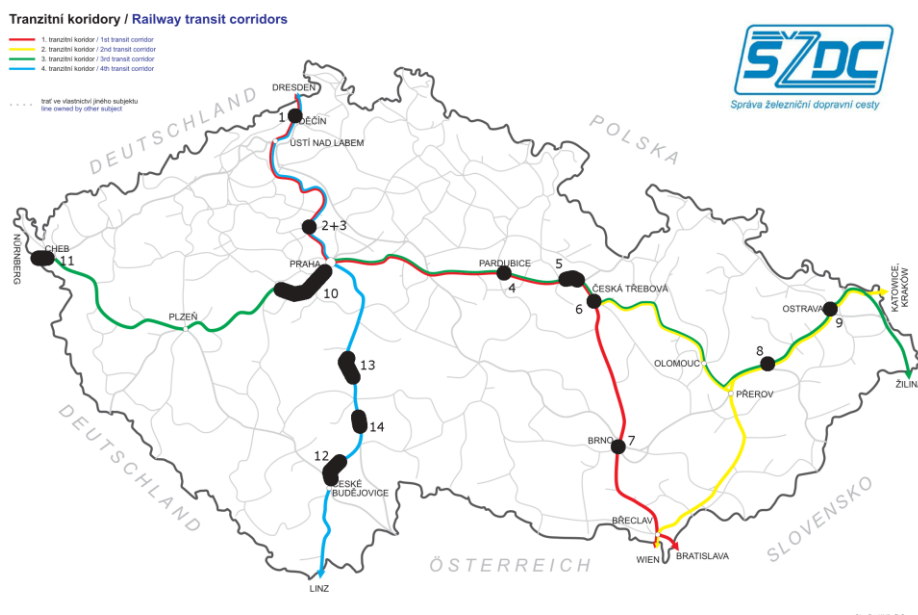
Celostátní tratě zařazené do transevropského systému - koridorové	
Celková délka tratí (km)	1 330
Stavební délka kolejí (km)	3 776
Celostátní tratě zařazené do transevropského systému - ostatní	
Celková délka tratí (km)	1 266
Stavební délka kolejí (km)	2 978
Celostátní tratě zařazené do evropského systému	
Celková délka tratí (km)	2 283
Stavební délka kolejí (km)	3 433
Tratě regionálních drah	
Celková délka tratí (km)	4 493
Stavební délka kolejí (km)	5 109
Vlečky	
Celková délka tratí (km)	34
Stavební délka kolejí (km)	58

Zdroj: vlastní zpracování podle [6]

1.4 Tranzitní koridory

Pojem tranzitní koridory představuje nejdůležitější železniční tratě České republiky. Tyto tratě jsou napojeny na výkonné zahraniční železnice a tvoří tzv. kostru vnitrostátního spojení. Těmto tratím je věnována největší pozornost, co se týká otázky modernizace. Celková délka koridorů činí 1286 km a jejich poloha je zobrazena na obrázku 1.2. [1]

Obrázek 1.2 Přehled tranzitních koridorů ČR



Zdroj: [7]

Tranzitní koridory se v některých částech prolínají a vedou přes:

- I. hranice Německa - Děčín - Ústí nad Labem - Praha - Pardubice - Česká Třebová - Brno - Břeclav – hranice Rakouska a Slovenska (červená)
- II. hranice Polska a dále Ostrava - Přerov – Břeclav nebo Ostrava – Přerov – Olomouc – Česká Třebová a hranice Rakouska (žlutá)
- III. hranice Německa – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Přerov – Ostrava – hranice Polska a Slovenska (zelená)
- IV. hranice Německa – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice Rakouska (modrá) [1]

1.5 Legislativa

Stejně jako ve všech odvětvích, i provoz a fungování železniční dopravy je regulováno zákony a předpisy, které mají vliv na celý její provoz. V této kapitole budou popsány nejdůležitější z nich.

Směrnice 2004/49/ES – bezpečnost železnic EU

Cílem směrnice je vytvoření bezpečného a konkurence schopného systému železnic. Zahrnuje bezpečnostní požadavky na železniční systémy zemí Evropské unie. Každá země Evropské unie musí mít nezávislý orgán, odpovědný za bezpečnostní dohled. Vzájemně musí uznávat osvědčení o bezpečnosti a využívat společné bezpečnostní ukazatele, pro posouzení plnění společných cílů. Jsou zde také společná pravidla pro vyšetřování z hlediska bezpečnosti. [8]

Zákon o drahách

Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, podle ministerstva dopravy (Ministerstvo dopravy, 2017) obsahuje předpisy, stanovené Evropskou unií. Obsahem tohoto zákona jsou podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových, lanových a také všech staveb, které s nimi souvisí. Jsou zde vymezeny základní pojmy, týkající se subjektů, působících v železniční dopravě. [2]

§33 tohoto zákona ukládá povinnost provozovateli dráhy vypracovat a zveřejnit dokument „Prohlášení o dráze“. Obsahem tohoto dokumentu, který je vydáván rok před vydáním nového jízdního řádu, jsou informace o dráze, včetně technických vlastností dráhy, místní a kategoriální určení, vymezení kapacity, stanovení pravidel pro přístup, uvedení pravidel pro výpočet ceny za využití dráhy, včetně její výše.[2]

Vyhláška č. 376/2006 Sb.

Tato vyhláška, obsahuje předpisy Evropské unie, o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádné události na drahách. Obsahem vyhlášky jsou vzory žádostí o osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy, obsah výročních zpráv, vzor průkazu inspektora Drážní inspekce, postup při vzniku mimořádné události a v neposlední řadě jsou zde popsány prvky zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.[9]

Předpis SŽDC D1

Předpis SŽDC D1, je základním vnitřním předpisem státní organizace SŽDC. Jsou zde obsaženy povinnosti, které jsou provozovatelé drah a provozovatelé drážní dopravy povinni dodržovat a vnitrostátní bezpečnostní předpisy, sloužící pro provozování a organizování drážní dopravy na drahách, provozovaných SŽDC.[10]

1.6 Subjekty působící v železniční dopravě

Na provozování dráhy se v České republice, jako vlastník drtivé většiny železničních dopravních cest, podílí společnost Správa železniční dopravní cesty, s.o.. Na straně provozovatele drážní dopravy se jako národní dopravce účastní společnost České dráhy a.s.. Otázkami bezpečnosti se zabývá Drážní inspekce a Drážní úřad.

1.6.1 Drážní úřad

Zákonem stanoveným orgánem k doзору na drahách a vykonávání rozhodovacích pravomocí je Drážní úřad, se sídlem v Praze. Je podřízen Ministerstvu dopravy. Podle zákona o drahách vykonává státní správu ve věcech drah. Vykonává dozorčí funkci nad výrobky, stanovenými pro provoz dráhy a drážní dopravy, nad drážními vozidly, technickými zařízeními a provozními subsystémy. Projednává správní delikty, s výjimkou těch, které jsou projednávány Drážní inspekcí nebo které jsou projednávány příslušnou obcí. Obecní úřady mají funkci drážního úřadu ve věcech, týkajících se drah speciálních, tramvajových, trolejbusových a lanových. [11]

Dalšími činnostmi Drážního úřadu je vybírání pokut za přestupky a delikty, vydávání povolení, osvědčení a licencí, funkce stavebního úřadu pro stavby dráhy, zabezpečuje a reguluje provozování drah a drážní dopravy dle evropských směrnic a dohlíží na dodržování práv a povinností cestujících.[11]

1.6.2 Drážní inspekce

Drážní inspekce je nezávislá státní instituce, která vznikla 1. ledna 2003 ustanovením zákona č. 77/2002 Sb. jejímž prvořadým úkolem je odborné šetření příčin a okolností mimořádných událostí. Zjišťuje příčinu vzniku mimořádné události s cílem zabránit

jejímu opakování. Dává doporučení drážním úřadu, ke kterým je přihlíženo při vydávání povolení, osvědčení a licencí. Má 39 zaměstnanců v pěti městech České republiky (Ostrava, Brno, Praha, Plzeň, České Budějovice).[12]

1.6.3 Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty vznikla 1. ledna 2003, jako jeden ze subjektů původní státní organizace České dráhy, na základě zákona 77/2002 Sb. Předmětem její činnosti je hospodaření s majetkem státu, který je tvořen především železniční dopravní cestou. Vlastní většinu železničních dopravních cest a zajišťuje jejich provozuschopnost, modernizaci a rozvoj.[13]

1.6.4 České dráhy a. s.

České dráhy jsou akciová společnost, která vznikla stejně, jako SŽDC 1. ledna 2003 jako jeden ze subjektů původní státní organizace České dráhy, na základě zákona 77/2002 Sb. Na trhu i přes rostoucí konkurenci zastává jako národní dopravce dominantní postavení. Zajišťuje služby v osobní dopravě a prostřednictvím dceřiné společnosti ČD Cargo a. s. také v dopravě nákladní. [14]

2 Analýza příčin a důsledků krizových jevů v podmínkách železniční dopravy

Nejdůležitější zákonem v České republice, který se týká problematiky krizových situací je zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (dále „krizový zákon“), ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon vymezuje základní pojmy, stanovuje činnosti státních orgánů a územních samosprávných celků a práva a povinnosti právnických a fyzických osob při přípravě na krizové situace, s výjimkou vojenských krizových situací. [15]

2.1 Krizová situace

Za krizovou situaci je dle krizového zákona považována „*mimořádná událost podle zákona o integrovaném záchranném systému, narušení kritické infrastruktury nebo jiná nebezpečí, při nichž je vyhlášen stav nebezpečí, nouzový stav nebo stav ohrožení státu nebo mimořádná událost válečného charakteru*“. [15, § 35]

V podmínkách železniční dopravy je mimořádná událost definována dle zákona o drahách jako „*nehoda nebo incident, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy na dráze nebo pohybem drážního vozidla na dráze nebo v obvodu dráhy a které ohrozily nebo narušily bezpečnost drážní dopravy, bezpečnost osob, bezpečnou funkci staveb nebo zařízení, nebo životní prostředí*“. [2, §49]

2.2 Kritická infrastruktura

Kritická infrastruktura, která je dle krizového zákona popisována jako prvek či skupina prvků, jejichž narušením může dojít k závažnému narušení bezpečnosti, zabezpečení základních životních potřeb obyvatelstva, zdraví osob nebo ekonomiky státu. Jestliže by narušením funkce prvku ležícího na území České republiky, byl ovlivněn i další členský stát Evropské unie, pak by měl být prvek zařazen do Evropské kritické infrastruktury. Mezi prvky kritické infrastruktury řadíme stavby, zařízení, prostředky nebo veřejnou infrastrukturu. [15]

Prvky kritické infrastruktury jsou určovány na základě kritérií, obsažených v Nařízení vlády č. 432/2010 Sb., nařízení o kritériích pro určení prvku kritické infrastruktury.

2.3 Krizový stav

Pojem krizový stav je používán ve chvíli, kdy dojde k vyhlášení stavu nebezpečí, nouzového stavu nebo stavu ohrožení státu. Krizovými stavy mohou být stav nebezpečí, nouzový stav, stav ohrožení státu nebo válečný stav. [15]

2.3.1 Stav nebezpečí

Stav nebezpečí bývá vyhlášen, jsou-li ohroženy životy, zdraví, majetek nebo životní prostředí. Může ho vyhlásit hejtman kraje jen na nezbytně nutnou dobu, nejvíce na 30 dnů, buď pro celé území kraje, nebo jenom jeho část. Rozhodnutí o vyhlášení stavu musí obsahovat důvod vyhlášení. [15]

2.3.2 Nouzový stav

K vyhlášení nouzového stavu dochází v případě živelných pohrom, ekologických nebo průmyslových havárií, nebo jiného nebezpečí, které ohrožuje životy a zdraví občanů, majetkové hodnoty a také dojde-li k narušení vnitřního pořádku a bezpečnosti. Jde o stav vyhlášený vládou ČR, popřípadě jejím předsedou, pro určité území a to s uvedením důvodu, na dobu s maximálním trváním 30 dnů, tato doba může být prodloužena jen s předchozím souhlasem Poslanecké sněmovny. [16]

2.3.3 Stav ohrožení státu

Stav ohrožení státu se vyhláší na základě návrhu vlády parlamentem. K vyhlášení je nutný souhlas nadpoloviční většiny poslanců a nadpoloviční většiny senátorů. Důvodem k vyhlášení je bezprostřední ohrožení svrchovanosti státu, územní celistvosti stát či demokratických základů. [16]

2.3.4 Válečný stav

Válečný stav je vyhlášován Parlamentem České republiky. Za válečný stav je označován stav, ke kterému dojde mezi zneprátelenými stranami vypuknutím

ozbrojeného konfliktu a to bez ohledu na to jestli válka byla vypovězena. Ústava České republiky tento stav definuje jako situaci, kdy je Česká republika napadena, nebo je-li potřeba plnit mezinárodní smluvní závazky o společné obraně proti napadení. [17]

2.4 Příčiny vzniku mimořádných událostí

Základními skupinami příčin mimořádných událostí jsou:

- příčiny naturogenní,
- příčiny antropogenní. [18]

Jako příčiny naturogenní, tedy způsobené přírodními vlivy, můžeme označit například počasí (vichřice, námraza, sněhové kalamity) nebo volně pobíhající zvěř. Komplexně lze o těchto příčinách říct, že není možné jim zabránit. Lze jim však předcházet či zmírnit jejich následky (například sledováním předpovědi počasí).

Antropogenními událostmi jsou události, způsobené činností člověka. Zde se jedná například o řidiče dopravních prostředků, poškozením technických zařízení, atp.

V podmínkách dopravy lze také rozdělit příčiny podle toho, zda vznikají vně nebo uvnitř dopravního systému.

Příčinami vznikajícími vně dopravního systému mohou být již zmíněné přírodní podmínky, ale také třeba sebevrazi nebo válka.

Za příčiny vzniku událostí uvnitř dopravního systému lze označit člověka (na místě obsluhy dopravních prostředků nebo zdroj informací), dopravní prostředek (technický stav dopravního prostředku), dopravní cesta (technický stav dopravní cesty), dopravní technologie nebo dopravní informace. [18]

2.5 Dělení mimořádných událostí

Mimořádné události lze v železniční dopravě dělit podle okolností vzniku, velikosti zasaženého území, rozsahu následků a podle jejich závažnosti do skupin, pro statistické potřeby.

2.5.1 Dělení podle okolností vzniku

Na základě okolností vzniku jsou mimořádné události rozděleny na druhy:

- srážka drážních vozidel
- srážka drážního vozidla s překážkou,
- srážka drážního vozidla s technickým zařízením dráhy,
- střetnutí na přejezdu,
- střet s osobou,
- újma na zdraví cestujícího,
- požár drážního vozidla,
- selhání návěstních a zabezpečovacích systémů,
- nedovolená jízda,
- nekontrolovaná jízda,
- rozříznutí výhybky,
- vybočení koleje,
- lom kolejnice,
- lom nápravy,
- roztržení vlaku,
- závada trakčního vedení,
- vandalismus, úmyslný čin,
- jiná mimořádná událost. [19]

2.5.2 Dělení podle velikosti zasaženého území

Podle rozsahu území, na které má mimořádná událost dopad, je lze rozdělit na:

- lokální – dopad na část, případně celou obec,
- regionální – dopad na část kraje, celý kraj, případně přilehlé obce krajů sousedních,
- celostátní – dopad na část, případně většinu státu, výjimečně celý stát,
- globální – dopad na více států, případně celou zemi. [18]

2.5.3 Dělení podle rozsahu následků

Hranice mezi jednotlivými typy událostí nelze přesně určit, přibližně jsou však stanoveny, tak je k vidění v tabulce 2.1.

Tabulka 2.1 Rozdělení mimořádných událostí podle rozsahu následků

Stupeň	Číslo a typ mimořádné události	Ztráty na životech, na zdraví (v osobách)	Materiální ztráty (v Kč)
I.	1. Závada	žádné	10^{-4}
I.	2. Vada	Žádné, dílčí ohrožení zdraví	10^{-4} - 10^{-3}
II.	3. Porucha	Žádné, dílčí ohrožení zdraví	10^{-3} - 10^{-2}
II.	4. Nehoda	Jedinec, hromadné ohrožení zdraví	10^{-1}
III.	5. Havárie	Několik jedinců	1 a více
III.	6. Závažná havárie	Desítky osob	1-10
III.	7. Pohroma	Desítky až stovky osob	10 - 10^2
IV.	8. Katastrofa	Stovky až tisíce osob	10^2 - 10^3
IV.	9. Kataklyzma	Desetitisíce až statisíce osob	10^3 - 10^4
IV.	10. Apokalypsa	Miliony a více	10^6 a více

Zdroj: [20]

2.5.4 Dělení podle závažnosti pro statistické potřeby

Po ukončení šetření mimořádné události, je každá událost zařazena pro statistické potřeby do příslušné skupiny, podle stupně závažnosti:

- závažné nehody, tedy události, při nichž došlo k úmrtí nebo újmě na zdraví nejméně pěti osob nebo došlo k materiální škodě velkého rozsahu,
- nehody, které mají za následek značné poškození majetku nebo újmy na zdraví nebo životě v menším rozsahu než události skupiny A,
- ohroženími v drážní dopravě, následky nejsou tak závažné, jako u předchozích skupin. [21]

Jednotlivé druhy mimořádných událostí, zařazených do skupin jsou zobrazeny v tabulce 2.2.

Tabulka 2.2 Rozdělení mimořádných událostí do skupin dle SŽDC

Skupina	Typ události
A – Závažné nehody	srážka drážních vozidel, vykolejení drážního vozidla nebo srážka drážního vozidla na dopravní cestě
B – Nehody	srážka drážních vozidel, vykolejení drážního vozidla, srážka drážního vozidla na dopravní cestě, střety se silničními vozidly, chodci, požáry drážních vozidel, blíže nespecifikované události, vzniklé v souvislosti s pohybem drážních vozidel
C – Ohrožení	srážka drážních vozidel či vozidla s překážkou, vykolejení drážního vozidla, střety se silničními vozidly a chodci na úrovnovém křížení dráhy s pozemní komunikací, nedovolená jízda za návěstidlo, požáry, předčasná změna návěstního znaku hlavního návěstidla, lom kolejnice, vybočení koleje, lom kola nebo nápravy, nezajištěná jízda drážního vozidla, ujetí drážního vozidla, jízda při otevřeném přejezdu, roztržení vlaku osobní dopravy, selhání návěstních zabezpečovacích systémů, únik nebezpečné věci při její přepravě, ohrožení úniku při přepravě nebezpečné věci, blíže nespecifikované události vzniklé v nebo bez souvislosti s pohybem drážního vozidla

Zdroj: vlastní zpracování podle [22]

3 Postupy uplatňované při vyšetřování mimořádných událostí v železniční dopravě

V případech kdy dojde ke vzniku mimořádné události, jsou prioritami:

- záchrana zdraví a záchrana života,
- zabránění vzniku dalších škod,
- zajištěná obnova provozování dráhy a drážní dopravy. [10]

Vyšetřování příčin a vzniku mimořádných událostí je složitý proces, na němž se podílí několik subjektů. Na vyšetřování se podílí osoby za subjekt provozovatele dráhy, provozovatele drážní dopravy a jako nezávislý vyšetřovací orgán drážní inspekce. Vyšetřování probíhá podle stanovených předpisů provozovatelů dráhy a drážní dopravy, které jsou vypracovány v souladu s Vyhláškou č. 376/2006 Sb.

3.1 Ohlášení

Každý zaměstnanec, který je svědkem nebo se dozví o vzniku mimořádné události je povinen tuto událost nahlásit příslušnému Ohlašovacímu pracovišti. Při ohlašování uvede vždy:

- příjmení, pracovní zařazení, organizační složku a místo odkud volá,
- místo vzniku události,
- povětrnostní podmínky. [10]

Dále uvede, pokud jsou mu známé, informace o:

- druhu a číslech vlaků,
- rozsah následků,
- rozsah nesjízdnosti,
- na elektrifikovaných tratích, zda je nutné vypnout napětí trakčního vedení,
- další informace, které považuje za užitečné. [10]

Zaměstnanec ohlašovacího pracoviště, kterými jsou pracoviště obsazená zaměstnanci SŽDC s odbornou způsobilostí pro pracovní činnost výpravčího, pak provede ohlášení příslušným orgánům podle Ohlašovacího rozvrhu. [19]

3.2 Postup při šetření

Popis postupu při šetření mimořádných událost je stanoven v dokumentu „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“ (dále jako „předpis D-17“). Doplnkem pro tento dokument je „Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí“ (dále jako „D-17/1“). Jedná se o dokument, obsahující návody, postupy, vzory tiskopisů a zápisů. Znalost těchto dokumentů je vyžadována po zaměstnancích SŽDC, kteří jsou pověřenými zástupci statutárního orgánu SŽDC nebo osobami pověřenými zjišťováním příčin a okolností vzniku mimořádné události. [19]

Všechny činnosti, které by mohly mít za následek vliv na místo mimořádné události, jako například manipulace nebo přemísťování ovládacích prvků nebo obsluha zařízení, jsou zakázány, až do chvíle, kdy dojde k souhlasu se zahájením odklízecích prací. Výjimkou jsou případy, ve kterých je to vyžadováno z důvodu záchranných prací. V těchto případech o možnosti manipulace vydá rozhodnutí velitel zásahu. [19]

3.2.1 Ohledání místa vzniku

Všechny činnosti prováděné na místě vzniku mimořádné události musí být prováděny tak, aby nedošlo ke znehodnocení stop a důkazů. Zjištěné informace jsou zapsány do formuláře „Zápis o ohledání místa vzniku MU“, viz příloha A. [19]

3.2.2 Shromáždění dokumentace a záznamů

Na místě se provede zajištění veškeré dokumentace, nutné pro potřeby vyšetřování (tj. dopravní deníky, zápisníky, apod.). Dále se provede vyjmutí záznamů z rychloměrů. Při vyjímání nesmí dojít k poškození záznamu a je prováděno osobou odborně způsobilou k vyjmutí záznamu. O vyjmutí je proveden zápis. [22]

3.2.3 Měření, komisionální prohlídky a zápisy

V místě události dojde ke kontrole technického stavu zařízení dráhy a drážního vozidla. Zařízení dráhy je kontrolováno podle charakteru mimořádné události. Při kontrole technického stavu drážního vozidla jsou provedeny jen takové kontroly, které nejsou náročné na vybavení. Předmětem kontroly jsou například brzdy či lokomotivní houkačka. Důkladnější prověření technického stavu je provedeno později při komisionální prohlídce. Zjištěné skutečnosti jsou zaznamenány do „Zápisu z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla (drážního zařízení).“, viz příloha B. [22]

3.2.4 Sepsání zápisů se zaměstnancem

K sepsání zápisu je zaměstnanec vyzván přímo v místě vzniku mimořádné události. Jestliže vyhotovení zápisu není možné s ohledem na jeho zdravotní stav, bude zápis doplněn později. V případech, kdy zaměstnanec výpověď odmítne, je tato skutečnost zaznamenána. V ostatních případech dojde k vyslechnutí zaměstnance a jeho výpověď je zaznamenána do formuláře „Zápis se zaměstnancem“, viz příloha C. [19]

Zaměstnanci je umožněno, aby souvisle, bez přerušování popsal mimořádnou situaci z vlastního pohledu. Osoba provádějící zápis se zaměstnancem pak může pokládat doplňující otázky, které směřují k objasnění příčiny vzniku události. Jsou-li jistěny rozpory mezi výpověďmi účastníků nebo výpovědí a zjištěnými skutečnostmi, lze provést konfrontaci, o které je rovněž proveden zápis. Zápis o konfrontaci je obsahem přílohy 4. [19]

3.2.5 Zjištění škody

Prvotní odhad škody je odhad, provedený na místě vzniku události, sloužící k prvotnímu hlášení a pro odhad rozsahu události.

Konečné zjištění škody na majetku provozovatele dráhy, je provedeno vedoucím zaměstnancem organizační jednotky na žádost pověřené osoby. Výše škody musí být vyčíslena nejpozději do 20 dnů od vzniku mimořádné události. Určení výše škody na drážním vozidle, která vznikla provozovateli dopravy, je provedeno během komisionální technické kontroly. [19]

3.2.6 Vyhodnocení záznamů

Vyhodnocení odebraných záznamů ze záznamových zařízení je prováděno objektivně, odborně způsobilým zaměstnancem. Záznamy jsou převáděny na textové výstupy a za jejich přesnost nese odpovědnost zaměstnanec, který přepis vyhotovil. [22]

3.2.7 Stanovení příčiny a odpovědnosti

Stanovení příčiny a odpovědnosti je finálním výsledkem šetření. Za bezprostřední příčinu se uvede konkrétní skutečnost, která vznik události způsobila. Předpokladem pro její stanovení, je přesné a pečlivé provedení předcházejících kroků postupu. Podklady jsou tvořeny:

- výsledky ohledání místa vzniku,
- zajištěnými záznamy a dokumentací,
- výsledky provedených kontrol a měření,
- zápisy se zúčastněnými. [19]

3.2.8 Vyhodnocení příčin a okolností

Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události je písemné vyjádření o stanovených příčinách a okolnostech. Je tvořeno zjištěnými a zadokumentovanými skutečnostmi, zjištěnými v průběhu šetření. Těmi jsou:

- druh a označení mimořádné události, datum, čas a místo vzniku,
- popis události, včetně činností složek zasahujících na místě,
- základní identifikační údaje o účastnících mimořádné události, údaje o drážních vozidlech, zařízeních a ostatních technických a dopravních prostředcích
- následky na zdraví osob, vyčíslení škody na majetku podle jednotlivých vlastníků,
- informace přerušení či omezení provozu,
- způsob obnovení provozu,
- příčiny a okolnosti vzniku, včetně určení odpovědnosti,
- navrhovaná opatření,

- datum a místo vyhotovení vyhodnocení, jméno, příjmení a podpis pověřené osoby,
- datum a podpis statutárního orgánu provozovatele dráhy nebo drážní dopravy podle věcné příslušnosti. [19]

Vyhodnocení příčin a odpovědnosti je ihned po vyhotovení zasláno elektronickou formou příslušným orgánům, např. Drážní inspekci, Drážnímu úřadu, příslušnému provozovateli dráhy a dalším. [22]

3.3 Spis mimořádné události

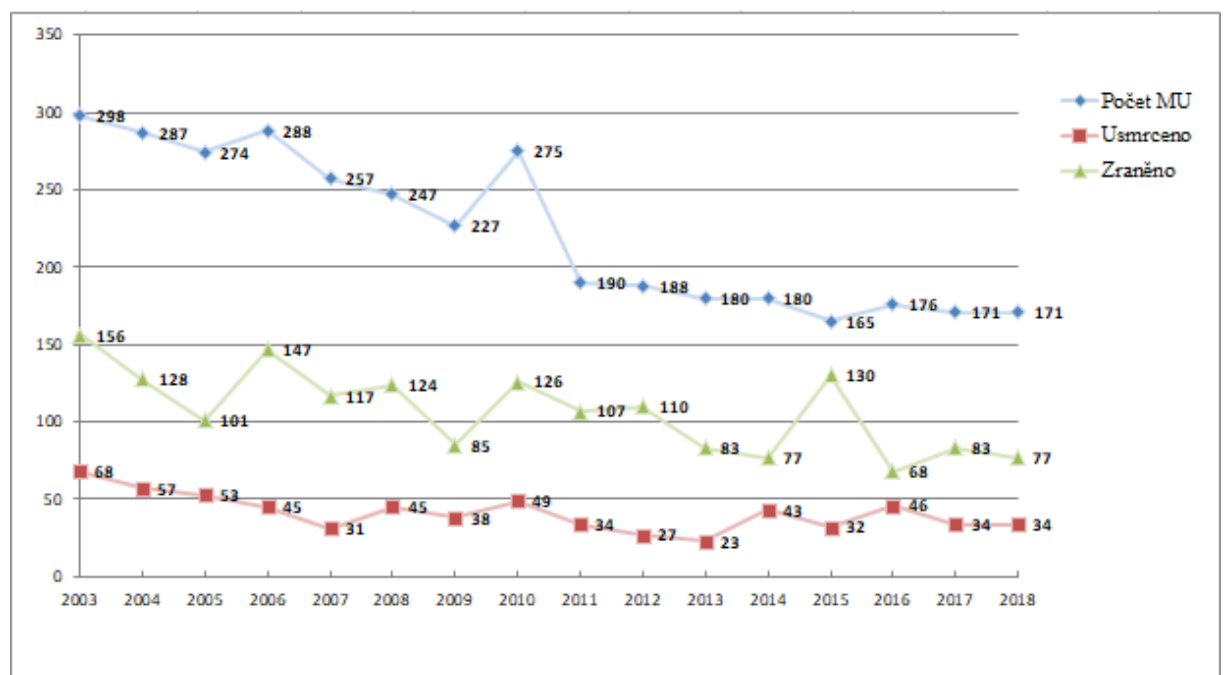
O každé mimořádné události musí být založen spis, který zakládá, vede a ukončuje pověřená osoba provozovatele dráhy nebo drážní dopravy. Spisy mají vlastní spisové číslo a musí obsahovat informace podle věcného charakteru mimořádné události, což jsou doklady a skutečnosti zajištěné v souvislosti s vyšetřováním příčin a okolností vzniku mimořádné události. Nahlížet do něj může pouze statutární orgán provozovatele dráhy, drážní dopravy nebo jimi pověřeni zaměstnanci.

Spis se skládá z obalu spisu, kde jsou uvedeny základní informace, viz příloha D, obsahu spisu, viz příloha E, což je souhrn pomůcek, tiskopisů a dalších dokumentů, které může spis podle charakteru mimořádné události obsahovat a dále pak z dokumentů samotných. [19]

4 Návrh postupu vyšetřování konkrétní mimořádné události a jeho zhodnocení

Vznik mimořádných událostí v dopravě může být důsledkem různých příčin. Podle statistik drážní inspekce tvoří velkou část mimořádných událostí události, ke kterým došlo na železničních přejezdech. Tyto mimořádné události mívají ve většině případů tragické následky. Na vině je nejčastěji lidský faktor, konkrétně řidiči silničních vozidel, kteří nerespektují pravidla silničního provozu a přednost železniční dopravy na místech úrovnového křížení pozemní komunikace s dráhou. Vývoj počtu mimořádných událostí na železničních přejezdech za posledních 15 let je zobrazen na grafu 4.1.

Graf 4.1 Vývoj počtu mimořádných událostí na přejezdech v letech 2003 – 2018



Zdroj: vlastní zpracování podle [23]

Na základě zpracovaných dat zobrazených v grafu 4.1 můžeme říct, že počet mimořádných událostí na železničních přejezdech měl za uplynulých 15 let klesající tendenci. Výjimkou je rok 2010, kdy na železničních přejezdech došlo ke 275 mimořádným událostem. Nejméně jich pak bylo v roce 2015 a to 165.

V souvislosti s problematikou mimořádných událostí na železničních přejezdech, bude praktická část bakalářské práce zaměřena na návrh postupu při vyšetřování simulované mimořádné události. Popisovaná událost bude představovat právě střet silničního vozidla s drážním vozidlem na železničním přejezdu.

Na mimořádnou událost budou aplikovány obecné zásady a předpisy postupu vyšetřování, které jsou obsaženy v předpisu D-17 a v prováděcím opatření k předpisu D-17/1, které obsahuje metodické návody a tiskopisy. Tyto předpisy jsou platné na dráhách provozovaných SŽDC a jsou závazné pro všechny jejich zaměstnance. Postup činnosti jednotlivých složek integrovaného záchranného systému je shrnut v Katalogovém souboru typové činnosti STČ – 08/IZS – Dopravní nehoda a Katalogovém souboru typové činnosti STČ – 09/IZS – Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob.

Bude popsán postup zajištění místa nehody a funkce jednotlivých složek integrovaného záchranného systému. Dále budou popsány činnosti vyšetřování probíhající na místě a jejich následné vyhodnocení s navrhovanými opatřeními.

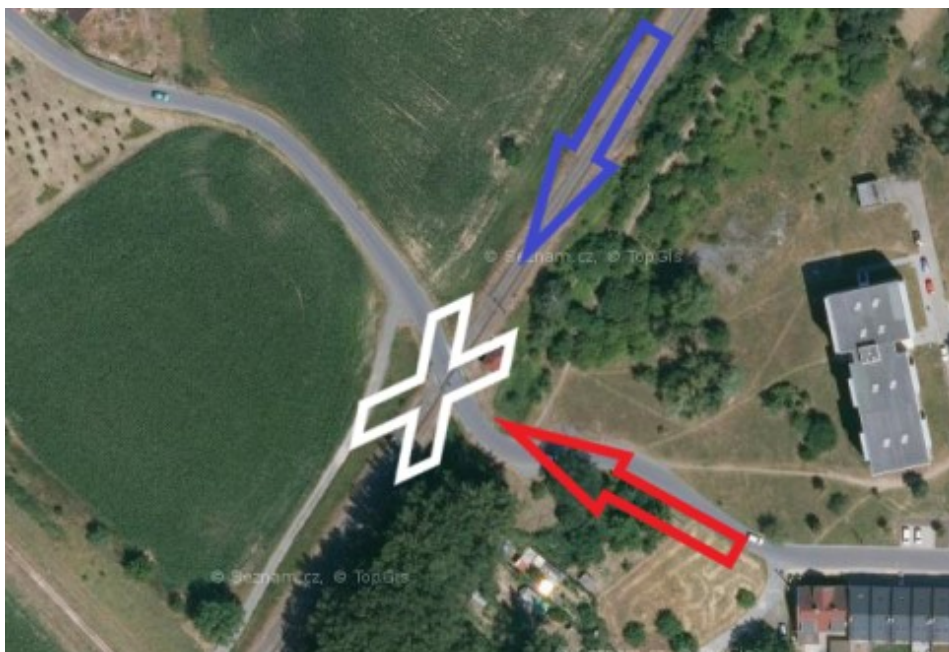
Součástí praktické části bakalářské práce bude zhodnocení, postupu vyšetřování a návrhy na zlepšení, jejichž implementace by mohla postup zefektivnit.

4.1 Popis mimořádné události

Dne 20. 3. 2019 v 9:09 došlo ke vzniku mimořádné události na železničním přejezdu. Osobní automobil značky Škoda, jedoucí po ulici Rybářská, ve směru od ulice Přichystalova, ve městě Olomouc, vjel na železniční přejezd, a to ve chvíli, kdy se k železničnímu přejezdu blížil osobní vlak.

Na obrázku 4.1 je červeně je znázorněna jízda osobního automobilu. Modrá šipka představuje směr jízdy, kterým se pohyboval vlak. Bílý symbol označuje místo, kde došlo ke střetu vozidel.

Obrázek 4.1 Znázornění místa mimořádné události



Zdroj: vlastní zpracování podle [24]

Osobní vlak R 912 Bouzov započal svou jízdu ve stanici Šumperk, ze které odjížděl 8:09 a jeho konečnou stanicí měla být stanice Brno – Královo Pole. Příjezd do cílové stanice měl být podle jízdního řádu v 10:45. V době kdy došlo k nárazu, cestovalo vlakem 87 cestujících. Dále se ve vlaku nacházel strojvedoucí a vlakvedoucí.

Druhým účastníkem této mimořádné události byl osobní automobil, ve kterém cestovaly dvě osoby. Kromě řidiče se v automobilu nacházela ještě jedna osoba na sedadle spolujezdce.

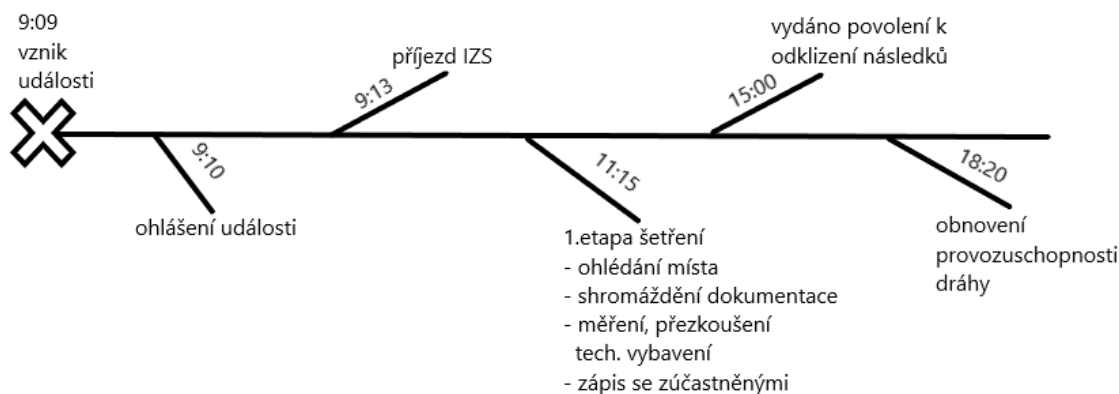
Místem, kde došlo ke střetu, byl železniční přejezd na ulici Rybářská. Identifikační označení železničního přejezdu je ŽP P7599. Jedná se o jednokolejný přejezd, který je zabezpečen světelnou a zvukovou výstražnou signalizací, bez doplnění závorovými břevny.

Silniční pozemní komunikace, po které se pohyboval osobní automobil, není rozdělena vodící čarou na jednotlivé jízdní pruhy. V úseku, kde se nachází železniční přejezd je rychlost upravena dopravním značením, které se nachází cca 100m před železničním přejezdem. Rychlost je zde snížena na maximální povolenou rychlost 30km/h.

Přestože strojvedoucí zahájil brždění vlaku ihned, jakmile osobní automobil vjíždějící na železniční přejezd zpozoroval, bylo již příliš pozdě a srážce nebylo možné zabránit. Vlak narazil do automobilu z pravé strany, předním čelem vlaku. Vlivem rychlosti byl osobní automobil vlakem tlačěn ještě několik metrů. Po úplném zastavení zůstal automobil částečně zaklíněn pod přední částí vlaku.

Vlivem nárazu došlo ke zraněním nejen u posádky automobilu, ale také u cestujících ve vlaku. Zraněno bylo celkem 25 cestujících. U 16 z nich byla zranění pouze lehká, u 7 z nich se jednalo o středně těžká zranění a další dva cestující byli zranění těžce. Lehce zraněný byl rovněž strojvedoucí. Vzhledem k charakteru jeho zranění byl schopen okamžitě nahlásit vznik mimořádné události úsekovému dispečerovi a tím zamezit možným dalším tragickým následkům. Hůře dopadla situace pro řidiče a jeho spolujezdce z osobního automobilu. Spolujezdce na místě podlehl těžkým zraněním. Řidič byl s těžkými zraněními transportován rychlou záchrannou službou do nemocnice. Průběh činností, následujících v místě události po jejím vzniku je znázorněn na obrázku 4.2

Obrázek 4.2 Činnosti probíhající v místě vzniku mimořádné události



Zdroj: vlastní zpracování

4.2 Ohlášení

Prvotní ohlášení vzniku mimořádné události provedl strojvedoucí vlaku bezprostředně po jejím vzniku. Ohlášení bylo provedeno telefonicky ohlašovacímu pracovišti, kterým bylo centrálního dispečerského pracoviště (dále „CDP“) Přerov.

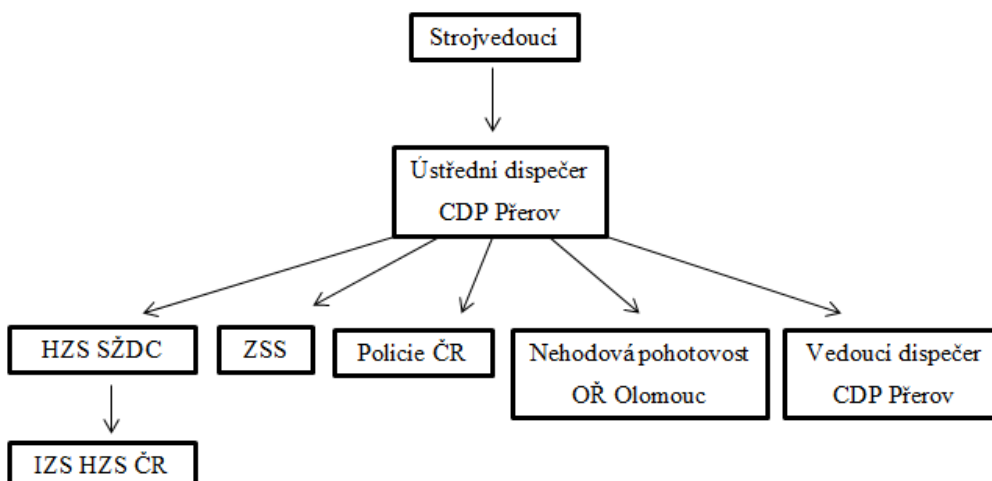
Do hlášení strojvedoucí uvedl:

- příjmení, pracovní zařazení, organizační složku a místo odkud volá,
- místo vzniku události a její stručný popis,
- druh a čísla postižených vlaků,
- počet zraněných,
- poškození zařízení,
- rozsah nesjízdnosti kolejí. [10]

Informace byla na ohlašovací pracovišti přijata úsekovým dispečerem CDP. Dispečer si všechny nahlášené údaje zapsal a okamžitě provedl opatření, bránící vzniku dalších škod. Tímto opatřením bylo zastavení vlaků, blížících se k místu události, pomocí funkce „Generální stop“. Tato funkce umožňuje výpravčím provést zastavení vlaků v určitém okruhu bez součinnosti strojvedoucích.

Dále pak předal hlášení dle ohlašovacího rozvrhu Nehodové pohotovosti Oblastního ředitelství (dále „OŘ“) Olomouc, vedoucímu dispečerovi a Hasičskému záchrannému sboru (dále „HZS“) SŽDC, který zajistil ohlášení složce IZS HZS ČR. Vzhledem ke zraněním na místě ohlásil událost také Zdravotnické záchranné službě (dále „ZZS“) a Policii ČR. Schématické znázornění ohlášení je na obrázku 4.3.

Obrázek 4.3 Ohlášení mimořádné události podle ohlašovacího rozvrhu



Zdroj: vlastní zpracování

Do hlášení ústřední dispečer uvedl datum, čas a místo vzniku mimořádné události, popis jejího průběhu a následky, tj. počet usmrcených a zraněných osob, předběžný odhad škody a předpokládaná omezení nebo zastavení drážní dopravy, jméno a příjmení ohlašovatele a kontaktní spojení na něj, název provozovatele dráhy a název provozovatele drážní dopravy.

Vedoucí dispečer, který jeho hlášení převzal, informoval dle Svolačacího rozvrhu zaměstnance nehodové pohotovosti Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy (dále „O18“) Ostrava, do jehož oblasti působnosti Olomouc spadá, viz obrázek 4.4. Dále informoval ústředního dispečera, elektrodispečera Správy elektrotechniky a energetiky (dále „SEE“). Drážní inspekce byla informována příslušným zaměstnancem O18.

Obrázek 4.4 Mapa působnosti územních pracovišť O18



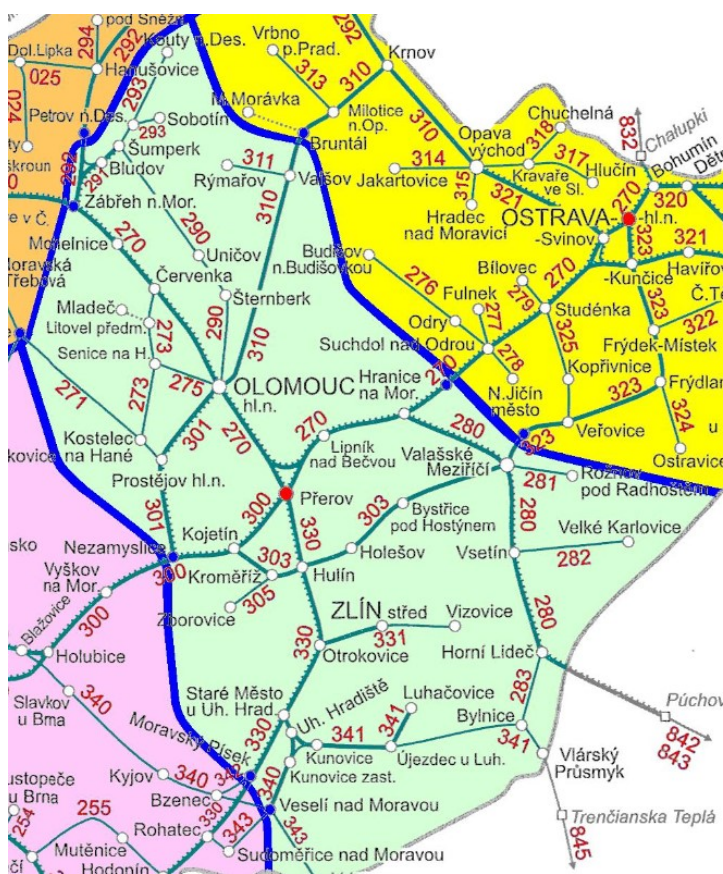
Zdroj: vlastní zpracování podle [25]

4.3 Složky integrovaného záchranného systému

Na základě informací, dostupných z místa události, bylo na místo posláno odhadované množství sil, potřebných pro záchranné a likvidační práce. Byl vyhlášen druhý stupeň poplachu a závažnost nehody vyžadovala na místě účast všech složek integrovaného záchranného systému (dále „IZS“). Na záchraně a odklizení následků se tedy podílely složky hasičského, záchranného i policejního sboru.

Jako první na místo nehody dorazila jednotka HZS Olomouckého kraje, která vyjížděla z nedaleké hasičské stanice, která sídlí na ulici Schweitzerova, a to v 9.13h, tedy 4 minuty po vzniku mimořádné události. O pár okamžiků později na místo dorazila ZZS Olomouckého kraje a Policie ČR. Jako poslední, vzhledem k největší dojezdové vzdálenosti, na místo dorazila jednotka požární ochrany HZS SŽDC, která vyjížděla z Přerova. Působnost HZS SŽDC Přerov je k vidění na obrázku 4.5.

Obrázek 4.5 Mapa zásahového obvodu HZS SŽDC Přerov



Zdroj: vlastní zpracování podle [25]

Velitelem zásahu byl na místě určen velitel jednotky HZS Olomouckého kraje, který byl označen vestou s nápisem „Velitel zásahu“. Ihned po příjezdu k zásahu vizuálně prozkoumal okolí mimořádné události, přičemž zjistil kouř, vycházející z osobního vozidla. Nařídil jeho okamžité zajištění. Dále zjistil, zda nehrozí nějaký další zdroj nebezpečí, jako například elektrické vedení. Mezitím Policie ČR provedla uzavření okolí místa nehody a přilehlé cesty.

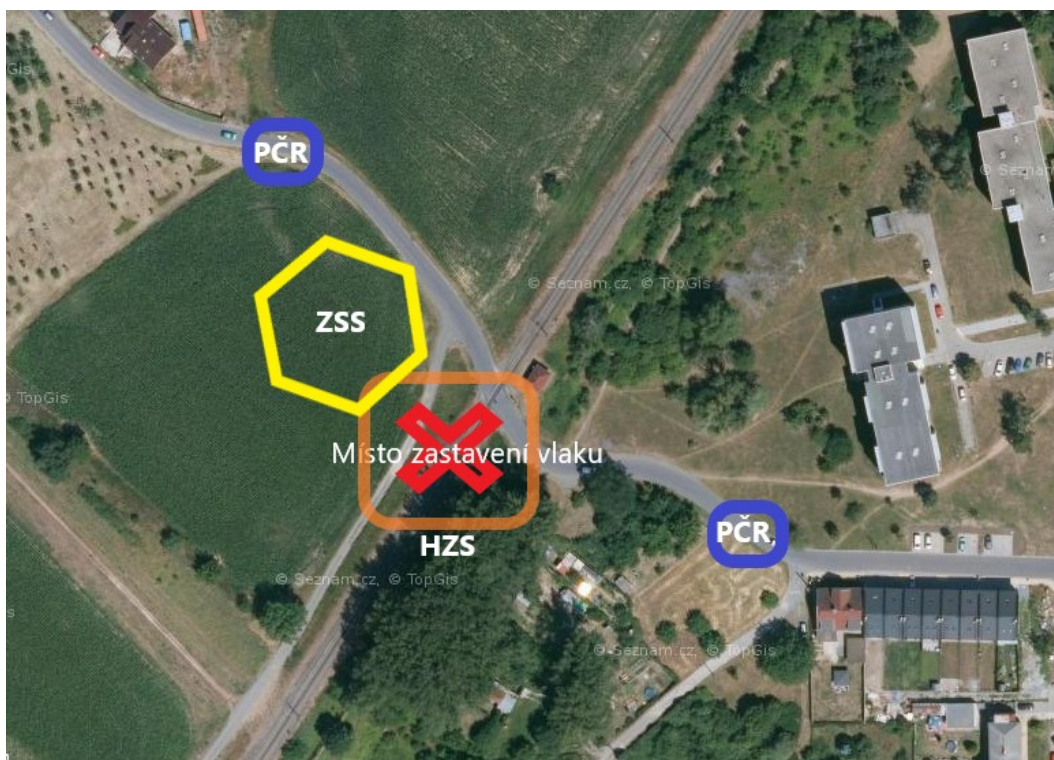
Při ohledání rovněž zjistil, že prvotní informace, které byly předány ohlašovatelem, tedy strojvedoucím, z místa vzniku nehody, nebyly zcela dostačující. Na místě bylo několiknásobně větší množství zraněných osob. Situace byla řešena okamžitým ohlášením na dispečink rychlé záchranné služby a požadavkem na vyslání dalších jednotek. V daný čas zasahovaly všechny další jednotky u jiných případů a nebyla možnost je z místa jejich akce odvolat. Zmobilizovány tak byly jednotky záchranné služby Zlínského kraje.

Velitel zásahu v návaznosti na zjištění těchto skutečností rozhodl o rozčlenění místa na jednotlivé sektory a rozřídění zraněných podle rozsahu jejich zranění. Cílem tohoto kroku bylo zefektivnit práci všech záchranných složek a urychlit tak postup při péči o zraněné.

4.3.1 Rozdělení na sektory

Jelikož se jednalo o mimořádnou událost s velkým počtem obětí, bylo nutné dodržet organizovanost a zajistit dostatečné množství sil pro minimalizaci počtu obětí a zmírnění trvalých následků u zraněných osob. Při zásahu byl využit taktický přístup, jehož zásadami je jištění záchranářů, omezení šíření účinků mimořádné události, vyproštění osob, stabilizace raněných a jejich třídění podle charakteru zranění a transport raněných. [26] Na základě těchto principů bylo místo vzniku události rozděleno na jednotlivé sektory, viz obrázek 4.6.

Obrázek 4.6 Rozdělení místa na sektory IZS



Zdroj: vlastní zpracování podle [24]

Sektor určený pro jednotky požární ochrany je na obrázku zobrazen oranžovou barvou. Jejich činností bylo převzít řízení zásahu a rozčlenění na jednotlivé sektory. Dále zamezit šíření účinků události, jako jsou požáry, únik nebezpečných látek a souběžně provádět činnosti při záchraně raněných osob. Součástí byla také pomoc při třídění osob.[27]

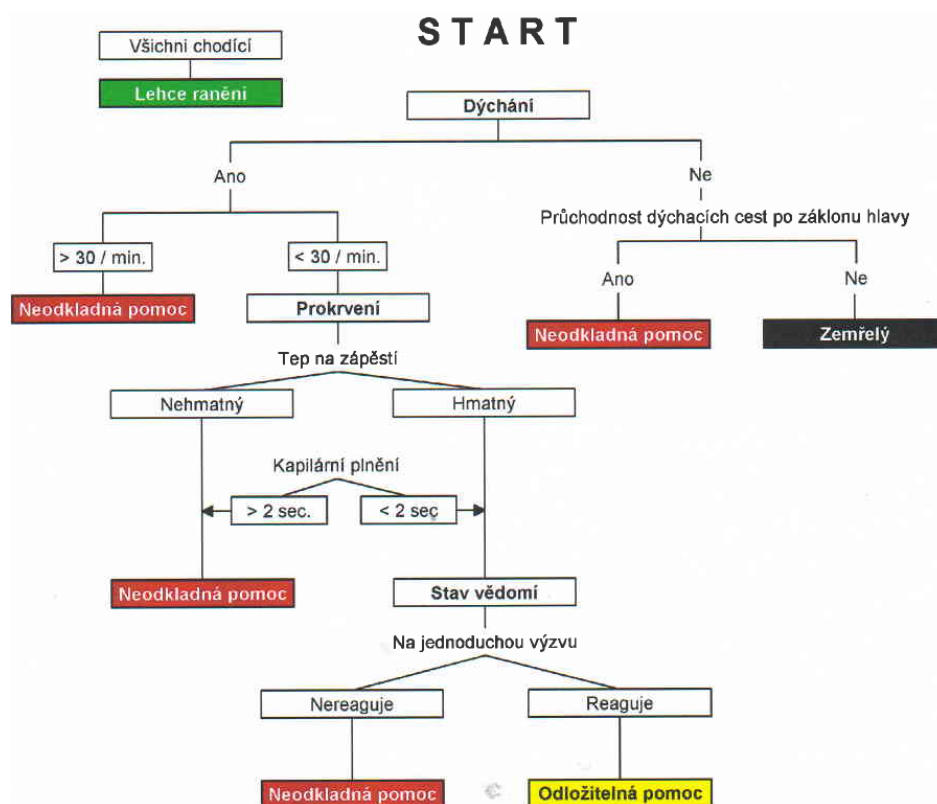
Sektor zdravotnických záchranných jednotek, který je na obrázku vyznačen žlutou barvou, byl organizován velitelem zdravotnické složky. Skládal se ze stanoviště třídících skupin, stanoviště přednemocniční neodkladné péče (dále „PNP“) a stanoviště, ze kterého probíhal odsun zraněných. Na stanovišti PNP dochází k prvotnímu ošetření osob. Na výstupu ze stanoviště PNP bylo zřízeno stanoviště odsunu. Místo bylo stanoveno na základě nutnosti odstavení vozidel, možnosti naložen zraněných a odsunu do zdravotnického zařízení. [27]

Příslušníci policie ČR, jejichž sektor je na obrázku zobrazen modrou barvou, měli zajistit uzavření místa a regulaci dopravy v okolí mimořádné události. Jejich stanoviště byla umístěna v obou směrech na příjezdových cestách k uzavřené zóně. Zabezpečovali tak realizaci režimových opatření na vstupech a výstupech zóny. Prováděli také identifikace účastníků události a jejich evidenci. [27]

4.3.2 Rozdělení zraněných - metoda START

Jeden ze způsobů, kterými lze minimalizovat trvalá zranění, a který byl použit u této události, je poskytnutí odpovídající první pomoci a maximální možné přednemocniční péče. Vzhledem k nedostatečnému množství zdravotnických záchranných sil na místě události bezprostředně po vzniku nehody, bylo provedeno laické třídění raněných osob metodou START (Snadné Třídění A Rychlá Terapie). Schéma metody START je zobrazeno na následujícím obrázku 4.7. Po příjezdu dalšího zdravotnického personálu bylo následně provedeno odbornější třídění. [27]

Obrázek 4.7 Metoda START



Zdroj:[28]

Prioritou v těchto případech jsou ranění, u kterých je nutné provedení PNP, tedy těch s nejzávažnějšími poraněními. Rozdělování podle principu metody START bylo na místě provedeno ve spolupráci příslušníku jednotlivých složek IZS, kteří byli důkladně proškolení. [27]

Proběhlo tedy rozdělení do 4 kategorií, za pomoci barevných pásek:

- červená - pacienti s nejvyšší prioritou, u kterých docházelo k selhávání životních funkcí,
- žlutá - byla přidělena těm, kteří nebyli za pomoci vlastních sil schopni pohybu,
- zelená - označovala soběstačné osoby, které utrpěly pouze lehká zranění,
- černá - osoby, bez jakýchkoliv známek životních funkcí. [27]

Pacienti byli podle stupně priority přiváděni na stanoviště PNP. Do poslední kategorie byl zařazen pouze jeden účastník nehody, a to spolujezdec z osobního automobilu, Tato osoba byla prozatím ponechána na místě. Ostatní zranění byli soustředěni do stanoviště třídících skupin a následně v případě nutnosti transportováni do nemocnice.

4.4 Operativní řízení železničního provozu při MU

Během vyšetřování mimořádné události a následných prací, souvisejících s odklizením následků byl v tomto úseku přerušen provoz. S ohledem na odhadovanou dobu přerušení provozu, bylo nutné provést opatření, která by minimalizovala dopad na celkový provoz. Příslušní dispečeři byli informováni o každé změně situace.

O vzniku mimořádné události byli informováni všichni dopravci, kterých se přerušení provozu dotklo. Během přerušení provozu jim byly průběžně předávány informace o aktuálním stavu a o předpokládané době, po kterou bude ještě provoz přerušen.

Na vznik mimořádné události a přerušení provozu byli upozorněni rovněž cestující. O této situaci byli informováni pomocí informační tabule na nádražích a za pomoci webových stránek. Příslušný dispečeř v rámci svých pravomocí organizoval odklonovou dopravu a spolupracoval s dopravcem při organizaci náhradní dopravy.

4.5 První etapa vyšetřování

Prvotní šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události bylo na místě provedeno pověřenými osobami provozovatele dráhy a Drážní inspekcí. Za provozovatele drážní dopravy bylo šetření v místě události na základě Smlouvy o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě provedeno pověřenou osobou SŽDC, která následně předala informace pověřené osobě za stranu provozovatele drážní dopravy. Tato osoba, konkrétně zaměstnanec Inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále „IBŽD“), pak prováděla veškeré další úkony, spojené s šetřením příčin a okolností vzniku mimořádné události za stranu provozovatele drážní dopravy. [29]

Za stranu provozovatele dráhy byl vyšetřováním na místě pověřen zaměstnanec (dále „pověřená osoba“) O18. Funkcí pověřené osoby je zajištění místa mimořádné události, pořízení dokumentace postupu při zabezpečení a obsluze dráhy a organizace drážní dopravy, stavu stavby dráhy, stavby na dráze a drážní vozidla. [19]

Za stranu provozovatele dráhy byla na místě také osoba, pověřená prováděním zajišťovacích úkonů. Tato funkce je vykonávána zaměstnancem místně příslušné Organizační jednotky, který je zařazen do nehodové pohotovosti. V tomto případě bylo Organizační jednotkou OŘ Olomouc. [19]

Vyšetřování na místě se účastnil také inspektor Drážní inspekce Ostravského inspektorátu, do jehož územní působnosti město Olomouc spadá. Šetření, prováděné Drážním inspektorem, se nezabývá odpovědností za trestný čin a smyslem šetření nebylo nalezení viníka. Jeho úkolem bylo odhalit rizika a bezpečnostní mezery a následně vydat doporučení k eliminaci těchto rizik do budoucna. Při požádání pověřené osoby bylo inspektorovi umožněno nahlížet do všech dokumentů, souvisejících se vznikem události. [12]

Všechny osoby, účastníci se vyšetřování se ihned po příjezdu na místo události hlásily u velitele zásahu. Pověřená osoba i osoba určená k provádění zajišťovacích úkonů, byly označeny průkazem „POVĚŘENÁ OSOBA – NEHODOVÁ POHOTOVOST“. Vyšetřování bylo zahájeno osobou určenou k provádění zajišťovacích úkonů. [19]

Po vzájemné dohodě mezi Policií ČR a dalšími účastníky vyšetřování byly některé úkony při šetření provedeny společně a jejich dokumentace byla zařazena do spisu

události. U strojvedoucího byla provedena dechová zkouška na alkohol nebo požití jiných návykových látek. U řidiče osobního automobilu to vzhledem k vážnosti jeho zranění nebylo možné. Všechny činnosti, prováděné v místě události byly vykonávány v souladu se zásadami bezpečné práce, a takovým způsobem, který nenarušoval průběh záchranných prací.

4.5.1 Ohledání místa

Ohledání místa vzniku mimořádné události bylo provedeno pověřenou osobou a drážním inspektorem. Skutečnosti, zjištěné při ohledání místa události jsou jednou z nejdůležitějších částí při vyšetřování. Při ohledání byl vyplněn formulář „Zápis o ohledání místa mimořádné události“, který byl založen do Spisu mimořádné události. Ohledání místa mimořádné události bylo provedeno ve směru jízdy drážního vozidla. Byly provedeny fotografie, nákresy, zvukové a video záznamy. [22]

Železniční přejezd P7599 je jednokolejný přejezd na železniční trati 301 Nezamyslice – Olomouc. Přejezd leží na kilometru 99,184. Jedná se o celostátní, jednokolejnou, elektrifikovanou trať. Přejezd je opatřen svislými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“, umístěným na stožáru výstražníku, který se nachází na po pravé straně účelové komunikace. Pod výstražným křížem je umístěna světelná skříň přejezdového zabezpečovacího zařízení (dále jako „ZPP“), které je doplněnou tabulkou „POZOR VLAK“.

Železniční přejezd je zabezpečen ZPP se světelnou a zvukovou signalizací, bez doplnění závorovými břevely. Světelná skříň byla vytočena pod úhlem cca 70° vlevo k ose přejezdové vozovky. Rubové strany světelných skříní byly opatřeny samolepicí fólií, nesoucí označení železničního přejezdu alfanumerickým identifikačním kódem P7599. ZPP na místě vzniku mimořádné události je k vidění na obrázku 4.8.

Obrázek 4.8 ZPP na přejezdu P7599



Zdroj: [30]

Přejezd křížuje účelovou komunikaci ulice Rybářská, která je propojením sídlištních celků s napojením na silnici II/435 s návazností i na silnici D/I 35. Šířka komunikace je ve vzdálenosti 2,5m od osy koleje 5,0m, dále 4,7m. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 75°. Traťová rychlost je v tomto úseku 90 km/h.

Vlak byl brzděn průběžnou samočinnou tlakovou brzdou, ovládanou ze stanoviště strojvedoucího. Následnou zkouškou, nebyly zjištěny žádné závady na brzdícím systému. Žádné závady nebyly rovněž zjištěny při přezkoušení lokomotivní houkačky. Další zjišťování technického stavu drážního vozidla bylo s ohledem na náročnost na měřidla a další pomůcky provedeno formou komisionální kontroly. Kontrolou ZPP také nedošlo ke zjištění narušení funkčnosti.

Přední čelo vlaku bylo označeno návěstí „Začátek vlaku“, dvěma bílými světly pozičních svítlen ve stejné výši, doplněno bílým světlem střední reflektorové svítilny. Konec vlaku byl označen návěstí „Konec vlaku“, dvěma červenými světly pozičních svítlen ve stejné výši.

Přední čelo vlaku se v okamžiku konečného zastavení po nárazu do osobního automobilu nacházelo v km 99,402, tj. 218m za místem, kde došlo ke střetu. Při mimořádné události nedošlo k vykolejení vlaku. Došlo k poškození přední části hnacího

drážního vozidla, včetně kabiny strojvedoucího. Vlivem nárazu došlo rovněž k poškození části interiéru drážního vozidla. Ostatní části vlaku nebyly poškozeny.

Povrch komunikace byl v okamžiku vzniku mimořádné události mokrý. Nebyly zjištěny žádné stopy pneumatik po brzdění. V době vzniku dopravního nehody se teplota pohybovala okolo 9 °C. Bylo bezvětří. Viditelnost byla značně snížena vlivem mlhy a drobného mrholení. Železniční přejezd je situován na mírném horizontu a bezprostředně před ním řidič projíždí zatáčkou. Rozhled na trať byl tedy značně omezen.

4.5.2 Shromáždění dokumentace

Aby nedošlo ke ztrátě, znehodnocení nebo dodatečné úpravě, provedla osoba pověřená provedením zajišťovacích úkonů na místě shromáždění všech dostupných písemných dokladů, nahrávek záznamových zařízení používaných při provozování dráhy a drážní dopravy a záznamů z rychloměrů. Vyjmutí záznamů z technických zařízení bylo provedeno zaměstnancem, odborně způsobilým k vyjmutí záznamů, za přítomnosti pověřené osoby.[22]

Při vyjmutí záznamu z rychloměru byly zaznamenány všechny potřebné údaje, jako jsou čas vyjmutí, tedy čas, ve kterém bylo zahájeno posunutí rychloměrného proužku a místo zastavení. Tedy přesná kilometrická poloha, ve které se po nárazu nacházelo čelo drážního vozidla.

Dopravní deníky, zápisníky, záznamníky, kontrolní knihy a všechny další dokumenty byly vedeny v papírové formě. Zaměstnanec, který vykonával dopravní službu, byl na vyjmutí listů z nich upozorněn a mohl si tak v klidu přepsat důležité dopravní údaje na čisté listy. Na přední stranu obalu dokumentace byl proveden zápis o vyjmutí. [22]

4.5.3 Zápisy výpovědí účastníků události

Při provádění zápisů se strojvedoucím a vlakvedoucím byla přítomna pověřená osoba provozovatele dráhy, pověřená osoba provozovatele drážní dopravy a inspektora Drážní inspekce. Zápisy byly provedeny přímo na místě události.

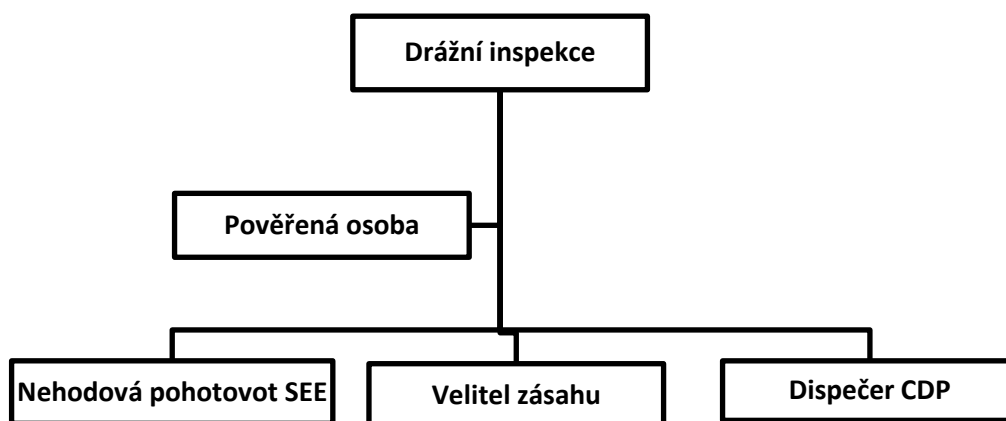
Strojvedoucí i vlakvedoucí byli vyzváni, k souvislému popisu mimořádné události z jejich pohledu. Celé jejich vysvětlení situace bylo zaznamenáno doslovně do formuláře Zápis se zaměstnancem (dále jen „Zápis“). [22] Následně jim byly položeny doplňující otázky. Jejich výpovědi nebyly v rozporu a ani informace v nich obsažené nebyly v rozporu se zjištěnými skutečnostmi.

Zápis s řidičem osobního automobilu nebylo s ohledem na jeho zdravotní stav možné provést přímo na místě události. Zápis byl vyhotoven dodatečně Policií ČR ihned, jakmile to jeho zdravotní stav umožnil.

4.5.4 Odklizovací práce

Po zdokumentování všech skutečností, potřebných pro vyšetřování a ukončení dokumentace, byl vydán souhlas Drážní inspekce se zahájením odklizovacích prací. Souhlas byl předán pověřené osobě. Ta o něm dále informovala velitele zásahu, dispečera CDP Přerov, velitele zásahu a příslušníka nehodové pohotovosti SEE. [19] Informační tok souhlasu je zobrazen na obrázku 4.9.

Obrázek 4.9 Informační tok souhlasu se zahájením odklizovacích prací



Zdroj: vlastní zpracování

Zajištění nehodových pomocných prostředků provedl dispečer CDP Přerov, na základě požadavku velitele zásahu HZS SŽDC, kontaktováním Depa kolejových vozidel Olomouc. Po ukončení odklizovacích prací byla odborně způsobilými zaměstnanci

posouzena provozuschopnost dráhy. Výsledek tohoto posouzení byl zadokumentován. [19]

4.6 Druhá etapa vyšetřování

Po ukončení prvotního šetření pověřená osoba ještě v ten den, na základě podkladů, které obdržela od osoby pověřené zajišťovacími úkony, sepsala Hlášenku (viz příloha E). Originál Hlášenky byl založen do spisu, vedeného k vyšetřování, spolu se seznamem subjektů, které obdržely kopie. Kopie byly zaslány v elektronické formě:

- útvaru GŘ SŽDC, zabývajícím se personální a zaměstnaneckou agendou
- všem organizačním jednotkám, které se účastnily šetření,
- Oblastnímu ředitelství Olomouc
- provozovateli drážní dopravy,
- jednotce požární ochrany HZS SŽDC. [22]

Další etapou vyšetřování bylo vyhodnocení záznamů a dokumentace, zajištěné v místě události, komisionální technická prohlídka, vyčíslení škody vzniklé dopravci a provozovateli dráhy a stanovení příčiny a odpovědnosti vzniku mimořádné události.

4.6.1 Vyhodnocení záznamů

Vyhodnocení záznamů, zajištěných na místě události bylo vyhotoveno objektivně, odborně způsobilými zaměstnanci. Záznamy byly převedeny do písemné podoby a jejich originály byly založeny do spisu mimořádné události.

Za provozovatele dráhy bylo vyhodnocení zajištěných záznamů provedeno zaměstnancem o O18, který byl k této činnosti odborně způsobilý. [19] Vyhodnocení záznamů ze strany provozovatele drážní dopravy bylo provedeno zaměstnancem IBŽD, rovněž způsobilým k této činnosti. [29] Vyhodnocením záznamů zajištěných z mechanického rychloměru nebylo zjištěno nedodržení předepsaných rychlostí.

4.6.2 Komisionální technická prohlídka

Na místě události byla provedena pouze zběžná technická kontrola drážního vozidla, vzhledem k náročnosti na vybavení. Důkladná technická kontrola tak byla provedena později, komisionálně.

Komise byla svolána dopravcem a sestávala z:

- odpovědného zástupce provozovatele drážního vozidla,
- pověřeného zaměstnance Oblastního centra údržby,
- pověřené osoby, šetřící událost. [22]

Do zápisu bylo uvedeno, že všechny naměřené hodnoty, zjištěné prohlídkou drážního vozidla, jsou v toleranci a technický stav vozidla nebyl příčinou vzniku mimořádné události. Zápis z prohlídky byl předán odpovědným osobám.

Součástí komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla je vyčíslení škody na drážním vozidle, vzniklé v důsledku mimořádné události.

4.6.3 Odhad škody

Písemné vyčíslení škody bylo vyhotoveno ve stanovené lhůtě do 20 dnů ode dne vzniku mimořádné události. Na vyčíslení škody se podílela komise odborníků. Byl vyhotoven odhad škody, která vznikla provozovateli dráhy a odhad škody, vzniklé provozovateli drážní dopravy. [22]

Na základě komisionální zkoušky byla škoda na drážním vozidle vyčíslena na 1 342 768 Kč. Výše škody, vzniklé na zařízení infrastruktury dráhy činí 53 128 Kč. Celková škoda výše škody, která vznikla provozovateli dráhy a dopravci při mimořádné události je tedy 1 395 896Kč.

Škoda, která vznikla na osobním automobilu, byla likvidátorem pojišťovny vyčíslena na 230 000 Kč. Na zavazadlech a jiném majetku cestujících osobního vlaku, vznikla škoda 10 000 Kč. Celkem tedy škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku činila 240 000 Kč.

4.6.4 Stanovení příčiny a odpovědnosti

Ke stanovení příčiny a odpovědnosti vzniku mimořádné události bylo provedeno zhodnocení skutečností, zjištěných ohledáním místa mimořádné události, vyhodnocením dokumentace a zajištěných záznamů. Dále byly součástí výsledky kontroly technického stavu drážního vozidla, zabezpečovacího zařízení a stavu dráhy a zápisy výpovědí zúčastněných osob. Konečná vyhodnocení vyhotovil za

provozovatele dráhy ředitel O18. [19] Za provozovatele drážní dopravy provedl vyhodnocení ředitel IBŽD. [29]

Kontrolou brzdového systému, která byla provedena již na místě události, nebyly zjištěny žádné technické závady. Technická závada nebyla zjištěna ani na lokomotivní houkačce. Výsledky zajištěné komisionální technickou prohlídkou drážního vozidla také neodhalily žádnou závadu, která by mohla být příčinou vzniku události. Rovněž záznamy odebrané z mechanického rychloměru neukázaly pochybení na straně strojvedoucího, kterým by bylo nedodržení předepsané rychlosti, v daném úseku.

Zabezpečovací zařízení železničního přejezdu P7599 v okamžiku vzniku mimořádné události vykazovalo normální činnost. Bylo provozováno s platnými průkazy způsobilosti a v technickém stavu, který těmto průkazům odpovídal.

Za bezprostřední příčinou, jejímž následkem byl střet drážního vozidla se silničním vozidlem v úrovni křížení dráhy a silniční pozemní komunikace, bylo určeno všemi vyšetřujícími subjekty nerespektování světelné a zvukové signalizace a neopatrné počínání si řidiče osobního automobilu. Na blížící se železniční přejezd řidiče upozorňovalo dopravní značení, oznamující železniční přejezd bez závor ve vzdálenosti 80 m od tohoto značení. Dopravní značení na místě je zobrazeno na obrázku 4.10. Bylo také zjištěno, že řidič rovněž nedodržel předepsanou maximální rychlost 30km/h v úseku, ve kterém se železniční přejezd nachází. Příčina střetu ze strany systému bezpečnosti nebyla zjištěna ani vyšetřováním provedeným Drážní inspekcí.

Obrázek 4.10 Dopravní značení na místě



Zdroj: vlastní zpracování podle [31]

4.6.5 Vyhodnocení provozovatele dráhy a provozovatelem drážní dopravy

Stanovení příčin a odpovědnosti byla vypracována každým subjektem a jejich stanoviska sloužila jako podklad písemných vyhodnocení. Za provozovatele dráhy bylo vyhodnocení vyhotoveno ředitelem O18 [19] a za provozovatele drážní dopravy ho provedl ředitel IBŽD [29]. Stanovení příčin a odpovědnosti bylo využito jako základ pro navržení preventivních opatření, bránícím opakování vzniku události podobného charakteru.

Za provozovatele dráhy vypracovala vyhodnocení pověřená osoba, která jako příčinu vzniku označila řidiče osobního vozidla, a zařadila mimořádnou událost podle vybraných kritérií do skupiny A – závažné nehody. Navrhovaná odpovědnost byla projednána s vedoucím OŘ Olomouc. Ten zároveň provedl doplnění Vyhodnocení o návrh na opatření železničního přejezdu závorovými břežky a termín předpokládané realizace na konec roku 2019. Vyhodnocení podepsané ředitelem O18 bylo zasláno Drážní inspekci a Drážnímu správnímu úřadu v předepsané lhůtě 60 dní od vzniku události. [19]

Za provozovatele drážní dopravy vypracovala vyhodnocení pověřená osoba, která jako příčinu vzniku označila rovněž řidiče osobního vozidla. Navrhovaná odpovědnost byla projednána s vedoucím Úseku osobní dopravy. Ze strany provozovatele drážní dopravy nebyla navržena žádná opatření. Návrh vyhodnocení zaslala pověřená osoba řediteli IBŽD ve stanovené lhůtě 30 dnů. Po odsouhlasení a podepsání ředitelem IBŽD bylo vyhodnocení včetně podpisu pověřené osoby odesláno pověřenou osobou Drážní inspekci a Drážnímu správnímu úřadu ve stanovené lhůtě 60 dnů. [29]

4.6.6 Vyhodnocení Drážní inspekce

Pro vypracování návrhů na preventivní opatření ze strany Drážní inspekce bylo podkladem stanovení příčiny mimořádné události od provozovatele dráhy a drážní dopravy a výsledky vlastního šetření. Drážní inspekce vydala na základě určení příčiny a okolností vzniku události bezpečnostní doporučení určené Drážnímu úřadu. Tomu doporučila, aby s ohledem na již dříve vydaná opatření, sloužící pro zvýšení bezpečnosti a předcházení vzniku mimořádných událostí na přejezdech, byla instalována pouze přejezdové zabezpečovací zařízení světlené doplněné závorovými břevny. Tímto opatřením by se měli řídit jak při projektování nových železničních přejezdů, tak při rekonstrukcích a modernizacích.

Tohle doporučení platí i u tohoto konkrétního železničního přejezdu. Závorová břevna sloužící jako optická a fyzická zábrana by v případě nerespektování světelné a zvukové signalizace snížila riziko, že by řidič na železniční přejezd vjel.

4.7 Zhodnocení postupu

Vyšetřování mimořádné události je složitý proces a je proto nutné, během něj přesně dodržet předepsaný postup. Porovnáním předpisu D17, který postup stanovuje, s postupem uplatněným u této události bylo zjištěno, že vyšetřování proběhlo v souladu s předpisem.

Prostor pro zlepšení bych však viděla v úpravě postupu při prvotním ohlášení mimořádné události strojvedoucím. Informace o vážnosti situace, konkrétně o počtu zraněných, značně podhodnocovaly danou situaci.

Strojvedoucí podal informace v takové rozsahu, jaký byl ve chvíli ohlašování schopen zajistit. Avšak bezprostředně poté, co zjistil, že je situace vážnější, neprovedl již aktualizaci informací. To způsobilo, že úsekový dispečer CDP Přerov nepožadoval dostatečné množství jednotek ZZS. Příjezd záchranářů povolanych ze Zlínského kraje se mohl v případě, že by byli povoláni okamžitě, značně urychlit.

Pokud by mezi povinnosti ohlašovatele, v tomto případě strojvedoucího vlaku, patřilo nejen provést prvotní ohlášení, ale také reagovat okamžitě na nově zjištěné skutečnosti, kontaktováním ohlašovacího pracoviště, mohlo dojít k včasější mobilizaci zdravotnických složek Zlínského kraje a zejména při záchrane lidských životů hraje každá vteřina rozhodující roli.

Častější simulace mimořádných událostí, kde by si mohli účastníci, ať už ze strany ohlašovatelů, dispečerů nebo záchranných složek na vlastní kůži vyzkoušet, jaké je, se takové situace účastnit, by mohly přinést zlepšení schopností reagovat v případě vzniku reálné mimořádné události a tím zlepšit koordinaci činností všech zúčastněných.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo charakterizovat dopravní systém železniční dopravy na území České republiky, analyzovat příčiny krizových jevů a dále na základě teoretické znalosti postupu vyšetřování mimořádných událostí navrhnout postup řešení konkrétní mimořádné události a provést jeho zhodnocení.

První část bakalářské práce obsahuje obecné informace o železniční dopravě. Jsou zde popsány technické prostředky potřebné pro zajištění jejich základních funkcí a charakter železniční sítě. Dále byly stručně popsány subjekty působící na českých železnicích a nejvýznamnější zákony, vyhlášky a předpisy, které jejich působnost upravují.

Druhá část je věnována definování základních pojmů, jako jsou krizová situace, kritická infrastruktura, krizový stav a popisy jednotlivých krizových stavů, které mohou nastat. Následně jsou zde analyzovány příčiny vzniku mimořádných událostí na obecné úrovni, v podmínkách dopravy a možnosti dělení mimořádných událostí z různých hledisek.

Poslední teoreticky zaměřená část bakalářské práce obsahuje seznámení s postupem, který je uplatňován v případě vzniku mimořádných událostí. Jsou zde popsány jednotlivé úkony, které je třeba při vyšetřování provést, aby bylo možné určit příčiny jejich vzniku.

V praktické části byly využity obecné zásady vyšetřování, které byly popsány v teoretické části a aplikovány při návrhu vyšetřování fiktivní mimořádné události. V navrhovaném postupu jsou popsány činnosti subjektů od prvotního ohlášení vzniku mimořádné události až po vyhodnocení příčin a okolností jejího vzniku.

V závěru této práce bylo provedeno zhodnocení navrženého postupu. Ten byl vypracován v souladu se stanoveným předpisem, přesto byl odhalen prostor pro jeho vylepšení. Ten spočívá ve zlepšení kvality podávání prvotních informací z místa vzniku události, za pomoci kterých by bylo zajištěno povolání záchranných složek ve správném složení a počtu. Dále byly navrženy častější simulace mimořádných událostí, za pomoci kterých by bylo možné připravit potenciální účastníky mimořádných událostí a zajistit tak, v případě vzniku reálné mimořádné události, jejich lepší koordinaci.

Seznam bibliografických citací

- [1] ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Technologie dopravy*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2013. ISBN 978-80-86530-91-8.
- [2] ČESKO. Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách. In: *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 1994, 79/1994, číslo 266. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>.
- [3] ŠKAPA, Petr. *I. Železniční doprava*. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2007. ISBN 978-80-248-1521-3.
- [4] VÍTEJTE NA ZEMI. *Sít' železnic v ČR* [online]. 2013 [cit. 2019-05-01]. http://www.vitejtenazemi.cz/cenia/index.php?p=sit_zeleznic_v_cr&site=doprava
- [5] ŽELEZNIČNÍ MAPA ČR. *Železniční mapa České republiky - příloha k jízdnímu řádu 2019* [online]. 2019 [cit. 2019-0501]. Dostupné z: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-mapa-ceske-republiky>
- [6] SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *Železniční síť v ČR* [online]. 2019 [cit. 2019-04-29]. <https://www.szdc.cz/o-nas/vse-o-szdc/zeleznice-cr/zeleznicni-sit-v-cr>
- [7] MINISTERSTV DOPRAVY ČR. *Tranzitní a železniční koridory* [online]. 2019 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Zeleznicni-infrastruktura/Tranzitni-zeleznicni-koridory>
- [8] SMĚRNICE 2004/49/ES – bezpečnost železnic EU [online]. 2019 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=LEGISSUM%3A124201a>
- [9] ČESKO. Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách. In: *Sbírka zákonů*. Praha: Ministerstvo dopravy, 376/2006, číslo 376. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-376>
- [10] ČD D1 *Dopravní a návěstní předpis*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Odbor základního řízení provozu, 2013. 368s.

- [11] DRÁŽNÍ ÚŘAD. *O nás* [online]. 2016 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://www.ducr.cz/cs/o-nas/historie-a-poslani-uradu>
- [12] DRÁŽNÍ INSPEKCE. *O drážní inspekci* [online]. 2008 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>
- [13] SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY. *O nás* [online]. 2019 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://www.szdc.cz/o-nas/>
- [14] ČESKÉ DRÁHY. *Naše činnost* [online]. 2008 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <http://www.ceskedrahy.cz/nase-cinnost/provozovani-drazni-dopravy/osobni-doprava/-887/>
- [15] ČESKO. Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon). In: *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 2000, 73/2000, číslo 240. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>.
- [16] ČESKO. Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky. In: *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 1998, 39/1998, číslo 110. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1998-110>
- [17] ČESKO. Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky. In: *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 1992, 1/1993, číslo 1. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-1>
- [18] SOUŠEK, Radovan a kol. *Doprava a krizový management*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010, ISBN 978-80-86530-64-2.
- [19] SŽDC D17. *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy (O18), 2017. 44s.
- [20] SOUŠEK, Radovan a Petr KOPČÁK. *Krizové řízení v železniční dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-86530-19-1.

- [21] ČD D2. *Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy*. Praha: České dráhy, s.o. Divize obchodně provozní Odbor provozování dráhy, 2001. 356s.
- [22] SŽDC D17-1 *Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí*. Praha: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy (O18), 2015. 78s.
- [23] DRÁŽNÍ INSPEKCE. *Statistiky mimořádných událostí* [online]. 2008 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <http://www.dicr.cz/statistiky-mimoradnych-udalosti>
- [24] *Mapy.cz* © Seznam.cz, a.s. [online], 2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?x=17.2660165&y=49.5759233&z=18>
- [25] SŽDC. *Provozování dráhy* [online], 2019. Dostupné z: <https://www.provoz.szdc.cz/portal/viewarticle.aspx?oid=1601653>
- [26] KATALOGOVÝ SOUBOR-TYPOVÁ ČINNOST SLOŽEK IZS PŘI SPOLEČNÉM ZÁSAHU. *Dopravní nehoda STČ 08/IZS*. Praha: Ministerstvo vnitra GŘ HZS ČR, 2009. Dostupné také z: <https://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>
- [27] KATALOGOVÝ SOUBOR-TYPOVÁ ČINNOST SLOŽEK IZS PŘI SPOLEČNÉM ZÁSAHU. *Zásah složek IZS u mimořádné události s velkým počtem zraněných osob STČ 09/IZS*. Praha: Ministerstvo vnitra GŘ HZS ČR, 2016. Dostupné také z: <https://www.hzscr.cz/clanek/dokumentace-izs-587832.aspx>
- [28] IZS. *Publi.cz – platforma pro multimediální eBooky neboli mKnihy* [online]. 2019 [cit. 2019-05-01]. Dostupné z: <https://publi.cz/books/370/02.html>
- [29] ČD D17. *Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí*. Praha: České dráhy, akciová společnost Generální ředitelství Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy, 2006. 57s.
- [30] *Mapy.cz* © Seznam.cz, a.s. [online], 2018 [cit. 2019-04-29]. Dostupné z: https://d34-a.sdn.szn.cz/d_34/c_A_C/OX5hbA.jpeg?fl=res,667,500,1

[31] *googlemaps.com* © 2019 Google, [online], 2019 [cit. 2019-04-29].Dostupné z:
<https://www.googlemaps.com/>

Seznam zkratk a značek

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
D-17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
D-17/1	Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí
HZS	Hasičský záchranný sbor
IBŽD	Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy
IZS	Integrovaný záchranný systém
O18	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
OŘ	Oblastní ředitelství
PNP	Přednemocniční neodkladná péče
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
ZPP	Zabezpečovací přejezdové zařízení
ZZS	Zdravotnická záchranná služba

Seznam ilustrací

Obrázek 1.1 Železniční síť České republiky.....	14
Obrázek 1.2 Přehled tranzitních koridorů ČR	16
Obrázek 4.1 Znázornění místa mimořádné události	33
Obrázek 4.2 Činnosti probíhající v místě vzniku mimořádné události.....	34
Obrázek 4.3 Ohlášení mimořádné události podle ohlašovacího rozvrhu	35
Obrázek 4.4 Mapa působnosti územních pracovišť O18.....	36
Obrázek 4.5 Mapa zásahového obvodu HZS SŽDC Přerov.....	37
Obrázek 4.6 Rozdělení místa na sektory IZS	39
Obrázek 4.7 Metoda START	40
Obrázek 4.8 ZPP na přejezdu P7599	44
Obrázek 4.9 Informační tok souhlasu se zahájením odklizovacích prací.....	46
Obrázek 4.10 Dopravní značení na místě	50

Seznam tabulek

Tabulka 1.1 Celostátní tratě zařazené do transevropského železničního systému.....	15
Tabulka 2.1 Rozdělení mimořádných událostí podle rozsahu následků.....	24
Tabulka 2.2 Rozdělení mimořádných událostí do skupin dle SŽDC	25

Seznam příloh a přílohy

Příloha A Zápis o ohledání místa mimořádné události.....	11
Příloha B Zápis o komisionální prohlídce drážního vozidla.....	12
Příloha C Zápis se zaměstnancem	13
Příloha D Obal spisu mimořádné události	14
Příloha E Obsah dokumentů ve spisu	15
Příloha F Hlášenka.....	16

Příloha A Zápis o ohledání místa mimořádné události

Příloha 10 - Zápis o ohledání místa mimořádné události

(vzor)

Účel ohledání: (MU – vykolejení při posunu)

Místo: (ŽST, 5. manipulační kolej)

Datum a čas ohledání: (dne od do hodin)

Postup při ohledání: (od St1 směrem ke staniční budově)

Podmínky ohledání: (umělé osvětlení, mlha, viditelnost 20 m, teplota +5 °C)

Použité technické prostředky: (pořízen videozáznam a situační náčrt)

Ohledání provedli: (přednosta PO, Policie ČR)

Ohledání přítomni: (vrchní mistr tratí, návěstní mistr, ...)

.....
Ohledáním zjištěno:

- A) Stav koleje a výhybek:
- B) Stav drážních vozidel:
- C) Stav zabezpečovacího zařízení:
- D)
- E)

Podpisy:

Zdroj: [22]

Příloha B Zápis o komisionální prohlídce drážního vozidla

Příloha 13 - Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla (drážního zařízení) (vzor)

Datum a předmět prohlídky: datum a označení drážního vozidla

Důvod prohlídky: po MU... ze dne ...v....

Přítomní: jména a příjmení, funkce a OJ SŽDC, případně složek SŽDC či složek ostatních zúčastněných členů komise

Provozně technická data drážního vozidla: rok výroby, výrobní číslo, výrobce, rok dodání, technicko-bezpečnostní zkouška, pořízovací hodnota, zůstatková hodnota, amortizace, data technických prohlídek a jednotlivé druhy periodických prohlídek (předepsaná a skutečná), vlastník nebo provozovatel drážního vozidla.

Rozsah poškození: popis, uvést zda je součást opravitelná či nikoli. Zde možno uvádět i výsledky měření.

Odhad škody: materiálové náklady, pracovní normohodin, od výsledku nutno odečíst amortizaci a případný materiálový výzisk.

Zprovoznění: zde uvést, zda bude drážní vozidlo zrušeno, či odhad data jeho zprovoznění, způsob a místo provedení oprav.

Závěr: uvést, zda zjištěné skutečnosti jsou v souladu s normovým stavem, nebo uvést správné hodnoty a odchylky. Pro zapisování naměřených hodnot lze používat tiskopisy dle předpisů SŽDC, případně dopravce (vlastníka). Ty pak tvoří nedílnou přílohu zápisu.

Prohlídka ukončena: datum a podpisy členů komise

Zdroj: [22]

Příloha C Zápis se zaměstnancem

Příloha 14 - Zápis se zaměstnancem

(tiskopis / vzor)

Ve věci

Sepsaný dne v hodin

Jméno a příjmení zaměstnance

Datum a místo narození

Bydliště

Zaměstnavatel Funkce

U SŽDC od roku Ve funkci od roku

Ve směně od Odpočinek před směnou

Užívané léky Požití alkoholu

Jméno a příjmení, funkce a OJ či složka SŽDC zaměstnance provádějícího zápis

Poučení:

Zaměstnanec je povinen podávat potřebná vysvětlení o průběhu plnění svých pracovních povinností svému nadřízenému, případně dalším dozorním a kontrolním orgánům SŽDC, které jsou oprávněné takové vysvětlení požadovat, vyjma případů, kdy se zaměstnanec v přímé souvislosti s mimořádnou událostí necítí schopen vysvětlení poskytnout.

S ohledem na požadavky uvedené ve vyhlášce 376/2006 Sb., v platném znění, jaký byl Váš zdravotní stav a osobní situace (včetně působení fyzického a psychického stresu) před vznikem MU?

Jmenovaný uvádí: (Souvislý popis události z pohledu zaměstnance. Po skončení položit doplňující a případné rozpory objasňující otázky).

Na závěr vždy položit následující otázky:

- 1) Chcete k uvedenému případu ještě něco dodat?
- 2) Požadujete po přečtení zápisu opravy?

Závěrečná formulace:

Se zněním zápisu souhlasím.

Zápis ukončen v hodin

.....
podpis zaměstnance

.....
podpis přítomné osoby

.....
podpis zapisovatele

Zdroj: [22]

Příloha D Obal spisu mimořádné události



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Generální ředitelství
 Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
 Dílna č. 1003/7
 110 00 PRAHA 1

OBAL SPISU MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

Č. spisu:	S/201X-O18	Datum založení spisu:	
Věc:	Mimořádná událost skupiny X vzniklá dne DD.MM.RRRR na trati XXXY mezi XXXX a YYYY v km 00,000 – obvod OŘ ZZZZ	Termín vyřízení spisu:	
		Datum vyřízení spisu:	
Pracoviště:			
Zpracovatel:		TEL:	
		FAX:	
		E-MAIL:	
Ukládací znak:	50.4	Skartační znak a lhůta:	A - 10
Spisovna – došlo dne:		Podpis:	
Dokumenty a spisy připojené (č.j.):		Dokumenty a spisy související (č.j.):	

KONTROLU SPISU PROVEDL:

_____ (jméno, příjmení, funkce)

SOUHLAS S ARCHIVACÍ: ANO NE

V dne: dd.mm.rrrr

Podpis:



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Doležalova 1003/7, Praha 1 110 00

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 41336

IČ: 109 64 236

DIČ: CZ 109 64 236

www.szdc.cz

Zdroj: [22]

Příloha E Obsah dokumentů ve spisu

OBSAH DOKUMENTŮ VE SPISU		S/20XX-O18
Pol. č.	Víc	strana číslo
1.	Vyhodnocení příčiny vzniku MU, zda se jedná či nejedná o nové riziko	
2.	Zprávy o plnění uložených a přijatých opatření	
3.	Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události SŽDC	
4.	Návrh Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU pro smluvního partnera	
5.	Plánek, náčrtek místa MU, fotografie, (videozáznam)	
6.	Zápis o ohledání místa MU, případně zápis o ohledání PZZ	
7.	Zápisy se zúčastněnými zaměstnanci	
8.	Magnetofonové či jiné záznamy nebo jejich ověřené přepisy, originály audio nebo video kazet, diskety, CD, DVD, záznamy z rychloměrů nebo jiné formy záznamů vyjmutých ze záznamových zařízení	
9.	Dopravní dokumentace	
10.	Dokumentace o vlaku, rychloměrný záznam a jeho rozbor (posouzení)	
11.	Výsledek technického vyšetření železničního svršku nebo jiný obsahově shodný dokument,	
12.	Šoupis skutkové podstaty nebo jiný obsahově shodný dokument, a to u všech případů střetnutí	
13.	Komisionální zápisy o stavu drážního zařízení	
14.	Další zápisy	
15.	Výsledek zkoušky na alkohol nebo jiné toxické látky	
16.	Doklady o výši škody - komisionální odhad; u MU bez následků i doklad o tom, že škoda nevznikla	
17.	Škoda vzniklá dopravci ze zpoždění vlaků osobní dopravy	
18.	Seznam zraněných, případně usmrcených osob	
19.	Další doklady – komisionální zápis technického stavu drážního vozidla	
20.	Doklady o případném námitkovém řízení	
21.	Óstatní:	
22.	Písemné hlášení MU (Hlášenka)	

Poznámky zpracovatelů budoucího listu:

- 1) Rok a datum se uvádí aktuálně podle založení spisu, vzniku MU, provedení kontroly.
- 2) Popis v řádku „Víc“ se uvádí dle příslušných názvů (trať, doprava, místo na trati) a zjištěné kilometrické polohy.
- 3) Ukládací znak se uvádí dle aktuálního Spisového a skartačního plánu SŽDC.

Poznámky zpracovatelů obsahu dokumentů (ve spisu se neuvádí):

- 1) Pokud se některý z dokumentů ve spisu MU nenachází, ve sloupci „strana číslo“ se uvádí znak „-“ (dlouhá pomlčka).
- 2) Ve smyslu Řádu SŽDC č. 2 Spisový řád (v době schválení tohoto předpisu je to bod 7.17. tohoto řádu), je součástí spisu vždy soupis složkových dokumentů nebo spisů a jejich čísla jednacími. Dokumenty v analogové podobě jsou ve spisu uspořádány chronologicky, a to sestupně. V odlišných případech lze dokumenty ve spisu uspořádat podle jejich logických vazeb.

Zdroj: [22]

Příloha F Hlášenka

Příloha 11 - Písemné hlášení mimořádné události – Hlášenka

(vzor/tiskopis)

V případě nedostatku místa uveďte údaje na přiložený list papíru.

Písemné hlášení mimořádné události – Hlášenka

Číslo jednací:

Skupina MU:

Datum, čas vzniku MU:

Místo vzniku: (Dráha, trať dle prohlášení o dráze, dle TTP, OŘ, PO, mezi dopravními – ve směru jízdy vlaku, km, druh zabezpečovacího zařízení)

Stručný popis MU:

Provozovatel dráhy / dopravce:

Vlakové (posunové) náležitosti: (první vlak / druhý vlak)

HDV č.:				Provozovatel:
Strojvedoucí:				Dopravce:
Obsluha vlaku:				Dopravce:
Vlak (posun) měl DV:	me- trů:	náprav:	tun:	PB% / / SB%:
Postřik HDV č.:	Provozovatel:	Strojvedoucí:		Dopravce:

Zúčastnění: (zaměstnanci provozovatele dráhy, dopravce / ostatní, např. řidič silničního vozidla, ...)

Následky: (SŽDC / dopravce / ostatní)

Usmrceno: - / - / - újma na zdraví: - / - / - ošetřeno: - / - / -

Vykolejilo HDV: - / - / - ostatních DV: - / - / - poškozeno HDV: - / - / - ostatních DV: - / - / -

Při MU bylo poškozeno DV: (Uvést celá čísla všech poškozených a vykolejených DV, prázdný / ložený včetně vlastníků)

Byla přepravována nebezpečná věc? ANO – NE. Došlo k úniku nebezpečné věci? ANO – NE
Došlo k ohrožení bezprostředním rizikem úniku nebezpečné věci? ANO - NE

Údaje o silničním vozidle: (RZ, majitel, pojišťovna)

Prvotní odhady škody: SŽDC: xxx,- Kč / dopravce: xxx,- Kč / ostatní: xxx,- Kč

Zastavení a omezení drážní dopravy: (od – do, trvá, ...)

Narušení GVD:

Prvotní šetření provedl:

Za dopravce přítomen:

Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU vydá:

Za provozovatele dráhy:

Za dopravce:

Různé: (Počasí, orientační dechová zkouška, zastavení čela HDV a kterým stanovištěm v čele vlaku, odchylka záznamových zařízení od přesného času, kdo prováděl odklízovací práce, čas ohlášení MU DI a čas svolení s obnovením provozu (zahájením odklízovacích prací), zda DI prováděla na místě vzniku MU státní dozor ve věcech drah, zda případ šetří Policie České republiky a pod jakým č.j., ...)

Hlášenku zpracoval:

☎: +420 xxx xxx xxx, F: +420 xxx xxx xxx, M: +420 xxx xxx xxx,

E: xxxx@szdc.cz

ID datové schránky: uocchjm

Tabulka pro potřeby evidence pro knihovnu

Autorka	Dominika Svoboda
Název BP	Vyšetřování mimořádných událostí jako součást řešení krizových jevů v železniční dopravě
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby	2019
Počet stran	43
Počet příloh	6
Vedoucí BP	prof. Ing. Miloslav Seidl, Ph.D
Anotace	Bakalářská práce je zaměřena na problematiku mimořádných událostí, vznikajících v podmínkách železniční dopravy České republiky. Dále jsou analyzovány možné příčiny jejich vzniku a dělení z různých hledisek. Následně jsou popsány jednotlivé úkony vedoucí k objasnění okolností a příčin jejich vzniku. Obecný postup je dále aplikován na konkrétní mimořádnou událost.
Klíčová slova	železniční doprava, mimořádná událost, krizová situace, vyšetřování
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	