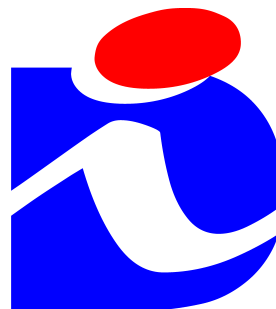




Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 12826 s cyklistou na železničním přejezdu v km 112,545, dráhy regionální Český Těšín – Frýdek-Místek, traťovém úseku Dobrá u Frýdku-Místku – Frýdek-Místek (trať 302B)

Pondělí 6. listopadu 2006

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of passenger train No. 12826 and a cyclist
between Dobrá u Frýdku-Místku and Frýdek-Místek stations

Monday, 6th November 2006

Č. j.: 6-153/2006 – UI 1

SUMMARY

Date and time: 6th November 2006, 17:16 (16:16 GMT)

Occurrence type: level crossing accident (collision of passenger train No. 12826 with a cyclist)

Type of train: passenger train No. 12826

Location: active level crossing in km 112,545 between Dobrá u Frýdku-Místku and Frýdek-Místek stations

Consequences: 1 fatality (cyclist), 0 injuries, total cost CZK 17 000,-

Direct cause: third party (cyclist 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	11
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	11
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	11
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	12
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	12
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	14
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	15
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	15
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	16
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	16
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	16
3.3 Právní a jiná úprava	17
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	17
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	17
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	17
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	17
3.4.2 Součásti dráhy	18
3.4.3 Komunikační prostředky	18
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	18
3.5 Dokumentace o provozním systému	19
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	19
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	19
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	19
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	20
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	20
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	20
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	20
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	20
4 Analýza a závěry	21
4.1 Konečný popis mimořádné události	21
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	21

4.2 Rozbor	22
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	22
4.3 Závěry	22
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	22
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	23
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	23
4.4 Doplnující zjištění	23
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	23
5 Přijatá opatření	23
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	23
6 Bezpečnostní doporučení	24
7 Přílohy	25
Foto 1: Pohled na částečně deformovanou pravou stranu vlakového HDV 810.088-5.	25
Foto 2: Pohled na železniční přejezd ze směru jízdy cyklisty	25
Foto 3: Pohled na železniční přejezd proti směru jízdy cyklisty	26

1 SOUHRN

Dne 6. 11. 2006 v 17:16 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 se na železničním přejezdu dráhy regionální Český Těšín – Frýdek-Místek v km 112,545 (trať 302B) střetlo drážní vozidlo jedoucí jako vlak Os 12826 s cyklistou.

Při MU došlo k těžké újmě na zdraví s následkem smrti cyklisty.

Železniční přejezd (dále jen ŽP) 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 a zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) kategorie PZS 3SI typ AŽD 71. Označení a zabezpečení ŽP v km 112,545 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380.

Škoda na hnacím drážním vozidle (dále jen HDV) řady 810.088-5 činí 12.000,- Kč, na jízdním kole 5.000,- Kč

Příčinou vzniku MU byl nedovolený vjezd účastníka silničního provozu - cyklisty na železniční přejezd v době jízdy drážního vozidla - vlaku Os 12826.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí (dále jen DI) vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku MU došlo dne 6. 11. 2006 v 17 hodin 16 minut, na dráze regionální Český Těšín – Frýdek-Místek (trať 302B), železniční přejezd v km 112,545 mezi dopravními – železničními stanicemi (dále jen ŽST) – Dobrá u Frýdku-Místku – Frýdek-Místek.

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

V 17:11:30 h, vlak Os 12826 odjel z ŽST Dobrá u Frýdku-Místku do ŽST Frýdek-Místek. Při jízdě k železničnímu přejezdu (dále jen ŽP) v km 112,545 zaregistrovala osoba řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) vpravo ve směru jízdy přijíždět po příjezdové komunikaci cyklistu, který se rovněž blížil k ŽP. Z jízdy cyklisty, který předjížděl po pravé straně stojící silniční vozidla, strojvedoucí usoudil, že cyklista nemíní zastavit před ŽP a proto dal opakovaně zvukovou návěst „POZOR“ a současně použil rychločinnou brzdu k zastavení vlaku. Cyklista přesto vjel na ŽP přímo před přijíždějící Os 12826. V době, kdy

se čelo vlaku nacházelo v prostoru ŽP, došlo k nárazu na pravé straně ve směru jízdy v přední části HDV. Čelo vlaku zastavilo v km 112,437, tj. 108 m za místem vzniku MU. Cyklista byl odhozen mimo kolejnicové pásy vpravo ve směru jízdy vlaku Os 12826 zpět na silnici, po které přijížděl. Po zastavení vlaku, strojvedoucí vlakového HDV řady 810.088-5 oznámil výpravčímu ŽST Frýdek-Místek vznik MU v souladu s ohlašovacím rozvrhem provozovatele dráhy a drážní dopravy.

ŽP se nachází v km 112,545 jednokolejné regionální dráhy č. 302B Český Těšín – Frýdek-Místek mezi ŽST Dobrá u Frýdku-Místku a ŽST Frýdek-Místek, v obci Frýdek-Místek. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací v místě MU je 65°.

ŽP 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 a zabezpečen PZZ kategorie PZS 3SI typ AŽD 71. Označení a zabezpečení ŽP v km 112,545 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy cyklisty 5,30 metrů, z opačné strany 5,20 metrů.

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován v 17:20 h. Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba Frýdek-Místek, Hasičská záchranná služba ČD Ostrava a Policie České republiky Dopravní inspektorát Frýdek-Místek.

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 centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) oznámen v 17:35 h, zaměstnancem provozovatele dráhy a drážní dopravy, kterým jsou České dráhy, a.s. (dále jen ČD) vrchním inspektorem RIBŽD Ostrava.

V 17:38 h, rozhodl zaměstnanec COP o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě. Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen VI ÚI Ostrava. Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách 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.

Za provozovatele dráhy byl pověřen zjišťováním příčin vzniku MU, vrchní inspektor RIBŽD Ostrava – 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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce:

- Strojvedoucí vlakového HDV vlaku Os 12826;
- Doprovod vlaku Os 12826;

- Strojvedoucí postrkového HDV vlaku Os 12826.

Svědci:

- svědek 1;
- svědek 2;
- svědek 3.

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

Vlak Os 12826 byl určen k přepravě cestujících. Výchozí ŽST vlaku byla ŽST Český Těšín a cílovou ŽST Frýdek-Místek.

Vlak Os 12826 byl sestavený z HDV - motorového vozu řady 810.088-5 v čele vlaku, dvou tažených drážních vozidel (dále jen „TDV“) řady 010.265-7, 010.262-4 a postrkového HDV řady 810.089-3.

Vlak měl 56 m, 8 náprav, 88 t, normativ potřebných brzdících procent 54, skutečná brzdící procenta 81, I. způsob brzdění, režim brzdy P.

Vlakové HDV 810.088-5 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha pod ev.č. PZ 0818/01-V.22, dne 6. 9. 2001. Poslední pravidelnou technickou kontrolu HDV provedla dne 3. 8. 2006 odborně způsobilá osoba dopravce s výsledkem – bez závad.

Po MU bylo čelo vlaku 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)

Železniční trať je v místě ŽP v km 112,545 vedena v přímém směru. Sklon trati před i za přejezdem ve směru jízdy vlaku Os 12826 je - 4,30‰. Přejezdová konstrukce je živičná s kolejovým žlábkem. Šířka ŽP je 10 metrů a délka 7,60 metrů. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 65°.

Označení a zabezpečení ŽP v km 112,545 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., a ČSN 73 6380.

Největší traťová rychlost v místě vzniku MU je 70km/h, návěstidlo pro traťovou rychlost s návěstí „Rychlost 70 km/h“ je umístěno ve směru jízdy vlaku Os 12826 v km 116,590, t. j. 4 045 m před místem vzniku MU. Zábrazdná vzdálenost na trati je 700 metrů.

Pozemní komunikace je před i za ŽP rovná a přímá. Povrch vozovky v místě ŽP i v okolí byl v době MU suchý, bez zjevných výmolů či výtluků.

ŽP 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 a zabezpečení PZZ kategorie PZS 3SI typ AŽD 71. Označení a zabezpečení ŽP v km 112,545 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., a ČSN 73 6380.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Za jízdy vlaku v úseku mezi ŽST Dobrá u Frýdku-Místku a ŽST Frýdek-Místek nejsou běžně používány žádné komunikační prostředky.

Strojvedoucí pouze opakovaně dával lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“ - její funkce byla na místě MU ověřena s výsledkem bez závad.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Žádné práce na místě ani v blízkosti MU nebyly prováděny.

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

Strojvedoucí HDV 810.088-5 a výpravčí ŽST Frýdek-Místek postupovali dle ČÁST DRUHÁ OHLAŠOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ Kapitola I „Ohlašovací povinnost“ čl. 42 a 46 vnitřního předpisu ČD D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí .

Strojvedoucí vlakového HDV oznámil v 17:17 h vznik MU výpravčímu ŽST Frýdek-Místek. Ten postupoval dle OHLAŠOVACÍHO ROZVRHU provozovatele dráhy a drážní dopravy. Vznik MU ohlásil vedoucímu směny RCP Ostrava, PČR Frýdek-Místek, Rychlé záchranné službě ve Frýdku-Místku, HZS Ostrava, nehodové pohotovosti ŽST, pohotovosti zabezpečovací distance a zátěžovému výpravčímu ŽST Český Těšín. Zaměstnanec RIBŽD Ostrava vznik MU ohlásil na COP. COP v 17:30 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.

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

MU byla oznámena IZS policie a zdravotnické záchranné služby ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností výpravčím ŽST Frýdek-Místek v 17:20 h.

Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba Frýdek-Místek, Hasičská záchranná služba ČD Ostrava a Policie České republiky Dopravní inspektorát Frýdek-Místek.

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 těžké újmě na zdraví cyklisty, který byl rychlou lékařskou záchrannou službou odvezen do nemocnice ve Frýdku-Místku, kde následně těžkým zraněním podlehl.

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 nemotorovém silničním vozidle (jízdním kole) vznikla škoda dle kvalifikovaného odhadu PČR ve výši 5.000,- Kč.

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

Komisionální prohlídkou motorového vozu 810.088-5 vykonanou dne 07. 11. 2006 na pracovišti Depa kolejových vozidel Ostrava (dále jen DKV Ostrava) bylo zjištěno: deformovaná pravá přední část smetadla, pravý roh skříně motorového vozu a poškozena zásuvka dálkového ovládání a kabeláž k zásuvce dálkového ovládání. Škoda na HDV byla stanovena ve výši 12.000,- Kč.

Sekundární škoda způsobená MU vznikla ČD ze zpoždění vlaků osobní dopravy ve výši 33.660,- Kč. Drážní doprava byla v úseku ŽST Dobrá u Frýdku-Místku – ŽST Frýdek-Místek přerušena 06. 11. 2006 od 17:16 h do 06. 11. 2006 18:55 h tj. 99 min. Zpožděn byl vlak Os 12826 +97 min a přípojové vlaky v ŽST Frýdek-Místek: Sp 1641 +8 min., Os 3154 +6 min. Vlaky osobní dopravy Os 12828, Os 12829 a Os 12831 byly nahrazeny autobusy ČSAD Frýdek-Místek.

Provoz v daném úseku byl obnoven dne 06. 11. 2006 v 18:55 h.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí: + 8° C, klid, šero, viditelnost nad 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 vlakového HDV v „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném dne 13. 11. 2006 uvádí: „Na směnu jsem nastoupil 5:53 hodin, probíhala bez závad. Při jízdě vlaku MOs 12826 z ŽST Dobrá u Fr. do ŽST Frýdek-Místek jsem na chráněném žel. přejezdu srazil cyklistu. PZZ bylo v činnosti a už před ním stála dvě vozidla. Z jízdy cyklisty bylo zřejmé, že neměl v úmyslu se přesvědčit o vzdálenosti vlaku a zastavit před přejezdem. Já jsem ho uviděl na vzdálenost asi 15 m. Okamžitě jsem použil rychločinné brzdění vlaku a houkačku motorového vozu. Cyklista jel z pravé strany, snažil se vlaku vyhnout, zatočil doleva a došlo k čelnímu nárazu. Po zastavení cca 100 m za přejezdem jsem událost

nehlásil výpravčímu v ŽST Frýdek-Místek. První pomoc cyklistovi poskytl strojvedoucí postrkového vozidla vlaku. K poškození motorového vozu došlo v rozsahu asi 15 000,- Kč.“

Doplňující zápis se zaměstnancem ze dne 15. 1. 2007:

„Cyklistu jsem uviděl přijíždět k železničnímu přejezdu asi na vzdálenost 15 m. Zda cyklista přijížděl napravo nebo nalevo od aut čekajících před přejezdem, tzn. po kraji vozovky nebo prostředkem vozovky jsem neviděl, protože přejezd je nepřehledný – železniční trať i silnice je v mírném zářezu. MU jsem ihned nahlásil výpravčímu v ŽST Frýdek-Místek pomocí radiostanice. Když jsem přišel na místo MU, byla zde již rychlá zdravotní pomoc a viděl jsem strojvedoucího postrkového vozidla vlaku jak pomáhá s uložením zraněného cyklisty do sanitky.“

Doprovod os. vlaku v „Zápis se zaměstnancem „ vyhotoveném dne 09. 11. 2006 uvedla:

Otázka: Popište jízdu vlaku 12826 z Dobrá u Frýdku-Místku do Frýdku-Místku: „Dne 06. 11. 2006 jsem nastoupila na směnu v 07:00 hod. Směna probíhala normálně až do nehodové události přibližně v 17:15 h. Já jsem byla v zadním motoře, vlak troubil a poté prudce zastavil, já jsem se šla podívat do zadní kabiny strojvedoucího co se stalo. U přejezdu jsem viděla kolo a ležící osobu.“ Otázka: Byl někdo zraněn ve vlaku? Odpověď: „ Nikdo mi nic nehlásil, cestující všichni vystoupili z vlaku a odešli.“

Výpravčí ŽST Frýdek Místek v „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném dne 30. 11. 2006 na otázku v jakém stavu bylo přejezdové zabezpečovací zařízení uvedl: *„Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 112,545 vykazovalo správnou činnost, bylo v pohotovostním stavu.“*

Doplňující zápis se zaměstnancem ze dne 11. 01. 2007:

Otázka: Popište jak a kým Vám byla oznámena MU.

Odpověď: *MU mi byla oznámena z trati prostřednictvím vysílačky strojvedoucím (vlakového HDV).*

Otázka: V kolik hodin Vám strojvedoucí (vlakového HDV) oznámil MU?

Odpověď: *Bylo asi 17:17 h.*

Otázka: Co Vám strojvedoucí o MU sdělil.

Odpověď: *Strojvedoucí (vlakového HDV) mi řekl, že na přejezdu v km 12,545 došlo k zachycení cyklisty vlakem.*

Otázka: Koho jste vyrozuměl o MU ?

Odpověď: *Vedoucímu směny, PČR Frýdek Místek, RZS, HZS Ostrava, nehodové pohotovosti (UŽST Český Těšín), pohotovosti zabezpečovací distance, zátěžovému výpravčímu do ŽST Český Těšín.“*

3.1.2 Jiné osoby

Svědky 1 v „ Protokol o podání vysvětlení ze dne 7. 11. 2006 PČR čj. ORFM-2944/DN-BR-2006“ uvedla:

„Dne 06. 11. 2006 okolo 17:15 h jsem jela jako spolujezdec v mot. vozidle Ford Ka, které řídila má známá(svědkyně 2). Já jsem seděla na předním sedadle vedle řidiče. Jely jsme v obci Frýdek-Místek po ulici Národních Mučedníků a to ve směru od servisu Bártek a syn směrem k Hlavní poště ve Frýdku-Místku. Při jízdě po této silnici jsme přijely k železničnímu přejezdu, kde bylo v činnosti výstražné zařízení a to jak světelné, tak zvukové upozorňující na příjezd vlaku.(svědkyně 2) své vozidlo zastavila asi 6 m před tímto zařízením a čekaly jsme až projede vlak s tím, že poté pojedeme dále. V protisměru před přejezdem nestálo žádné mot. vozidlo, ani cyklista či chodec. Najednou okolo nás po pravé straně vozidla projel velkou rychlostí cyklista, který tento železniční přejezd chtěl přejet a to i v době, kdy bylo v činnosti toto výstražné zařízení. Neuvědomuji si, zdali vlak zatroubil nebo zahoukal, ale když cyklista tento příjíždějící vlak ve směru od obce Dobrá uviděl, tak strhl řízení svého kola vlevo aby se snad vyhl střetu, avšak tomuto nezabránil. Po střetu byl i s kolem odhozen zpět na silnici, po které před tím jel a dopadl na silnici před vozidlo v kterém jsem seděla. Po střetu jsme z vozidla obě vystoupily a poskytly cyklistovi první pomoc. Cyklista byl při vědomí a sdělil mi, že jej bolí břicho. Následně paní Kouřilová, která stála se svým vozidlem za vozidlem(svědkyně 2) na místo přivolala mobilním telefonem sanitku. Do příjezdu sanitky jsme byly u cyklisty. Po příjezdu sanitky jsme na místě zasahujícím policistům předala své iniciály a poskytla svědectví. Po příjezdu dopravní policie jsem společně s(svědkyně 2) určila místo střetu cyklisty s vlakem, byla jsem rovněž seznámena s náčrtem místa dopravní nehody, s kterým jsem souhlasila a vlastnoručně jej podepsala. Co se týče zavinění na této dopravní nehodě, tak uvádím, že tuto dle mého názoru způsobil cyklista, neboť byl nepozorný a chtěl přejet železniční přejezd v době, kdy po tomto jel vlak a jízdu mu zakazovalo výstražné zařízení, které bylo v době před srážkou v činnosti a bez závad. Více nemám k dané dopravní nehodě co dodat.“

Svědky 2 v „ Protokol o podání vysvětlení ze dne 07. 11. 2006 PČR čj. ORFM-2944/DN-BR-2006“ uvedla:

„Dne 06. 11. 2006 okolo 17:15 h jsem jela s manželovým mot. vozidlem Ford Ka a jela jsem v obci Frýdek-Místek po ulici Národních Mučedníků a to ve směru od autoservisu Bártek a syn, směrem k hlavní poště. Ve vozidle se mnou jela má známá(svědkyně 1), která seděla na předním sedadle vedle řidiče. Na ul. Národních Mučedníků jsem ve směru od autoservisu Bártek a syn přijela k železničnímu přejezdu, kde bylo rozsvíceno a v činnosti výstražné světelné zařízení červené barvy společně s akustickým cinkáním tohoto zařízení, proto jsem své vozidlo zastavila asi 6 m před tímto zařízením a čekala až projede po kolejích vlak. Bezprostředně na to jak jsem zastavila vozidlo před tímto zařízením, kolem mého vozidla po levé straně projel po silnici velkou rychlostí cyklista, který po zatroubení příjíždějícího vlaku ve směru od obce Dobrá, se tímto směrem podíval a zřejmě tento vlak zaregistroval a snažil se vyhnout střetu s tímto vlakem tím, že strhl řízení svého kola doleva, směrem k příjíždějícímu vlaku, avšak následně proběhla srážka s tímto vlakem. Po srážce byl cyklista spolu se svým jízdním kolem odhozen zpět směrem na komunikaci po které příjížděl a dopadl před vozidlo ve kterém jsem seděla. Uvádím, že v době před střetem cyklisty s vlakem bylo zabezpečovací zařízení na tomto železničním přejezdu řádně v činnosti, bylo jasně viditelné a slyšitelné a bylo bez závad. Poté jsme

obě z vozidla rychle vystoupily a poskytly tomuto cyklistovi první pomoc. Následně (svědkyně 3), která stála se svým mot. vozidlem za svým mot. vozidlem mobilním telefonem přivolala na místo sanitku. Do příjezdu sanitky jsme cyklistovi poskytovaly první pomoc. Po příjezdu sanitky jsme poskytly na místě zasahujícím policistům potřebné svědectví a své iniciály. Po příjezdu dopravní policie jsem společně s (svědkyně 1) byla přítomna ohledání a šetření této dopravní nehody. Na místě jsem policistům společně s (svědkyně 1) určila místo střetu cyklisty s vlakem. Byla jsem rovněž seznámena s náčrtem místa dopravní nehody, s kterým jsem souhlasila a zároveň jsem i tento podepsala. K zavinění na této dopravní nehodě uvádím, že tuto dle mého názoru způsobil cyklista svou nepozorností.

Více nemám k dané dopravní nehodě co dodat.“

Svědka 3 v „ Protokol o podání vysvětlení ze dne 07. 11. 2006 PČR čj. ORFM-2944/DN-BR-2006“ uvedla:

„Dne 06. 11. 2006 okolo 17:15 h jsem jela v mot. vozidle zn. Škoda Felicia, jehož majitelem je můj manžel. Toto mot. vozidlo řídil on a já jsem seděla vpředu vedle řidiče. Jeli jsme od rodičů z ul. Národních Mučedníků v obci Frýdek-Místek a jeli jsme směrem domů do obce Baška. Při jízdě jsme dojížděli k železničnímu přejezdu, na kterém blikalo výstražné červené světlo. Před tímto přejezdem stálo jiné mot. vozidlo, jehož řidička čekala až projede vlak, proto jsme zastavili za tímto vozidlem. V protisměru před přejezdem nestálo žádné mot. vozidlo ani chodec či cyklista. Nevěnovala jsem pozornost co se děje venku, avšak náhle jsem si všimla projíždějícího cyklisty jedoucího stejným směrem k přejezdu jako my a tento jel rychle. Poté jsem zaregistrovala z levé strany ve směru od Českého Těšína jedoucí vlak. Toto se událo velmi rychle. Říkala jsem si, snad to stihl. Vlak projel směrem do obce Frýdek-Místek a po chvíli tyto světelné zařízení přestalo blikat. Viděla jsem, jak z před námi stojícího vozidla vyběhly ženy a běžely směrem ke kolejím. Napadlo mě, že se něco děje, nebo něco se stalo, proto jsem z vozidla vystoupila a zjistila jsem, došlo ke srážce tohoto cyklisty s projíždějícím vlakem. Ihned jsem mobilním telefonem zavolala záchranku a sdělila jsem jim tuto skutečnost. Viděla jsem, že jedna z žen poskytla cyklistovi první pomoc, čekala jsem na místě zda bude něco potřebovat. Vzápětí se na místo dostavila sanitka, policie a hasiči. Jedné z žen, z před námi stojícího vozidla jsem dala své iniciály, kdyby mě bylo třeba a s manželem jsme odjeli domů. K zavinění uvádím, že tuto dopravní nehodu dle mého názoru způsobil cyklista.

Více nemám k dané dopravní nehodě co dodat.“

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Strojvedoucí vlakového HDV: dával lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“ - její funkce byla na místě MU ověřena s výsledkem bez závad.

Cyklista: ŽP je pro uživatele pozemní komunikace označen z obou směrů svíslou 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 zabezpečení PZZ kategorie PZS 3SI typ AŽD 71. Označení a zabezpečení ŽP v km 112,545 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., a ČSN 73 6380.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zdravotní a odborná způsobilost zaměstnanců provozovatele se řídí ustanoveními 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.). Strojvedoucí vlakového HDV provedl poslední periodickou zdravotní prohlídku 08. 12. 2005 s platností 1 rok.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců provozovatele stanoví vnitřní předpis ČD Ok 2 „VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah, a. s. dne 19. 9. 2006 pod č. j. 60442/2006-O10, s účinností od 01. října 2006. Pro osoby řídící HDV je vnitřním předpisem stanovena odborná zkouška číslo „V-08 / strojvedoucí“. Strojvedoucí vlakového HDV má platný „Průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel ev.č. 004715 vydaný Drážním úřadem Praha dne 29. 03. 1996.

Poslední školení s přezkoušením bylo provedeno dne 2. 5. 2002. Seznámení osoby řídící drážní vozidlo s traťovými poměry na tratích a 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 v denní a noční době stanoví předpisy ČD V1, ČD V2, ČD D2. Strojvedoucí vlakového HDV je osobou odborně způsobilou, s platným poznáním pro uvedenou trať.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy je stanoven časový interval prohlídek a měření staveb drah v Příloze č. 1 vyhlášky 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 1. 6. 2006 bez zjištěných závad.

Provozovatel dráhy a drážní dopravy má stanoveny prohlídky a údržbu PZZ v souladu s přílohou č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.,

Byly předloženy zápisy o provedených prohlídkách určeného technického zařízení PZS kategorie 3SNI s PZ 7816/96-E.42 ze dne 6. 12. 1996:

- pětiletá prohlídka provedena 28. 6. 2006 bez závad;
- dvouletá prohlídka provedena 17. 8. 2006 bez závad;
- tříměsíční prohlídky jsou prováděny pravidelně a zápisy o jejich provedení jsou prováděny do „Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“;

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem železniční, regionální dráhy Český Těšín – Frýdek-Místek je Správa železniční dopravní cesty se sídlem Prvního pluku 367/5, Praha 8 PSČ 186 00.

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy jsou České dráhy, a.s. se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222 Praha 1, PSČ 110 15 na základě 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.“.

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

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 S4/3 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 Frýdek-Místek je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – elektronické stavědlo typ ESA 11 ovládané prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště (dále jen JOP). Kontrola činnosti PZZ je v dopravní kanceláři ŽST Frýdek-

Místek. Činnost staničního traťového zabezpečovacího zařízení je zaznamenávána v paměťovém modulu technologických počítačů ESA 11. PZZ před vznikem i po MU vykazovalo bezzávadný stav.

3.4.2 Součásti dráhy

ŽP se nachází v km 112,545 jednokolejné regionální dráhy č. 302B Český Těšín – Frýdek-Místek mezi ŽST Dobrá u Frýdku-Místku a ŽST Frýdek-Místek, v obci Frýdek-Místek. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 65°.

ŽP 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 a zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) kategorie PZS 3SI typ AŽD 71. Označení a zabezpečení ŽP v km 112,545 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy cyklisty 5,30 metrů, z opačné strany 5,20 metrů.

Jízda vlaků mezi ŽST Dobrá u Frýdku-Místku – ŽST Frýdek-Místek je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo bez oddílového návěstidla a přenosu návěstí na HDV.

3.4.3 Komunikační prostředky

Trať Český Těšín – Frýdek-Místek není vybavena traťovým rádiovým systémem (dále jen TRS). Trať Český Těšín – Frýdek-Místek je v mezistaničním úseku Dobrá u Frýdku-Místku – Frýdek-Místek vybavena automatickým hradlem typ 88 (dále jen AH 88). Výpravčí ŽST Dobrá u Frýdku-Místku a ŽST Frýdek-Místek 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 810.088-5 je ve smyslu vyhl. č. 173/1995 Sb., Příloha č. 3, část II, odst. 5. vybaveno registračním rychloměrem č. 82051, s rozsahem rychlosti 0 – 120 km/h., rozsah rychloměrového proužku (dále jen RP) 0 - 120 km/h. Registrační rychloměr je umístěn na stanovišti I.

Vyhodnocení dat zaznamenaných registračním rychloměrem umístěným na HDV 810.088-5:

Data jsou zaznamenávána na 100 mm širokém, papírovém rychloměrovém proužku.

Vlak Os 12826 odjel z ŽST Dobrá u Frýdku-Místku v 17:11:30 h, postupně se rozjel na dráze cca 1000 m na rychlost 68 km/h, následuje jízda rychlostí 68 až 70 km/h na dráze cca 1400 m. Dále následuje snížení rychlosti na dráze cca 100 m na 65 až 66 km/h a jízda touto rychlostí na dráze cca 1700 m. Z této rychlosti je registrováno intenzivní brzdění až do místa zastavení v km 112,437 17:15:40 h. Čelo vlaku zastavilo cca 108 m od místa

střetnutí s cyklistou. Brzdná dráha je cca 158 m. Rychlost vlaku v místě střetnutí byla 60 km/h. Celková ujetá dráha od posledního zastavení v ŽST Dobrá u Frýdku-Místku činí cca 4208 m. Vyhodnocením RP nebylo zjištěno v daném úseku překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Provozovatel dráhy a drážní dopravy předložil stažená data z archivu technologických počítačů ESA 11 Frýdek-Místek, kterými dokladoval bezzávadný stav PZZ v km 112,545. Světelné PZZ není vybaveno diagnostikou.

Vlak Os 12826 odjel z ŽST Dobrá u Frýdku-Místku v 17:11 h po výpravě výpravčím ŽST Dobrá u Frýdku-Místku. Výpravčí ŽST Dobrá u Frýdku-Místku před uskutečněním výpravy předmětného vlaku dal pomocí traťového telefonního spojení předvídaný odjezd vlaku Os 12826 výpravčímu ŽST Frýdek-Místek a následně provedl obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení v souladu s technologickými předpisy provozovatele dráhy.

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

Za první prokázané hlášení v souvislosti s MU lze považovat oznámení střetnutí na ŽP strojvedoucím vlaku Os 12826 výpravčímu ŽST Frýdek-Místek vedené v síti TRS, režimu simplex v pásmu 150 Mhz. Dalším verbálním hlášením bylo oznámení vzniku MU výpravčím ŽST Frýdek-Místek na IZS.

Uvedená verbální hlášení vyplývají ze zápisů podaných vysvětlení zúčastněných zaměstnanců, uvedených v článku 3.1.1.

V ŽST Frýdek-Místek je instalováno záznamové zařízení REDAT typ 2, vyr. číslo 062 pro archivaci pokynů dávaných telefonicky při organizování a provozování drážní dopravy. Na záznamové zařízení nejsou zaznamenávány rádiové hovory místních rádiových technologických sítí v pásmu 150 Mhz. Z tohoto důvodu nebylo hlášení strojvedoucího vlaku Os 12826 výpravčímu ŽST Frýdek-Místek zaznamenáno na záznamovém zařízení.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa MU byla do doby příchodu pověřené, odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy zajištěna strojvedoucím vlaku Os 12826. Po příchodu pověřené, odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy byla opatření k ochraně a zabezpečení místa MU přijata pověřenou osobou v součinnosti s orgány činnými v trestním řízení.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlakového HDV nastoupil na směnu v 05:53 h, s plánovaným ukončením směny v 18:03 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s ustanovením § 90 zákoníku práce. Fond pracovní doby je dán rozvrhem turnusové služby;

Strojvedoucí postrkového HDV nastoupil na směnu v 5:53 h, s plánovaným ukončením směny v 17:43 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s ustanovením § 90 zákoníku práce. Fond pracovní doby je dán rozvrhem turnusové služby;

Doprovod os. vlaku nastoupil na směnu v 06:57 h, s plánovaným ukončením směny v 19:50 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s ustanovením § 90 zákoníku práce. Fond pracovní doby je dán rozvrhem turnusové služby;

Výpravčí ŽST Frýdek-Místek nastoupil na směnu v 06:40 h, s plánovaným ukončením směny v 18:45 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 osob zúčastněných na MU nebyly zjištěny.

Orientační dechová zkouška strojvedoucího vlakového HDV na požití alkoholu byla provedena PČR s výsledkem negativním.

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

Vlak Os 12826 byl veden HDV řady 810.088-5. Strojvedoucí vlakového HDV jej řídil, pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště č. 1. Řídicí pult HDV 810.088-5 je ergonomicky uspořádán tak, že strojvedoucímu nic nebrání v rozhledu před HDV. Na místě MU nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu zhoršovalo výhled ze stanoviště strojvedoucího.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Na uvedeném ŽP byla poslední MU obdobného charakteru dne 29. 9. 2006 ve 12:16 h – střetnutí Os 12816 s osobním automobilem, kdy byly dvě osoby ve vozidle lehce zraněny. 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 06. 11. 2006 v 17:16 h došlo k MU v drážní dopravě ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění, kdy se na ŽP v km 112,545 železniční regionální dráhy Český Těšín – Frýdek-Místek (trať 302B) střetlo drážní vozidlo jedoucí jako vlak Os 12826 s nemotorovým silničním vozidlem - cyklistou.

Jízda vlaku Os 12826 do km 112,545 probíhala bez mimořádností. Při jízdě k ŽP v km 112,545 zaregistroval strojvedoucí vpravo ve směru jízdy přijíždět po příjezdové komunikaci cyklistu, který se rovněž blížil k ŽP. Z jízdy cyklisty, který předjížděl po pravé straně stojící silniční vozidla, strojvedoucí vlakového HDV usoudil, že cyklista nemínil zastavit před ŽP a proto dal opakovaně zvukovou návěst „POZOR“ a současně zavedl rychločinné brzdění k zastavení vlaku. Cyklista přesto vjel na ŽP přímo před přijíždějící Os 12826. V době, kdy se čelo vlaku nacházelo v prostoru ŽP, došlo k nárazu na pravé straně ve směru jízdy v přední části HDV. Čelo vlaku zastavilo v km 112,437 tj. 108 m za místem vzniku MU. Cyklista byl odhozen mimo kolejnicové pásy vpravo ve směru jízdy vlaku Os 12826 zpět na silnici, po které přijížděl. Po zastavení vlaku, strojvedoucí vlakového HDV řady 810.088-5 oznámil osobě řídící drážní dopravu v ŽST Frýdek-Místek vznik MU.

Při MU došlo k těžké újmě na zdraví s následkem smrti cyklisty.

Železniční trať je v místě ŽP v km 112,545 vedena v přímém směru. Sklon trati před i za přejezdem ve směru jízdy vlaku Os 12826 je - 4,30‰. Přejezdová konstrukce je živičná s kolejovým žlábkem. Šířka ŽP je 10 metrů a délka 7,60 metrů. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 65°.

Největší traťová rychlost v místě vzniku MU je 70km/h, návěstidlo pro traťovou rychlost s návěstí „Rychlost 70 km/h“ je umístěno ve směru jízdy vlaku Os 12826 v km 116,590, t. j. 4 045 m před místem vzniku MU. Zábrzdná vzdálenost na trati je 700 metrů.

Železniční 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 a zabezpečení PZZ kategorie PZS 3SI typ AŽD 71. Označení a zabezpečení ŽP v km 112,545 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy cyklisty 5,30 metrů, z opačné strany 5,20 metrů.

Jízda vlaků mezi ŽST Dobrá u Frýdku-Místku – ŽST Frýdek-Místek je zabezpečena traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo AH 88 bez oddílového návěstidla a přenosu návěstí na HDV.

Materiální škoda na HDV činí 12.000,- Kč, na jízdním kole 5.000,- Kč. Celková škoda vzniklá následkem MU byla vyčíslena ve výši 17000,- Kč.

Dále byly vyčísleny sekundární náklady:

Správou železniční dopravní cesty na přezkoušení PZZ po vzniku MU 2.900,- Kč, náklady na NAD ČSAD Frýdek Místek 2.055,- Kč, náklady na přepravu pověřené osoby provozovatele vyčíslené HZS Ostrava ve výši 889,20,- Kč a škoda způsobená dopravci České dráhy, a.s., zpožděním vlaků 33.660,- 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 MU byl nedovolený vjezd účastníka silničního provozu - cyklisty na ŽP v době jízdy drážního vozidla – vlaku Os 12826.

V době vzniku MU bylo PZZ v činnosti. Tato skutečnost je dokladována vyhodnocením dat zaznamenaných na technologických počítačích staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Frýdek-Místek ESA 11 a svědeckými výpověďmi svědků MU.

Označení a zabezpečení ŽP v km 112,545 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., a ČSN 73 6380.

ŽP svým provedením vyhovoval v době vzniku MU bezpečnému provozování dráhy a zajišťoval bezpečnost účastníků na pozemní komunikaci

Vyhodnocením dat zaznamenaných záznamovým zařízením umístěným na HDV 810.088-5 bylo zjištěno, že nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 12826 v mezistaničním úseku mezi ŽST Dobrá u Frýdku-Místku – ŽST Frýdek-Místek nebyla překročena. Strojvedoucí k zabránění vzniku MU použil všech dostupných prostředků.

Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba Frýdek-Místek, Hasičská záchranná služba ČD Ostrava a Policie České republiky Dopravní inspektorát Frýdek-Místek. K činnosti IZS nebyly připomínky.

Drážní inspekce při zjišťování příčin a okolností vzniku MU nezjistila žádná 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 MU byl vjezd cyklisty na ŽP 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 zvlášť 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“*

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

Nedostatky a opomenutí při zjišťování příčin a okolností MU nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Opatření k předmětné MU nebylo provozovatelem dráhy a drážní dopravy nutno přijímat.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí přijato.

V Ostravě dne 15. února 2007

Vlastimil Pinkava v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Ostrava

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

7 PŘÍLOHY



Foto 1: Pohled na částečně deformovanou pravou stranu vlakového HDV 810.088-5.



Foto 2: Pohled na železniční přejezd ze směru jízdy cyklisty



Foto 3: Pohled na železniční přejezd proti směru jízdy cyklisty