



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí silničního vozidla s vlakem R 885 na železničním přejezdu v km
89,164 mezi stanicemi Krnov – Skrochovice, dráha celostátní Ostrava
Svinov – Krnov (trať 307A)

Úterý, 3. října 2006

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of fast train No. 885 and a passenger car
between Krnov and Skrochovice stations

Tuesday, 3rd October 2006

Č. j.: 6-141/2006 – UI 1

SUMMARY

Date and time: 3rd October 2006, 17:44 (15:44 GMT)

Occurrence type: level crossing accident (collision of fast train No. 885 with a car)

Type of train: fast train No. 885

Location: active level crossing in km 89,164 between Krnov and Skrochovice stations

Consequences: 2 fatalities, 2 light injuries (all in the car), total cost CZK 195 000.-

Direct cause: car driver violence

Underlying cause: not investigated

Root cause: not investigated

Recommendation: not issued

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	8
2.1 Mimořádná událost	8
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	8
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	8
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	9
2.2 Okolnosti mimořádné události	9
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	9
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	10
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	10
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	10
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	10
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	10
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	11
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	11
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	11
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	11
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	11
2.4 Vnější okolnosti	12
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	12
3 Záznam o podaných vysvětleních	12
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	12
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	12
3.1.2 Jiné osoby	12
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	14
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	14
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	14
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	15
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	15
3.3 Právní a jiná úprava	16
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	16
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	16
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	16
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	16
3.4.2 Součásti dráhy	16
3.4.3 Komunikační prostředky	17
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	17
3.5 Dokumentace o provozním systému	17
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	17
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	18
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	18
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	18
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	18
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	19
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	19
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	19
4 Analýza a závěry	19
4.1 Konečný popis mimořádné události	19
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	19

4.2 Rozbor	20
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	20
4.3 Závěry	21
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	21
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	21
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	21
4.4 Doplnující zjištění	22
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	22
5 Přijatá opatření	22
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	22
6 Bezpečnostní doporučení	22
7 Přílohy	23
Foto 1 – pohled na vyvrácený výstražník po MU	23
Foto 2: pohled na stopy zanechané automobilem na přejezdové komunikaci.	24

1 SOUHRN

Dne 3. října 2006 v 17:44 h došlo k mimořádné události v drážní dopravě ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen MU), kdy za jízdy vlaku R 885, jedoucího ve směru železniční stanice (dále jen ŽST) Krnov – ŽST Skrochovice, došlo na železničním přejezdu v km 89,164 ke střetnutí se silničním motorovým vozidlem – osobním automobilem.

Při MU byly dvě osoby usmrceny.

Železniční přejezd (dále jen ŽP) je označen z obou směrů svislou výstražnou dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ (A 32a) dle vyhlášky MDaS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SI typu VÚD.

Předběžně stanovená škoda činí cca 195 000,-Kč.

Příčinou vzniku mimořádné události bylo nedovolené vjetí silničního motorového vozidla - osobního automobilu (dále jen osobní automobil) na ŽP v době jízdy vlaku R 885.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Dne 3. října 2006, 17:44 h, dráha železniční, celostátní Ostrava-Svinov – Krnov, trať č. 307A, mezi dopravami ŽST Skrochovice – ŽST Krnov, jednokolejný železniční přejezd v km 89,164.

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

Jízda vlaku R 885, jedoucího ve směru ŽST Krnov – ŽST Skrochovice, po ŽP v km 89,164 probíhala bez mimořádností. Při jízdě vlaku levostranným obloukem před železničním přejezdem v km 89,164 uviděla osoba řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) jak na ŽP vjíždí z levé strany osobní automobil a proto ihned použila rychločinnou brzdu k zastavení vlaku. Pro krátkou vzdálenost se však nepodařilo střetnutí s osobním automobilem zn. NISAN, polské RZ DDZ 24 MT, jedoucím po pozemní komunikaci zabránit. Hnací drážní vozidlo (dále jen HDV) vlaku R 885 narazilo do pravého boku osobního automobilu, který byl nárazem odhozen vpravo ve směru jízdy vlaku na výstražník přejezdového zabezpečovacího zařízení který vyvrátil a zůstal stát mimo kolej vpravo za ŽP. Čelo vlaku zastavilo v km 89,370, tj. 206 m za ŽP směrem do ŽST Skrochovice.

ŽP je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) kategorie PZS 3SI, typu VUD. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 90°. Přejezd převádí silnici I. třídy na ulici Petrovická ve městě Krnov. Přejezd je pro uživatele pozemní komunikace označen z obou směrů svislou výstražnou dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ (A 32a) dle vyhlášky MDaS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Označení a zabezpečení ŽP v km 89,164 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., a ČSN 73 6380.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je z obou směrů 5 metrů.

Na místě mimořádné události (dále jen MU) zasahovaly složky integrovaného záchranného systému, a to: lékařská služba první pomoci, vrtulník lékařské záchranné služby, Hasičská záchranný sbor Českých drah, a. s., města Krnova a Bruntálu a Policie ČR.

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 Drážní inspekci na centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) oznámen v 18:00 h, zaměstnancem provozovatele dráhy a drážní dopravy, kterým jsou České dráhy, a. s. (dále jen ČD) p. Petrem Brothánkem, ve funkci vrchní inspektor RIBŽD Ostrava.

V 18:15 h, rozhodl zaměstnanec COP o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě. Zjišťování prvotních příčin na místě vzniku MU provedl ředitel ÚI Ostrava Ing. Petr Maikranz. Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen vrchní inspektor ÚI Ostrava Ing. Vladimír Handl. Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s § 53 b) zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen 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 (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.).

Za provozovatele dráhy byl pověřen zjišťováním příčin a okolností vzniku MU p. Petr Brothánek, vrchní inspektor RIBŽD Ostrava, ve smyslu § 9 odst.1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., pověřená odborně způsobilá osoba.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- Strojvedoucí, zaměstnanec ČD, depa kolejových vozidel (dále jen DKV) Olomouc, PJ Krnov ve funkci strojvedoucí od roku 1971.
- Řidič osobního automobilu, občan Polské republiky.
- Svědek I, zaměstnanec ČD, domovské stanice vlakových čet Opava východ ve funkci vlakvedoucí.
- Spolujezdec v osobním automobilu I, občan Polské republiky;
- Spolujezdec v osobním automobilu II, občan Polské republiky;
- Svědek II, spolujezdkyně v osobním automobilu, občanka Polské republiky;

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

Vlak R 885 byl sestaven ze tří drážních vozidel (dále jen DV) v inventárním stavu DKV Olomouc. V čele vlaku bylo HDV, motorový vůz řady 843.028-2, dále následovalo tažené drážní vozidlo (dále jen TDV) řady 043 010-8 a 943.003-4. Vlak měl 65 metrů, 12 náprav, 124 tun, normativ předepsaných brzdících procent 80%, skutečná brzdící procenta 112%. HDV 843.028-2 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha pod ev. č. PZ 5078/97-V.22, dne 29. 4. 1997. Poslední pravidelnou technickou kontrolu HDV provedla dne 11. 4. 2006 odborně způsobilá osoba dopravce s výsledkem – bez závad.

Čelo vlaku bylo po MU řádně označeno návěstí „Začátek vlaku“ v souladu s § 39 vyhl. č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.);

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

Jednokolejný ŽP v km 89,164 na jednokolejně trati č. 307A Ostrava-Svinov – Krnov převádí silnici I. třídy na ulici Petrovická ve městě Krnov. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 90°. Přejezdová konstrukce je živičná, šířky 6 m s kolejnicovým žlábkem před i za ŽP vodorovná. V době vzniku MU byl povrch pozemní komunikace před železničním přejezdem i na něm suchý a v dobrém stavu. Sklon trati před, na i za železničním přejezdem je ve směru jízdy vlaku + 4,60 ‰, přejezd je situován v přechodnici levosměrného oblouku o poloměru 525 m. Traťová rychlost je 75 km/h. ŽP byl zřízen 1. 1. 1950, rekonstruován 18. - 20. 4. 2005, poslední platná periodická prohlídka byla provedena dne 7. 6. 2006 bez zjištěných závad.

ŽP je označen výstražnou značkou A 32a na obou výstražnících a zabezpečen PZZ kategorie PZS 3SI, typu VÚD. Viditelnost výstražných světel z vozovky je v souladu s českou normou ČSN 736380, bod 7.3.2.2. Spouštění PZZ je automatické v závislosti na jízdě vlaku. Kontrola činnosti PZZ je v dopravní kanceláři ŽST Krnov. PZZ bylo zřízeno v roce 1981, poslední údržba byla provedena dne 11. 9. 2006 zaměstnancem Správy dopravní cesty Ostrava. Pětiletá prohlídka byla provedena dne 10. 4. 2006. Dvouletá prohlídka byla provedena dne 17. 7. 2006. PZZ má platný „Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení“ evidenční číslo PZ 6770/96-E.42, vydaný Drážním úřadem v Praze s platností do 14. 4. 2011.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Při provozování dráhy a drážní dopravy na trati Ostrava-Svinov – Krnov, trať č. 307A, je využíváno radiotelefonní spojení pomocí vysílačky typu TRS a vedoucí doprovodu vlaku má k dispozici služební mobilní telefon. Tímto telefonem ohlásil výpravčímu ŽST Krnov vznik MU.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Na místě mimořádné události nebyly před vznikem prováděny žádné práce.

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

Doprovod vlaku a výpravčí ŽST Krnov postupovali dle vnitřního předpisu ČD D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, část druhá - OHLAŠOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH

UDÁLOSTÍ – kapitola I „Ohlašovací povinnost“ čl. 42 a 46.

Bezprostředně po vzniku MU „Svědék I“ oznámil služebním mobilním telefonem výpravčímu v ŽST Krnov vznik MU. Výpravčí ŽST Krnov dle OHLAŠOVACÍHO ROZVRHU provozovatele dráhy a drážní dopravy vznik MU ohlásil vedoucímu směny Regionálního centra řízení provozu Ostrava, Policii ČR Krnov, HZS Olomouc, nehodové pohotovosti UŽST Opava, pohotovosti zabezpečovací distance a pohotovosti DKV Olomouc. Pověřená osoba ohlásila v 18:00 h vznik MU na centrální ohlašovací pracoviště DI. Centrální ohlašovací pracoviště DI v 18:15 h ohlásilo vznik MU na ÚI Ostrava. MU byla oznámena Drážní inspekci ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností, 16 min po vzniku MU.

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

MU byla oznámena integrovanému záchrannému systému policie a zdravotnické záchranné služby ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb. bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností výpravčím ŽST Krnov.

Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba Krnov, vrtulník lékařské služby první pomoci, HZS ČD, a. s. Olomouc, HZS města Krnov a Bruntál, Policie České republiky Krnov.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Při MU došlo k usmrcení dvou osob a dvě osoby byly po MU ošetřeny:

Spolujezdec v osobním automobilu I – újma na zdraví s následkem smrti;

Spolujezdec v osobním automobilu II – újma na zdraví s následkem smrti;

Řidič osobního automobilu – lehká újma na zdraví;

Svědék II;

K újmě na zdraví u cestujících ani zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce při MU nedošlo.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na osobním automobilu zn. Nissan Bluebird 2.0, registrační značka DDZ 24MT (PL) – vznikla dle odhadu PČR škoda cca 20 000,- Kč.

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

Na základě komisionální prohlídky HDV řady 843.028-2 provedené dne 4.10.2006 byly stanoveny předběžné náklady na opravu a zprovoznění ve výši 55 000,- Kč.

Náklady na opravu a zprovoznění ŽP ve výši 95 999,- Kč.

Sekundární škoda způsobená MU vznikla ČD ze zpoždění vlaků osobní dopravy ve výši 16 196,- Kč. Drážní doprava v úseku ŽST Krnov – ŽST Skrochovice přerušena dne 3. 10. 2006 od 17:44 h do 20:15 h téhož dne tj. 151 min. Vlaky R 885 a Os 3469 byly odřeknuty v trase Krnov – Opava východ a vlaky R 827, Os 3470, Os 3584, Os 3471 a Os 3472 byly nahrazeny autobusy firmy Connex Morava, a. s.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí: v době vzniku MU bylo jasno, denní doba, + 18°C, viditelnost více jak 100 m.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události

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

Strojvedoucí v „Protokol o výsledku svědka“ vyhotoveném PČR dne 16. 10. 2006 uvádí:..., „Na jakou vzdálenost já uvidím přejezd z tohoto oblouku tratě nemohu přesně říci, nemám to změřené, a odhadovat si netroufnu. Když jsem se blížil k přejezdu, bylo kolem 17,45 hod., svítilo sluníčko, zapadalo, viditelnost byla dobrá, nepršelo, nemrhlo. Myslím, byla čistá obloha. Koleje byly v pořádku. Když jsem v tom oblouku jel a poprvé uviděl přejezd, tak jsem si všiml, že na přejezd najíždí osobní vozidlo, jelo rychle, ale uvědomil jsem si, že to asi už nestihne, tak jsem začal brzdit. Začal jsem brzdit rychlobrzdou. Teď zpětně si nedokážu vybavit v jaké vzdálenosti od přejezdu jsem to auto poprvé uviděl, celé se to událo velmi rychle, odhadl bych to na dobu pár vteřin. Jak jsem použil rychlobrzdu, tak jsem pak vzápětí uslyšel ránu. K tomu mohu uvést, že auto bylo tak blízko, že se mi ztratilo v mrtvém úhlu, tedy pod oknem, neviděl jsem na něj. Teprve jak jsem uslyšel ránu, tak jsem věděl, že to auto nestihlo projet, a že jsme se srazili. Vlak jsem zastavil asi po 200 metrech.....Když se ozvala ta rána, kabina vozu se zatřásla, zůstali jsme stát na kolejích. Za mnou ve služebním oddíle byl vlakvedoucí, který se hned ptal co se stalo, já jsem mu řekl, že jsme se srazili s autem. Hned volal na stanici Krnov výpravčímu a řekl co se stalo, ať pošlou sanitky..... Z mé strany mohu uvést, že jsem nemohl zabránit střetu. Bylo to těsně před vlakem.....“.

3.1.2 Jiné osoby

Řidič osobního automobilu v „PROTOKOL O VÝSLEDKU OBVINĚNÉHO“ vyhotoveném PČR dne 4. 10. 2006 uvádí:..., „Přejeli jsme přechod z Polské republiky do České republiky, kontrolovali nás tam. Já jsem řídil, byla strašně špatná viditelnost. Udělala se

nějaká taková tma, já jsem měl samozřejmě zapnuté předepsané světla. Měl jsem zapnuté potkávací světla. Já jsem jel k železničnímu přejezdu asi 30 – 40 kilometrů v hodině. Když jsem se blížil k přejezdu, tak si vzpomínám, že jsem zaregistroval bliknutí výstražných světél, já jsem myslel, že to je konec, to znamená, že vlak už přejel. Ve vzdálenosti asi 15 – 25 metrů před přejezdem jsem trochu přibrzdil, a protože se mi zdálo, že můžu přejet, tak jsem zvýšil rychlost a pokračoval v jízdě. Když jsem vjel na přejezd, tak si pamatuji, že jsem slyšel nějaký úder a slyšel jsem sypající se sklo.....

Otázky:

1.- Jaký je Váš zdravotní stav?

Odpověď: Před jízdou jsem se cítil dobře, já beru AKART a STEVERAN (jsou to léky na rozšíření tepen), mám brýle pouze na čtení +3,5 dioptrie a 4,5 dioptrie. Mám určité problémy se zrakem, zejména po ránu (objevuje se mi mlha).

4.- Jaký byl Váš stav před jízdou?

Odpověď: Vstal jsem ráno v 9,00 hod., později jsem snědl snídani i oběd. Pracoval jsem fyzicky v průběhu dne. Alkohol jsem požil naposledy dne 2. 10. 2006, jednalo se o jedno pivo. Léky jsem před jízdou neměl, měl jsem si je v úmyslu vzít po večeri.

5.- Jaké byly povětrnostní podmínky?

Odpověď: Silnice byla v pořádku, počasí bylo relativně dobré, měl jsem pocit jako by začala padat mlha. Jako bych se i špatně cítil.“

Svědék II v „PROTOKOL O VÝSLEDCHU SVĚDKA“ vyhotoveném PČR dne 4. 10. 2006 uvádí:*„Byla jsem poučena dle § 100 tr. řádu, já prohlašuji, že v současné době odpírám podat svou výpověď, jelikož bych jí mohla způsobit nebezpečí tr. stíhání svému příbuznému vypovídat tedy nebudu. Já uvádím jen to, že já jsem neutrpěla žádné zranění.....“*

Svědék II v „POKRAČOVÁNÍ PROTOKOLU O VÝSLEDCHU SVĚDKA“ vyhotoveném PČR dne 6. 10. 2006 uvádí: *„Do České republiky jsme přejeli na hraničním přechodu v Krnově.*

Po přjetí hranic jsme jeli klidně. Když jsme přijížděli k železničnímu přejezdu, viděla jsem výstražné zařízení, které však v té době nedávalo signálu o blížícím se vlaku. Vlak se vyřítil na nás ze zatáčky, my jsme ho neviděli protože v blízkosti železničního náspu rostou různé stromy a rostliny. Pamatuji si, že vlak narazil do té strany vozidla na které jsem seděla, tedy do pravé strany, pak si pamatuji, že vozidlo už stálo já jsem vylezla přes okýnko pravých předních dveří, měla jsem ho po celou dobu jízdy otevřené. Když jsem vylezla, tak jsem si uvědomila, že došlo k nehodě, zjistila jsem, že v osobním automobilu není můj manžel, kamaráda Waldemara jsem viděla ve vozidle, někdy v té době se podařilo z vozidla vylézt i tchánovi,

Otázka: Vzpomenete si jaké bylo počasí a jaká byla viditelnost?

Sv.: Počasí bylo relativně dobré, bylo odpoledne, už se šeřilo. Možná nějaký vítr byl, ale já jsem měla celou dobu otevřené okno, pokud by to bylo nepříjemné, tak bych ho určitě zavřela.

Ot.: Když jste měla otevřené okno, slyšela jste houkat vlak?

Sv.: Ne, neslyšela jsem.

Ot.: Vzpomenete si jaké byly dopravní značky před železničním přejezdem?

Sv.: Viděla jsem dopravní značky oznamující, že bude železniční přejezd, takové ty svislé s červenými pásy. Dále jsem viděla těsně před přejezdem světelné signalizační zařízení,

kteřé nesvítílo ani bílým světlem, ani střídavými červenými světly. Neregistrovala jsem ani dopravní značku představující křižení silnice s kolejemi.

Ot.: Když jste se blížíli k železničnímu přejezdu, zastavili jste a rozhlédli jste se jestli něco nejede, nebo jste nezastavili a vjeli jste na přejezd?

Sv.: Domnívám se, že jsme zastavili, určitě to ale nemohu říci.

Ot.: Při Vašem příjezdu k železničnímu přejezdu, rušil Vás někdo nebo něco v rozhledu nebo překážel Vám někdo v rozhledu, například bavili jste se v autě mezi sebou? Nebo bylo puštěné rádio?

Sv.: Rádio nehrálo, nebavili jsme se, překážely nám stromky a ty rostliny těsně před přejezdem.

Ot.: Když jste měla otevřené okno, uvedla jste že jste neslyšela vlak houkat, neviděla jste že by výstražná světla u přejezdu byla v činnosti, slyšela jste výstražný zvuk u přejezdu?

Sv.: Ne, neslyšela jsem.

Ot.: Z jaké vzdálenosti jste si všimla, nebo z jaké vzdálenosti je při jízdě vidět že se blížíte k železničnímu přejezdu, nemyslím teď dopravní značky, ale samotný železniční přejezd, koleje?

Sv.: Koleje jsem viděla až jsme byli na přejezdu. V jaké vzdálenosti jsem viděla stožár světelného výstražného zařízení nyní nemohu říci, určitě to bylo ještě před přejezdem, ale v jaké vzdálenosti nevím. Víím, že tam nesvítíla žádná světla.

Ot.: Viděla jste řidiče se rozhlížet do stran, než jste vjeli na přejezd?

Sv.: Nevím. Myslím si, že se díval.“

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Způsob udílení pokynů pro osobu řídící drážní vozidlo upravují pravidla provozování dráhy a technologické postupy – vnitřní předpisy provozovatele dráhy. Při jízdě drážního vozidla k železničnímu přejezdu km 89,164 zabezpečenému PZZ není udílen žádný pokyn.

Způsob udílení pokynů účastníkům silničního provozu v místě křižení dráhy železniční s pozemní komunikací v úrovni kolejí upravují ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 177/1995 Sb. a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovených zákonem č. 361/2000 Sb. a vyhláškou č.30/2001 Sb. Při jízdě k železničnímu přejezdu v km 89,164 směru jízdy od státní hranice jsou to pokyny přejezdového zabezpečovacího zařízení (výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly) a svislými dopravními značkami „A 30- Železniční přejezd bez závor“, „A 31a,31b,31c – Návěstní deska“ a „A 32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zdravotní a odbornou způsobilost zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce jsou dány ustanovením § 22 odst.1 písm. c) a § 35 odst. 1 písm. c) a f) zákona č. 266/1994 Sb. které dále rozvíjí ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy (dále jen vyhláška č. 101/1995 Sb.). Posudek o zdravotní způsobilosti strojvedoucího vydal lékař závodní preventivní péče dne v 1. 12. 2005 s platností na 1 rok.

Strojvedoucí vlastní platný „Průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel“ ev. č. 001151

vydaný Drážním úřadem Praha dne 25. 9. 1995, pro druh MM, MH, ME a MK, pro dráhy C, R, V.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců provozovatele jsou stanoveny vnitřním předpisem ČD Ok 2 „VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah, a. s. dne 19. 6. 2006 pod č.j. 60442/2006-O10, s účinností od 1. října 2006. Pro osoby řídící hnací drážní vozidlo je tímto předpisem stanovena odborná zkouška číslo „V-08 / strojvedoucí“. Poslední přezkoušení bylo provedeno dne 15. 4. 2002. Seznámení osoby řídící drážní vozidlo s traťovými poměry na tratích a v dopravních ukládá provozovateli drážní dopravy § 35 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.). Způsob poznání traťových a místních poměrů strojvedoucích stanoví předpisy ČD V1, ČD V2, ČD D2. Strojvedoucí je osobou odborně způsobilou s platným poznáním pro uvedenou trať.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Podmínky pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy určuje vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.). Pro ŽP je stanoven interval prohlídky 12 měsíců.

Provozovatel dráhy předložil záznam o poslední periodické prohlídce ŽP konané dne 7. 6. 2006 bez zjištěných závad.

Provozovatelem byly předloženy zápisy o provedených prohlídkách určeného technického zařízení kategorie PZS 3SNI typ VÚD s PZ 6770/96-E.42 ze dne 14. 10. 1996:

- pětiletá prohlídka provedena 10. 4. 2006 bez závad;
- dvouletá prohlídka provedena 17. 7. 2006 bez závad;
- tříměsíční prohlídky jsou prováděny pravidelně a zápisy o jejich provedení jsou prováděny do „Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“

Poslední tříměsíční prohlídka byla provedena dne 11. 9. 2006.

Provozovatel dráhy má stanoveny prohlídky a údržbu PZZ v souladu s § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem železniční, celostátní dráhy Ostrava-Svinov – Krnov je Správa železniční dopravní cesty se sídlem Prvního pluku 367/5, Praha 8 PSČ 186 00.

Organizování a provozování drážní dopravy je prováděno na základě uděleného Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 6. 5. 1996 pod č. j. 1814/96-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/1996/1643) a Licence provozovatele drážní dopravy č. j. 1–157/96-DÚ/O-Bp (ev. č. L/1996/5000) udělené DÚ Praha dne 21. května 1996 právnické osobě – dopravci s obchodním jménem „České dráhy, a. s.“ se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222, Praha 1.

Řidič osobního automobilu – jako účastník silničního provozu. Jeho postup při užívání ŽP upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

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

- vnitřní předpis ČD D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy;
- vnitřní předpis ČD D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy;
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody;
- vnitřní předpis ČD V1 PŘEDPIS pro organizaci provozu v depech kolejových vozidel;
- vnitřní předpis ČD V2 PŘEDPIS pro lokomotivní čety;
- vnitřní předpis ČD Ok 2 Výcvikový a zkušební řád Českých drah, a. s.;
- vnitřní předpis ČD S 4/3 PŘEDPIS pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů;
- vnitřní předpis ČD D 17 PŘEDPIS pro hlášení a šetření mimořádných událostí.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

ŽST Krnov je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronické stavědlo typ ESA 11 ovládané prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště (dále jen JOP). Kontrola činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení je v dopravní kanceláři ŽST Krnov.

Jízda vlaků mezi ŽST Krnov – ŽST Skrochovice je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo s oddílovým návěstidlem bez přenosu návěstí na HDV.

3.4.2 Součásti dráhy

Železniční přejezd se nachází v km 89,164 jednokolejné celostátní dráhy č. 307A Ostrava-Svinov – Krnov mezi ŽST Krnov a ŽST Skrochovice a převádí silnici I. třídy na ulici

Petrovická ve městě Krnov. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 90°. Železniční přejezd je označen z obou směrů svislou výstražnou dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ (A 32a) a zabezpečen PZZ kategorie PZS 3SI, typu VÚD dle vyhlášky MDaS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je z obou směrů 5 metrů. Spouštění PZZ je automatické v závislosti na jízdě vlaku. Označení a zabezpečení ŽP v km 89,164 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky 177/1995 Sb. a ČSN 736380.

3.4.3 Komunikační prostředky

Trať Ostrava-Svinov – Krnov je vybavena traťovým radiovým systémem (dále jen TRS). Trať Ostrava-Svinov – Krnov je v mezistaničním úseku Skrochovice – Krnov vybavena automatickým hradlem typ 83 (dále jen AH 83). Výpravčí ŽST Skrochovice a ŽST Krnov si předávají informace o jízdách vlaků telefonicky formou předvídaného odjezdu. Hlášení předvídaného odjezdu je dáváno jako samostatné telefonické hlášení traťovým spojením a zapisuje ho ten, kdo ho dává, i ten, kdo ho přijímá, a to oznámeným časovým údajem. Výpravčí ho zapisují do dopravního deníku.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 843 028-2 je ve smyslu vyhlášky č. 173/1995 Sb., Přílohy č. 3, část II, odst.5. Vybaveno elektronickým rychloměrem Metra č. 6154.

Vyhodnocení dat zaznamenaných elektronickým rychloměrem umístěným na HDV 843 028-2:

Odjezd vlaku R 885 z ŽST Krnov je v 17:41:45 h registrovaného času. Následuje plynulý rozjezd na dráze 217 m na rychlost 39 km/h, následuje jízda ustálenou rychlostí na dráze 109 m. Dále je registrováno snížení rychlosti na dráze 70 m na 33 km/h, následuje jízda ustálenou rychlostí na dráze 120 m, na dráze 435 m zvýšení rychlosti na 50 km/h. Dále je zaznamenána jízda ustálenou rychlostí na dráze 444 m, a na dráze 531 m zvýšení rychlosti na 68 km/h. Po ujetí 39 m ustálenou rychlostí následuje v čase 17:43:36 h zavedení rychločinného brzdění, které je registrováno 39 m před vznikem MU. Následuje snížení rychlosti na 0 km/h. Vlak zastavil v 17:44:58 h po ujetí 245 m od zavedení rychločinného brzdění. Čelo vlaku zastavilo v km 89,370 tj. 206 m od místa střetnutí s motorovým vozidlem (osobním automobilem). Celková dráha od odjezdu ze ŽST Krnov je 2 210 m. Vyhodnocením registrace bylo zjištěno, že nejvyšší dovolená rychlost nebyla v daném úseku překročena. Vlakový zabezpečovač byl zapnut po celou dobu jízdy vlaku a periodicky strojvedoucím obsluhován.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

PZS je vybaveno samostatným diagnostickým systémem REMOTE 96. Čas v systému je řízen DCF.

Provozovatel dráhy předložil výpis archivu tohoto zařízení:

17:43:32 - obsazení kolejového úseku A;

- 17:43:34 - PZS km 89,164 uzavřen;
17:44:32 - obsazení kolejového úseku B;
17:44:37 - uvolnění kolejového úseku B,
obsazení kolejového úseku C,
PZS km 89,164 otevřen,
začátek anulace;
17:50:23 - ukončena anulace;
PZS km 89,164 uzavřen, ale vzhledem k tomu, že výstražník byl vyvrácen,
došlo ke zkratu na kabelu, spálení pojistky a poruchovému stavu PZS.

Přezkoušením, kontrolou zařízení a ze zaznamenaných dat vyplývá, že PZZ bylo uvedeno do činnosti automaticky jízdou vlaku R 885 a že v době vzniku MU dávalo výstrahu (dvěma červenými střídavě přerušovanými světly a přerušovaným zvukovým signálem).

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

Za první prokázané hlášení v souvislosti se vznikem MU lze považovat oznámení střetnutí na ŽP vlakvedoucím vaku R 885 výpravčímu ŽST Krnov služebním mobilním telefonem. Dalším verbálním hlášením bylo oznámení vzniku MU výpravčím ŽST Krnov na IZS (HZS, PČR ...).

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa MU do doby příchodu pověřené, odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy, zajištěna strojvedoucím vlaku R 885 a panem Romanem Schilinkem, vedoucím oprav motorových lokomotiv ČD DKV Olomouc. Po příchodu pověřené, odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy byla opatření k ochraně a zabezpečení místa MU zajišťována pověřenou osobou v součinnosti s orgány činnými v trestním řízení.

Bylo provedeno ohledání PZZ po MU a vyhotoven „Zápis o ohledání PZZ po MU“. Při přezkušování PZZ začala akustická signalizace, ale vzhledem k vyvrácení výstražníku následkem MU došlo po prvním varovném signálu ke spálení pojistky a k signalizaci poruchového stavu.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlaku R 885 nastoupil na směnu v 13:55 h, s plánovaným ukončením směny dne 4. 10. 2006 v 0:30 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s ustanovením § 90 zákoníku práce. Fond pracovní doby je dán rozvrhem turnusové služby.

Svědék I nastoupil na směnu v 12:45 h, s plánovaným ukončením směny v 20:47 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s ustanovením § 90 zákoníku práce. Fond pracovní doby je dán rozvrhem turnusové služby.

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

Zdravotní stav a osobní situace, které by měly vliv na MU včetně fyzického nebo psychického stresu u strojvedoucího nebyly zjištěny.

Orientační dechová zkouška strojvedoucího a řidiče motorového vozidla na požití alkoholu byla provedena PCR s výsledkem – negativní.

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

Vlak R 885 byl veden HDV řady 843 028-2. Strojvedoucí jej řídil, sledoval návěsti a pozoroval trať z řídicího stanoviště, které je umístěno na pravé straně. Řídicí stanoviště je ergonometricky uspořádáno tak, že strojvedoucí má nerušený výhled před HDV. Na místě MU nebylo zjištěno nic co by strojvedoucímu zhoršovalo výhled.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Na uvedeném ŽP byla poslední MU obdobného charakteru dne 12. 10. 2005 v 0:10 h – střetnutí Pn 61983 s osobním automobilem, bez zranění osob. Příčinou MU bylo nedovolené vjetí motorového silničního vozidla na ŽP v době kdy se k němu blížil vlak.

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 3. října 2006 v 17:44 h došlo k mimořádné události v drážní dopravě ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění, kdy za jízdy vlaku R 885 došlo na ŽP v km 89,164 jednokolejně celostátní dráhy Ostrava-Svinov – Krnov, mezi ŽST Skrochovice – ŽST Krnov k střetnutí se silničním motorovým vozidlem – osobním automobilem. Vlak R 885 jel ve směru ŽST Krnov – ŽST Skrochovice.

Při jízdě vlaku levostranným obloukem před ŽP v km 89,164 uviděla osoba řídící drážní vozidlo jak na ŽP vjíždí z levé strany osobní automobil a proto ihned použila rychločinnou brzdu k zastavení vlaku. Pro krátkou vzdálenost se však střetnutí s osobním automobilem zn. NISAN, polské RZ DDZ 24 MT nedalo zabránit. Hnací drážní vozidlo vlaku R 885 narazilo do pravého boku osobního automobilu, který byl nárazem odhozen vpravo ve směru jízdy vlaku na výstražník přejezdového zabezpečovacího zařízení který vyvrátil a zůstal stát mimo kolej vpravo za železničním přejezdem. Čelo vlaku zastavilo v km 89,370, tj 206 m za železničním přejezdem směrem do ŽST Skrochovice. Po zastavení vlaku člen doprovodu vlaku R 885, vlakvedoucí p. Hynek Šmátrala oznámil služebním mobilním telefonem osobě řídící drážní dopravu v ŽST Krnov vznik MU.

Při MU byly dvě osoby usmrceny a dvě osoby byly ošetřeny.

Jednokolejný železniční přejezd v km 89,164 umožňuje křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni koleje - silnici I. třídy na ulici Petrovická ve městě Krnov. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 90°. Přejezdová konstrukce je živičná, šířky 6 m s kolejnicovým žlábkem, před i za ŽP vodorovná. V době vzniku MU byl povrch pozemní komunikace před železničním přejezdem i na něm suchý a v dobrém stavu. Sklon trati před, na i za železničním přejezdem je ve směru jízdy vlaku + 4,60‰, přejezd je situován v přechodnici levosměrného oblouku o poloměru 525 m. Traťová rychlost je 75 km/h.

Železniční přejezd je pro uživatele pozemní komunikace označen z obou směrů svíslou výstražnou dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ (A 32a) a zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SI typu VÚD. Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je z obou směrů 5 metrů. Spouštění PZZ je automatické v závislosti na jízdě vlaku.

Označení a zabezpečení ŽP v km 89,164 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380 a svým provedením vyhovuje ve smyslu § 17 odst.1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., bezpečnému provozování drážní dopravy a zajišťuje bezpečnost účastníků silničního provozu.

Jízda vlaků mezi ŽST Krnov – ŽST Skrochovice je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo s oddílovým návěstidlem bez přenosu návěstí na HDV.

Materiální škoda na hnacím vozidle drážním vozidle je 55 000,- Kč, na osobním automobilu cca 20 000,- Kč, na zabezpečovacím zařízení přejezdu 95 999,- Kč.

Celková škoda vzniklá následkem MU byla vyčíslena ve výši 170 999,- Kč.

Dále byla vyčíslena sekundární škoda:

Náklady na náhradní autobusovou dopravu Connex Morava 3 377,- Kč, náklady na přepravu pověřené osoby provozovatele vyčíslené HZS Ostrava ve výši 1 918,80,- Kč a škoda způsobená dopravci České dráhy, a. s. zpožděním vlaků 13 900,- Kč.

4.2 Rozbor

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

Příčinou mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního motorového vozidla – osobního automobilu na železniční přejezd v době jízdy drážního vozidla – vlaku R 885.

V době vzniku mimořádné události bylo přejezdové zabezpečovací zařízení v činnosti což je dokladováno vyhodnocením dat zaznamenaných samostatným diagnostickým systémem REMOTE 96 uvedené v dokumentu „Výpis archivu“, č. j.: 15604/2006-SDC ze dne 6. 10. 2006

Označení a zabezpečení ŽP v km 89,164 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380 což je uvedeno v „ZÁZNAM o výsledku státního dozoru ve věcech drah“, č. j.: 6-141/2006-UI-1 ze dne 3. 10. 2006.

ŽP svým provedením vyhovoval v době vzniku MU bezpečnému provozování dráhy a zajišťoval bezpečnost účastníků na pozemní komunikaci v souladu s § 17 odst.1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., potvrzeno zápisy provozovatele dráhy „Zápis o ohledání PZZ po MU“ a „Zápis o komisionálním přezkoušení PZZ po MU“.

Vyhodnocením dat zaznamenaných záznamovým zařízením umístěným na HDV 843028-2 bylo zjištěno, že nejvyšší dovolená rychlost vlaku R 885 nebyla překročena a strojvedoucí k zabránění vzniku mimořádné události použil všech dostupných prostředků. Dokladuje dokument „Rozbor rychloměrného záznamu“, provedeného dne 4. 10. 2006.

Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba Krnov, vrtulník lékařské služby první pomoci, HZS ČD, a. s. Olomouc, HZS město Krnov a Bruntál, Policie České republiky Krnov.

Drážní inspekce při zjišťování příčin a okolností vzniku MU nezjistila žádné zanedbání povinností provozovatele dráhy ani dopravce stanovených právními předpisy pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

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 mimořádné události byl vjezd silničního motorového vozidla (osobní automobil) na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížilo drážní vozidlo. Účastník silničního provozu svým jednáním porušil ustanovení:

- § 6 odst. 3) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno, citace: „*Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.*“
- § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění (dále jen zákon č. 361/2000 Sb.), citace: „*Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní*“
- § 28 odst. 1) zákona č. 361/2000 Sb., citace: „*Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.*“
- § 29 odst. 1) písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., citace: „*Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.*“
- § 29 odst. 1) písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., citace: „*Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení.*“

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nebyly zjištěny.

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

Nebyly zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

Nebyly zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Nebyly zjištěny.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Dražní inspekce na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU bezpečnostní doporučení nevydala.

Ve Ostravě dne 27. března 2007.

Ing. Vladimír Handl v. r.
vrchní inspektor Územního inspektorátu
Ostrava

Ing. Petr Maikranz v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Ostrava

7 PŘÍLOHY



Foto 1 – pohled na vyvrácený výstražník po MU



Foto 2: pohled na stopy zanechané automobilem na přejezdové komunikaci.