



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 8043 s osobním automobilem na přejezdu
v km 222,975 dráhy železniční celostátní
Plzeň – České Budějovice

Čtvrtek, 8. ledna 2009

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of passenger train No. 8043 and a car
in km 222.975 between Plzeň and České Budějovice stations

Thursday, 8th January 2009

Č. j.: 6-65/2009/DI

SUMMARY

Grade:	accident
Date and time:	8 th January 2009, 06:52 (05:52 GMT)
Occurrence type:	level crossing accident (collision of passenger train No. 8043 with a car stuck at the level crossing)
Description:	A car was stuck at the level crossing. Its driver alerted infrastructure manager, but due to difficulties with identifying level crossing's location railway traffic wasn't interrupted in time and a train collided with the car.
Type of train:	regional passenger train No. 8043
Location:	Plzeň – České Budějovice line, km 222.975
Parties:	České Dráhy, a. s. (RU) Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM) level crossing user
Consequences:	no fatality no injury total cost CZK 100 360.-
Direct cause:	third party (level crossing user)
Underlying cause:	procedures (procedure not available)
Root cause:	Level crossing common identification system which allows unique identification of each level crossing for emergency purposes not implemented.
Recommendations:	<p>1) addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.: It is recommended to develop and implement level crossing common identification system which allows unique identification of each level crossing for emergency purposes.</p> <p>2) addressed to Drážní úřad (NSA): It is recommended to apply the above recommendation for all railway infrastructure managers.</p>



Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	9
2.1 Mimořádná událost	9
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	9
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	9
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	10
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	10
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)	12
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	12

3.1.2 Jiné osoby	13
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	13
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	13
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 ...	17
3.3 Právní a jiná úprava	17
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	17
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	17
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	18
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	18
3.4.2 Součásti dráhy	18
3.4.3 Komunikační prostředky	19
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	19
3.5 Dokumentace o provozním systému	19
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	19
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	20
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	20
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	20
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	20
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	21
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	21
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	21
4 Analýza a závěry	22
4.1 Konečný popis mimořádné události	22
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	22
4.2 Rozbor	23

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	23
4.3 Závěry	25
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	25
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	25
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	25
4.4 Doplnující zjištění	26
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	26
5 Přijatá opatření	26
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	26
6 Bezpečnostní doporučení	27
7 Přílohy	28
Foto předmětného železničního přejezdu	28

1 SOUHRN

Skupina události:	Nehoda
Vznik události:	8. 1. 2009, 6:52:34 hodin
Popis události:	Střetnutí vlaku Os 8043 s osobním automobilem na přejezdu (důsledek uvážnutí automobilu na přejezdu)
Dráha, místo:	Dráha celostátní Plzeň – České Budějovice, širá trať, mezistaniční úsek Zliv – Hluboká nad Vltavou, přejezd zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným s pozitivním signálem (bílé světlo) bez závor, km 222,975
Zúčastnění:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel) České dráhy, a. s. (dopravce) Uživatel pozemní komunikace (řidič a vlastník automobilu)
Následky:	Celková hmotná škoda 100.360,- Kč Přerušení provozování dráhy a drážní dopravy 1 hod. 46 min. Bez újmy na zdraví osob
Bezprostř. příčiny:	Stání (uvážnutí) automobilu na železničním přejezdu.
Zásadní příčiny:	Nezastavení drážní dopravy.
Příč. v syst. bezp.:	Chybějící systém jednotného označení železničních přejezdů, sloužící k nezaměnitelné identifikaci železničních přejezdů z pohledu dráhy, tj. železniční a silniční topologie, jak pro provozovatele drah a dopravce, tak i účastníky silničního provozu a složky integrovaného záchranného systému.
Bezp. doporučení:	Zavést jednotný systém označení železničních přejezdů z pohledu dráhy železniční, tj. železniční a silniční topologie, jak pro provozovatele drah a dopravce, tak i účastníky silničního provozu a složky integrovaného záchranného systému.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku této mimořádné události (dále jen MU) došlo dne 8. 1. 2009, v 6:52:34 hodin, na dráze celostátní Plzeň – České Budějovice, provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC) na přejezdu v km 222,975, mezi železničními stanicemi (dále jen žst.) Zliv – Hluboká nad Vltavou.

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

Za jízdy vlaku Os 8043 přes přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor (dále jen PZZ), které bylo v činnosti, došlo ke střetnutí s osobním automobilem uvázným na přejezdu. PZZ je kategorie PZS 3SBI podle ČSN 34 2650, se dvěma výstražníky AŽD 71, tj. s pozitivním signálem (bílé přerušované světlo), kontrolní a ovládací prvky se nacházejí u výpravčího žst. Hluboká nad Vltavou. Silniční komunikace je silnicí III. třídy č. 10582/3 spojující obce Čejkovice a Hluboká nad Vltavou se živičným povrchem. Přejezd je dlouhý 5,00 m, široký 11,70 m, jeho konstrukce je živičná z asfaltového betonu – tzv. těžká. Úhel křížení dráhy se silniční komunikací je 85 stupňů, před přejezdem ve směru jízdy automobilu (vpravo ve směru jízdy vlaku) je komunikace ve velmi mírném klesání s levotočivou zatáčkou přímo k přejezdu, v době vzniku MU zledovatělá, bez chemického ošetření z důvodu blízkosti vodních zdrojů. Na silniční komunikaci je z obou stran železničního přejezdu osazeno odpovídající dopravní značení včetně upozornění na neprovádění chemického posypu. Trať je ve směru jízdy vlaku v nulové niveletě. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku přes přejezd je 100 km/h, skutečná rychlost vlaku byla 98 km/h. Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován. Na místě byla přítomna Hasičská záchranná služba SŽDC a Policie ČR – OO Hluboká nad Vltavou. Záchranná služba nebyla na místě MU přítomna neboť při MU nedošlo k újmě na zdraví žádného z účastníků.

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

Drážní inspekce zahájila zjišťování příčin a okolností MU nikoliv ihned po oznámení jejího vzniku provozovatelem na Centrální ohlašovací pracoviště podle příslušných právních předpisů, ale bezprostředně po následujícím vyhodnocení nehodového děje, jako pravděpodobně se opakující neodvrácení vzniku MU provozovatelem využitím možností technických zařízení podle stanovených technologických postupů. Na místo vzniku byli vysláni vrchní inspektoři Územního inspektorátu Plzeň. Šetření bylo prováděno nezávisle na provozovateli dráhy, tj. SŽDC a dopravci, tj. České dráhy, a. s. (dále jen ČD), v součinnosti s Policií ČR. Na místě byly přítomny pověřené odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy i drážní dopravy Provozního obvodu České Budějovice (dále jen PO České Budějovice), Správy dopravní cesty České Budějovice (dále jen SDC České

Budějovice) a Depa kolejových vozidel Plzeň (dále jen DKV Plzeň). Způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku MU spočíval v součinnosti všech zúčastněných složek a osob. Tento postup byl v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), a 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.).

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:

- výpravčí hlavní služby žst. České Budějovice
- výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou
- strojvedoucí vlaku Os 8043

Další zúčastnění:

- operační důstojník územního obvodu Policie ČR Č. Budějovice
- příslušník Policie ČR ve směně dozorčího Služby železniční policie Č. Budějovice
- řidička uvázlého osobního automobilu.

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

Vlak Os 8043 se sestával z hnacího drážního vozidla (dále jen HDV) 242.254-1 z DKV Plzeň a ze 3 osobních vozů. Vlastníkem všech drážních vozidel jsou ČD, a. s. Vlak měl 100 metrů, 16 náprav, dopravní hmotnost 125 t, celkovou hmotnost 209 t, potřebná brzdicí procenta 96 %, skutečná 100 %. Čelo vlaku bylo označeno v souladu s ustanovením § 39 vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

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

Traťové zabezpečovací zařízení mezi žst. Zliv a Hluboká nad Vltavou je 3. kategorie typu automatického hradla AH 83 s oddílovými návěstidly Lo a So. Mezistaniční úsek je rozdělen automatickým hradlem na dva traťové oddíly. Staniční zabezpečovací zařízení žst. Hluboká nad Vltavou je 3. kategorie – elektronické stavědlo ESA 11 s EIP, ovládané prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště (dále jen JOP). Přejezd v km 222,975 je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor. Toto PZZ je kategorie PZS 3SBI podle ČSN 34 2650, se dvěma výstražníky AŽD 71, tj. s pozitivním signálem (bílé přerušované světlo), kontrolní a ovládací prvky se nacházejí u výpravčího žst. Hluboká nad Vltavou. Hnací drážní vozidlo bylo obsazeno jednočlennou obsluhou - strojvedoucím a dále strojvedoucím v zácviku. Bylo vybaveno funkčním vlakovým zabezpečovacím zařízením VZ s tlačítkem bdělosti a funkčním adaptérem XX48 pro případnou aplikaci „STOP“ nebo „GENERÁLNÍ STOP“ podle vnitřního předpisu dopravce

ČD Z11 a provozovatele dráhy SŽDC (ČD) Z11. Podle „Zápisu o komisionálním přezkoušení PZZ po MU“ nebyly zjištěny žádné závady a PZZ vyhovuje příslušným předpisům.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Řízená oblast je vybavena traťovým rádiovým systémem (dále jen TRS). Komunikace mezi Policií ČR a zaměstnanci operátora provozovatele dráhy – výpravčími žst. České Budějovice a Hluboká nad Vltavou byla realizována telefonním spojením veřejnou telekomunikační sítí. Komunikace mezi výpravčími žst. České Budějovice a Hluboká nad Vltavou byla realizována telefonicky prostřednictvím traťového telefonního spojení. Komunikace mezi strojvedoucím a výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou byla uskutečněna traťovým rádiovým spojením TRS. Všechny uvedené hovory byly zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT podle ustanovení zákona, prováděcích vyhlášek a vnitřních předpisů provozovatelů.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Na místě MU samotném ani v jeho okolí nebyly před jejím vznikem prováděny žádné práce. Pět a půl minuty před vznikem předmětné MU došlo k uvážnutí – zaklínění o kolejnici inkriminovaného osobního automobilu. K odstranění následků MU byla povolána jednotka HZS SŽDC – Provozní jednotka České Budějovice.

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

Aktivace plánu pro případ vzniku MU na dráze byla provedena v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb., a to výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou, bezprostředně po oznámení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 8043, podle Ohlašovacího rozvrhu MU vyvěšeném v dopravní kanceláři. Dále vrchním inspektorem nehodové pohotovosti ČD, a. s. – RIBŽD Plzeň – pracoviště Č. Budějovice, oznámením vzniku MU na COP Drážní inspekce dne 8. 1. 2009 v 7:07 hodin.

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

Plán IZS byl aktivován souběžně s ohlašováním vzniku této MU, pověřenou odborně způsobilou osobou ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb. Na místě zasahovala Hasičská záchranná služba SŽDC a Policie ČR – OO Hluboká nad Vltavou. Záchranná služba nebyla na místě MU přítomna neboť při MU nedošlo k újmě na zdraví žádného z účastníků.

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

K úmrtí ani k újmě na zdraví u cestujících, třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce ani osob ve smluvním poměru nedošlo.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Materiální škoda na přepravovaných věcech a zavazadlech nevznikla. Škoda na osobním automobilu Opel Astra vznikla ve výši 50.000,- Kč.

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

- | | | |
|---|-----------------|-----------|
| • Škoda na HDV 242.254-1 | 20.860,- | Kč |
| • Škoda na vozech nevznikla | | |
| • Škoda na majetku SŽDC | 29.500,- | Kč |
| • Hmotná škoda celkem činí | 50.360,- | Kč |
| • Škoda za zpoždění vlaků | 75.367,- | Kč |
| • Škoda na životním prostředí nevznikla. | | |

Materiální škoda celková včetně škody na automobilu činí 100.360,- Kč

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU byla tma, -10 °C, klid. Úhel křížení dráhy se silniční komunikací je 85 stupňů, před přejezdem ve směru jízdy automobilu (vpravo ve směru jízdy vlaku) je komunikace ve velmi mírném klesání s levotočivou zatáčkou přímo k přejezdu, v době vzniku MU byla zledovatělá, bez chemického ošetření z důvodu blízkosti vodních zdrojů.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

Výpravčí hlavní služby žst. České Budějovice v „Zápisu se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl: „Asi v 6:50 h zavolala Policie ČR a oznámila mi, že mají problém na Hluboké nad Vltavou, ... že mají auto na přejezdu Vondrov. Poté jsem okamžitě volal výpravčí v žst. Hluboká nad Vltavou a té jsem oznámil, aby nejezdila, že je na přejezdu Vondrov auto. V 6:51 h jsme potom rušili předvídaný odjezd vlaku Os 8043“.

Výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou v „Zápisu se zaměstnancem“ mimo jiné uvedla: „Směna probíhala bez problémů, asi v 6:50 h mi zavolal po traťovém telefonu výpravčí hlavní služby v Českých Budějovicích a oznámil mi „Nejezdí, na přejezdu máme auto. V kterém traťovém úseku, ani na kterém konkrétním přejezdu mi neoznámil, a proto jsem zrušila postavenou vlakovou cestu z Hluboké nad Vltavou do Českých Budějovic. Asi za další minutu volala PČR a ta mi oznámila, že automobil se nachází na železničním přejezdu „Vondrov“. Současně v této době volal radiostanicí TRS strojvedoucí osobního vlaku Os 8043, že na železničním přejezdu odrazil osobní automobil. Protože po telefonátu s výpravčím hlavní služby v žst. České Budějovice jsem se domnívala, že automobil se nachází v traťovém úseku Hluboká nad Vltavou – České Budějovice a až v dalším následném telefonickém hovoru s PČR jsem dostala informaci, na kterém přejezdu se automobil skutečně nachází, a současně jsem dostala informaci o střetnutí s osobním automobilem od strojvedoucího, nestačila jsem použít „Generální stop“.

Strojvedoucí vlaku Os 8043 v „Zápisu se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl: „Dne 8. 1. 2009 jsem vezl vlak Os 8043 s HV 242.254-1. Na stanovišti se mnou byl strojvedoucí v zácviku, který pod mým přímým dohledem stroj obsluhoval. Před vjezdem do žst. Hluboká nad Vltavou došlo na železničním přejezdu ke střetu HV 242.254-1 s havarovaným osobním automobilem, které stálo částečně v průjezdném profilu tratě. Střetnutí s automobilem nešlo zabránit, i když byla použita rychlobrzda, protože byla tma a havarované auto bylo vidět na poslední chvíli, když lokomotiva vyjela z levotočivého oblouku. Dopravní nehoda OA byla s největší pravděpodobností již nahlášena PČR, protože po zastavení vlaku na rychlobrzdu a ohlášení MU do žst. Hluboká nad Vltavou výpravčí odpověděla, že o nehodě ví a že již PČR jede k nehodě“.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby se v souvislosti se vznikem MU na provozování dráhy a drážní dopravy nepodílely.

Řidička osobního automobilu, která podle závěrů vyšetřování – Usnesení Policie ČR, nepřizpůsobila rychlost jízdy automobilu stavu a povaze vozovky (náledí).

Operační důstojník Policie ČR Územního obvodu České Budějovice, který přijal oznámení od řidičky osobního automobilu, že se svým vozidlem vyjela mimo komunikaci a vozidlo zůstalo stát v prostoru přejezdu.

Příslušník dozorcí služby Oddělení železniční policie, který po převzetí informace od operačního důstojníka telefonicky oznámil s požadavkem na zastavení drážního provozu výpravčímu hlavní služby žst. České Budějovice a následně výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou uváznutí automobilu na přejezdu. Nahrávky telefonických hovorů vedených v souvislosti s MU jsou součástí spisu Drážní inspekce.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy v souvislosti s předmětnou MU a zejména pak v situaci bezprostředního ohrožení

bezpečnosti železničního provozu při hrozícím nebezpečí z prodlení, je stanovena technologickými postupy, obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele, mezi které lze zařadit:

- vnitřní předpis „SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 59116/2000-O11, s účinností od 1. 1. 2001, v platném znění, čl. 85, kde je uvedeno:

„85. Pokud se obsluhující zaměstnanec dozví, že na přejezdu je překážka nebo jiné možné ohrožení bezpečnosti provozu na přejezdu, např. uváznělé motorové vozidlo, spadlý náklad apod., je povinen neprodleně učinit takové opatření, aby bylo zabráněno jízdě železničního kolejového vozidla na přejezd. Totéž je povinen učinit i v případě, že se dozví o stavu PZZ, kdy není schopno předepsaným způsobem informovat účastníky silničního provozu o blížícím se železničním kolejovém vozidle, ale indikace tuto situaci nepostihují (poškozené břevno závory, poškozený stojan závory apod.)“.

- Pokyny k řešení krizových situací na železničních přejezdech (Základní dopravní dokumentace v žst. – součást přílohy 47B Staničního řádu), vydaný vrchním přednostou Uzlové žst. České Budějovice s účinností od 1. 8. 2007 na základě metodického pokynu provozovatele č. j. 3779/2007-O11 ze dne 10. 7. 2007, kde jsou uvedeny:

A) Informace o vzniku krizové situace na přejezdech

B) Možnosti zastavení pohybu drážních vozidel

C) Telefonní spojení na složky integrovaného záchranného systému

D) Přesná identifikace přejezdů v obvodu žst.

E) Činnost výpravčího po zastavení pohybu drážních vozidel

F) Jiná ustanovení a postupy specifické pro příslušnou žst. nebo stanoviště.

- vnitřní předpis „SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 1. 4. 2001, v platném znění, článek 53, kde je uvedeno:

„53. Použití radiového zařízení k zastavení vlaku

Činnost výpravčího (dispečera): Při bezprostředním ohrožení železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí výpravčí (dispečer) předpokládat, že hnací vozidlo je vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem a musí se pokusit obsluhou TRS vlak (PMD) zastavit rutinním příkazem „STOP“, nebo „GENERÁLNÍ STOP“ – viz příloha č. 5 a 6 předpisu ČD Z11. Současně musí o hrozícím nebezpečí strojvedoucího informovat ústně prostřednictvím funkce TRS – „GENERÁLNÍ VOLBA“.

Činnost strojvedoucího:

- *V případě zaúčinkování systému samočinného zastavení vlaku musí strojvedoucí zjistit, zda byl vlak zastaven vlakovým zabezpečovačem, nebo dálkově rádiovým zařízením TRS.*
- *Byl-li vlak zastaven dálkově, rádiovým zařízením TRS, je na ovládací skříňce strojvedoucího tato skutečnost indikována takto: – svítí symbol rutinního příkazu „STOP“, svítí tlačítko s uvedením funkce zaměstnance, který příkaz STOP vyslal (výpravčí, dispečer), ozývá se akustický signál.*
- *Pokud nebyl strojvedoucí informován o důvodu zastavení vlaku, naváže radiové spojení nebo spojení jiným telekomunikačním zařízením s příslušným*

zaměstnancem a zjistí důvod zastavení.

- Po zjištění důvodu zastavení uvede strojvedoucí vozidlovou rádiovou stanicí do výchozí polohy tak, že vypne a znovu zapne napájení rádiové stanice (příslušný jistič). Tato obsluha neovlivní obvody vlakového zabezpečovacího zařízení (není nutno je přenastavovat).
 - Po této obsluze strojvedoucí překontroluje, že rádiová stanice je ve výchozí poloze a naváže spojení s příslušným dopravním zaměstnancem.
 - Pokud by uvedenou obsluhou nebo z důvodu jiné poruchy nešlo obnovit správnou činnost vozidlové rádiové stanice, musí strojvedoucí vlak odbrzdít uzavřením uzavíracího kohoutu v odbočce brzdového potrubí (žlutě natřený a zaplombovaný).
 - Dále strojvedoucí postupuje podle ustanovení předpisu ČD T108.
 - Nelze-li dostupnými telekomunikačními prostředky zjistit příčinu zastavení vlaku, smí strojvedoucí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů do nejbližší stanice, musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou uzavřeny a jednat tak, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A.
- vnitřní předpis „SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 1. 4. 2001, v platném znění, Příloha č. 6, část A), B5) a B6), kde je uvedeno:
- „Návod na obsluhu ZR TRS TESLA – výpravčí
- Výpravčí může komunikovat s vlakem v dosahu své základnové radiostanice, tj. v rozsahu obsluhované železniční stanice. V případě, že bliká SÍŤ OBS. – je v hovoru dispečer. Výpravčí potom může navazovat spojení jen pokud má stanovenou prioritu nebo v případě nouze. (Automaticky zruší hovor dispečera.) Přednostně používat mikrotelefon. Při použití hlasité soupravy je nutno stisknout tlačítko „IO“ nebo nožní spínač.

A) GENERÁLNÍ VOLBOU

- stisknout tlačítko „GV“ – svítí „GV“
- ozve-li se z reproduktoru příposlech spojení vedlejšího výpravčího přijímaný základnovou radiostanicí je možné jej ukončit stiskem „#“ nebo po ukončení cizího příjmu pokračuje proces spojování dále automaticky
- po dobu akustické návěsti vyčkat a následně hlasem vyzvat konkrétní vlak
- po přihlášení volaného vlaku zhasne „GV“ a svítí SÍŤ OBS. probíhá hovor
- Ukončení hovoru: – stisknout tlačítko „#“ nebo „↑/↓“ a „NUL“.

B5) VÝPRAVČÍ DÁLKOVĚ ZASTAVUJE VLAK

- stisknout „↑/↓“ „!STOP!“ „SV“, zní „••—••—“
- zopakovat „↑/↓“ „!STOP!“ „SV“, na displeji „* *“ jako potvrzení, že příkaz byl přijat
- bez kvitance strojvedoucím na displeji „*“, po 20s bliká „SV“ se signalizací „••—••—“, ruší se „#“.

B6) GENERÁLNÍ STOP (výpravčí zastavuje všechny vlaky vybavené zařízením TRS v dosahu své základnové radiostanice) – Postupně stisknout „N“ „↑/↓“ „!STOP!“ „GV“ dle následujícího postupu:

- stisknout tlačítko „N“ – bliká „N“
 - stisknout tlačítko „↑/↓“ – bliká „N“, svítí „↑/↓“
 - stisknout tlačítko „!STOP!“ – bliká „GV“ zní akustická návěst, na displeji nápis GENERAL STOP ???“
 - dále je popsán postup poslední možnosti odvolání GENERÁLNÍHO STOPU.
- vnitřní předpis „SŽDC (ČD) D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, článek 29, kde je uvedeno:
„29. Ve smyslu předpisu ČD D2 je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost železniční dopravy. Každý zaměstnanec dopravní služby je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

V době vzniku předmětné MU měli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce platný posudek o zdravotní způsobilosti.

Požadavky na odbornou způsobilost, včetně způsobu jejich prosazování stanoví vnitřní předpisy provozovatele dráhy i dopravce v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele i dopravce byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu práce.

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Strojvedoucí je držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 500133, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 12. 12. 2005, pro druh vozidla M, E2 a E3, na dráze celostátní, regionální a vlečce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti jsou prováděny podle příslušných právních předpisů a nařízení provozovatele a dopravce v kontrolované oblasti činnosti, zejména na základě ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb. Zjištění jsou vyhodnocována včetně přijímání nápravných opatření, v souladu s ostatními předpisy k zajištění bezpečnosti provozu, práce a technických zařízení.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty je stanoveno podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, takto:

- České dráhy, a. s. – dopravce, dále i operátor provozovatele dráhy
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – provozovatel dráhy

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
- Vyhláška č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění (dále jen vyhláška č. 101/1995 Sb.)
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.)
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.)
- Vyhláška 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.)

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

Vnitřní předpisy provozovatele dráhy a dopravců:

- SŽDC (ČD) D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
- SŽDC (ČD) D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
- SŽDC (ČD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničního a traťového zabezpečovacího zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Traťové zabezpečovací zařízení mezi žst. Zliv a Hluboká nad Vltavou je 3. kategorie typu automatického hradla AH 83 s oddílovými návěstidly. Mezistaniční úsek je rozdělen automatickým hradlem na dva traťové oddíly. Staniční zabezpečovací zařízení žst. Hluboká nad Vltavou je 3. kategorie – elektronické stavědlo ESA 11 s EIP, ovládané prostřednictvím JOP. Přejezd v km 222,975 je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor. Toto PZZ je kategorie PZS 3SBI podle ČSN 34 2650, se dvěma výstražníky AŽD 71, tj. s pozitivním signálem (bílé přerušované světlo). Informace o stavu PZZ, kontrola činnosti PZZ, včetně prvků nouzové obsluhy PZZ jsou v dopravní kanceláři žst. Hluboká nad Vltavou. Před a v době vzniku MU nebyly prvky nouzové obsluhy tohoto PZZ použity. Informace o stavu a činnosti staničního i přejezdového zabezpečovacího zařízení jsou zaznamenávány a uchovávány v archivu ESA 11. Hnací drážní vozidlo bylo vybaveno funkčním vlakovým zabezpečovacím zařízením VZ bez liniového přenosu návěstí do mobilní části vlakového zabezpečovače, tj. zde s povinností obsluhy tlačítka bdělosti, dále funkčním adaptérem XX48 pro případnou aplikaci „STOP“ nebo „GENERÁLNÍ STOP“. Informace mj. o rychlosti jízdy vlaku a obsluze VZ jsou zaznamenávány na rychloměrový proužek s uhlíkovou vrstvou. Telefonní hovory výpravčích hlavní služby žst. České Budějovice jsou automaticky zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT 3 umístěným v dopravní kanceláři, telefonní hovory výpravčích žst. Hluboká nad Vltavou jsou automaticky zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT 2 umístěným v dopravní kanceláři žst. Dívčice. Dále všechny hovory a příkazy uskutečněné na stuze v síti TRS výpravčími žst. Hluboká nad Vltavou jsou také automaticky zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT 3 umístěným v dopravní kanceláři žst. Dívčice.

3.4.2 Součásti dráhy

Železniční přejezd v km 222,975 umožňuje křížení dráhy železniční, celostátní Plzeň – České Budějovice v úrovni kolejí s pozemní komunikací – silnicí III. třídy č. 10582/3 spojující obce Čejkovice a Hluboká nad Vltavou. Přejezd je dlouhý 5,00 m, široký 11,70 m, jeho konstrukce je živičná z asfaltového betonu – tzv. těžká. Úhel křížení dráhy se silniční komunikací je 85 stupňů. Trať je ve směru jízdy vlaku v nulové niveletě. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku přes přejezd (traťová rychlost) je 100 km/h. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI podle ČSN 34 2650, se dvěma výstražníky AŽD 71, tj. s pozitivním signálem (bílé přerušované světlo), kontrolní a ovládací prvky se nacházejí u výpravčího žst. Hluboká nad Vltavou. Železniční přejezd je ve směru jízdy vlaku Os 8043 situován v levotočivém oblouku. Silniční motorové vozidlo vjelo a uvázlo na přejezdu v době, kdy PZZ ještě nebylo v činnosti.

Pro zkvalitnění organizování drážní dopravy a zvýšení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy je dráha železniční Plzeň – České Budějovice pokryta tzv. ostrůvkovou sítí systému TRS. Traťový úsek žst. Zliv – Hluboká nad Vltavou je pokryt „Vf“ signálem ostrůvkové sítě TRS, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhy spojení mezi dispečerem, výpravčími přilehlých žst. a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS. Ostrůvky sítě TRS tvoří základnové rádiové stanice umístěné v jednotlivých žst.

Systém TRS obsahuje funkci – příkaz „GENERÁLNÍ STOP“, **umožňující nouzové zastavení drážních vozidel vybavených funkčním adaptérem XX48, nacházejících se v dosahu signálu základnové rádiové stanice, která příkaz vyslala.** Příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ je pro zvýšení pravděpodobnosti jeho zachycení a vyhodnocení vozidlovou radiostanicí automaticky 15 x opakován. Při odeslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ dispečerem je tento příkaz vyslán všemi „ostrůvky“, tj. všemi základnovými rádiovými stanicemi traťového úseku, pracujícími na příslušném sdruženém kanálu stuhý. Při odeslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ výpravčím je tento příkaz vyslán pouze jedním „ostrůvkem“, tj. základnovou rádiovou stanicí, umístěnou v žst., jejíž výpravčí příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ vyslal. **Příkazem „GENERÁLNÍ STOP“, daným jedním výpravčím, budou zastavena všechna drážní vozidla vybavená funkčním adaptérem XX48 za podmínky, že se nachází v dosahu „ostrůvky“,** tj. základnové rádiové stanice, ze které byl tento příkaz vyslán, a vozidlové rádiové stanice nemají navázáno spojení s dispečerem nebo jiným výpravčím přes sousední „ostrůvek“, tj. sousední základnovou rádiovou stanicí.

3.4.3 Komunikační prostředky

Komunikace mezi Policií ČR a zaměstnanci operátora provozovatele dráhy – výpravčími žst. České Budějovice a Hluboká nad Vltavou, byla realizována telefonním spojením veřejnou telekomunikační sítí.

Komunikace mezi výpravčími žst. České Budějovice a Hluboká nad Vltavou byla realizována telefonicky prostřednictvím traťového telefonního spojení.

Komunikace mezi výpravčím žst. strojvedoucím a výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou byla uskutečněna traťovým rádiovým spojením TRS.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Činnost předmětných drážních vozidel, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat, zde registračního rychloměru, byla shledána v pořádku. Hnací drážní vozidlo bylo obsazeno jednočlennou obsluhou dále se strojvedoucím v závěku, který pod přímým dohledem strojvedoucího lokomotivu – vlak vedl. HDV mělo v činnosti vlakové zabezpečovací zařízení VZ. Informace mj. o rychlosti jízdy vlaku a obsluze VZ jsou zaznamenány na rychloměrovém proužku s uhlíkovou vrstvou. Podle posouzení záznamu tohoto proužku bylo tlačítko bdělosti řádně obsluhováno a nejvyšší dovolená rychlost přes inkriminovaný přejezd nebyla překročena. Lokomotiva byla dále vybavena funkčním adaptérem XX48 pro případnou aplikaci „STOP“ nebo „GENERÁLNÍ STOP“, jejímiž případnými zavedeními dojde ve vzájemné součinnosti s TRS k odpadnutí elektromagnetického ventilu mobilní části vlakového zabezpečovače. Odpadnutí tohoto elektromagnetického ventilu vede k rychločinnému zastavení vlaku.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Vzniku MU předcházelo oznámení řidičky osobního automobilu Policii ČR o uvážnutí automobilu na přejezdu „u Vondrova“, a to na tísňovou linku 158. Požadavek osobám

organizujícím drážní dopravu na její zastavení v daném úseku Zliv – Hluboká nad Vltavou však byl zaměstnanci operátora provozovatele dráhy v žst. České Budějovice a Hluboká nad Vltavou pochopen tak, že se jedná o úsek Hluboká nad Vltavou – Nemanice, tedy v opačném směru od Hluboké nad Vltavou, než ze kterého se vlak blížil k přejezdu. Příslušník dozorčí služby Oddělení železniční policie, který oznamoval výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou uvážnutí automobilu na přejezdu, takto činil z důvodu předcházejícího zjišťování potřebného telefonního spojení až bezprostředně před vznikem předmětné MU, tj. bezprostředně před tím, než se strojvedoucí pomocí systému TRS již spojil s výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou a ohlásil vznik MU.

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

Všechna hlášení v souvislosti s MU, která ji předcházela, jsou telefonní hovory, jednak veřejnou telekomunikační sítí, jednak prostřednictvím traťového telefonního spojení a dále prostřednictvím traťového rádiového spojení TRS. Všechny hovory byly zaznamenány záznamovými zařízeními REDAT podle ustanovení zákona, prováděcích vyhlášek a vnitřních předpisů provozovatelů. Policií ČR byl pro potřeby zjišťování příčin vzniku předmětné MU Drážní inspekcí a vzhledem k objektivně potřebnému přijmutí bezpečnostního doporučení pro jejich předcházení poskytnut písemný dokument „Součinnost – prověření komunikace“, který popisuje časový sled událostí při oznamování vzniku překážky – uvážnutí automobilu na přejezdu a požadavek osobám řídícím drážní dopravu na její zastavení. Výpisy z uvedených záznamových zařízení a výše uvedený písemný dokument jsou součástí spisu MU.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události na místě vzniku MU zajistil a činnost organizoval velitel zásahu složky HZS SŽDC, v součinnosti s ostatními zasahujícími a vyšetřujícími složkami. Přijatá opatření vedla k zajištění místa MU a k přijmutí náhradních opatření vzhledem k mimořádnostem nastalých v následném provozování dráhy a drážní dopravy, na místě MU samotném k bezpečnosti provozu, práce a odstranění následků střetnutí.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- Výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou nastoupila na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 8. 1. 2009, v 6:26 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů,
- Výpravčí hlavní služby žst. České Budějovice nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 8. 1. 2009, v 6:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů,

- Strojvedoucí vlaku Os 8043 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 8. 1. 2009, ve 3:57 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů,
- Strojvedoucí vlaku Os 8043 v zácviku nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 8. 1. 2009, ve 3:57 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

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 a psychického stresu osob zúčastněných na MU nebyly zjištěny.

Orientační dechové zkoušky zúčastněných na požití alkoholu byly provedeny Policií ČR OO Hluboká nad Vltavou s výsledkem „negativní“.

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

Strojvedoucí v zácviku za jízdy vlaku Os 8043 pozoroval trať a návěsti z pravé strany předního stanoviště, strojvedoucí vlaku Os 8043 pak z levé strany předního stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy.

Obě stanoviště strojvedoucího HDV 242 jsou uspořádána tak, že strojvedoucí má nerušený výhled nejen na ovládací, kontrolní a signalizační prvky a zařízení umístěné na ovládacím pultu strojvedoucího, ale také před a šikmo do stran HDV. Přestože v tomto případě sledovali trať dvě osoby, tj. strojvedoucí a strojvedoucí v zácviku, nebylo možné spatřit inkriminovanou překážku v průjezdném průřezu natolik včas, aby vlak mohl ještě před ní zastavit.

Šetřením nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucím překáželo ve výhledu před HDV a přehledu o poloze a stavu ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků a zařízení umístěných na stanovišti strojvedoucího.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Dne 19. 3. 2007, ve 21:29 h, kdy na dráze železniční, dvojkolejný celostátní Praha Holešovice-Stromovka – Děčín hl. n., v traťové koleji č. 2, v prostoru železničního přejezdu v km 451,415, mezi žst. Vraňany a Dolní Beřkovice, došlo ke střetnutí vlaku R 784 se stojícím silničním motorovým vozidlem.

Dne 7. 5. 2007, v 0:11:50 h, kdy na dráze železniční, celostátní Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, v traťovém úseku Jablunka – Valašské Meziříčí došlo ke střetnutí vlaku Lv 73880 se stojícím a hořícím silničním motorovým vozidlem na železničním přejezdu v km 33,243.

Dne 30. 10. 2007, v 18:06:26 h, kdy na dráze železniční, celostátní Krnov – Olomouc hl. n., v traťovém úseku Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí došlo ke střetnutí vlaku R 827 se stojícím silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem s návěsem na železničním přejezdu v km 32,212.

Následná MU dne 16. 2. 2009, v 17:38 h, kdy na dráze železniční, celostátní Plzeň – České Budějovice, v traťovém úseku Zliv – Hluboká nad Vltavou došlo ke střetnutí vlaku Pn 68811 se stojícím osobním automobilem na stejném přejezdu v km 222,975.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Za jízdy vlaku Os 8043 přes přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor, které bylo v činnosti, došlo ke střetnutí s osobním automobilem uváznulým na přejezdu. Vlak Os 8043 se sestával z hnacího drážního vozidla 242.254-1 z DKV Plzeň a ze 3 osobních vozů. Vlak měl 100 metrů, 16 náprav, dopravní hmotnost 125 t, celkovou hmotnost 209 t, potřebná brzdicí procenta 96 %, skutečná 100 %. Čelo vlaku bylo označeno v souladu s ustanovením § 39 vyhl. č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů. PZZ je kategorie PZS 3SBI podle ČSN 34 2650, se dvěma výstražníky AŽD 71, tj. s pozitivním signálem (bílé přerušované světlo), kontrolní a ovládací prvky se nacházejí u výpravčího žst. Hluboká nad Vltavou. Silniční komunikace je silnicí III. třídy č. 10582/3 spojující obce Čejkovice a Hluboká nad Vltavou se živičným povrchem. Úhel křížení dráhy se silniční komunikací je 85 stupňů, před přejezdem ve směru jízdy automobilu (vpravo ve směru jízdy vlaku) je komunikace ve velmi mírném klesání s levotočivou zatáčkou přímo k přejezdu, v době vzniku MU byla zledovatělá, bez chemického ošetření z důvodu blízkosti vodních zdrojů. Na silniční komunikaci je z obou stran železničního přejezdu osazeno odpovídající dopravní značení včetně upozornění na neprovádění chemického posypu. Trať je ve směru jízdy vlaku v nulové niveletě. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku přes přejezd je 100 km/h, skutečná rychlost vlaku byla 98 km/h.

Drážní inspekce zjišťovala příčiny a okolností MU bezprostředně po následujícím vyhodnocení nehodového děje, jako pravděpodobně se opakující neodvrácení vzniku MU provozovatelem využitím možností technických zařízení podle stanovených technologických postupů. Šetření bylo prováděno nezávisle na provozovateli dráhy a dopravci, v součinnosti s Policií ČR.

4.2 Rozbor

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

Silniční motorové vozidlo – osobní automobil tovární značky Opel Astra vjelo na ŽP v km 222,975 ve směru od obce Čejkovice v době, kdy PZZ dovolovalo jízdu účastníkům silničního provozu. Vzniku MU následně předcházelo uváznutí tohoto automobilu na přejezdu po předchozím smyku a oznámení řidičky Policii ČR o uváznutí na přejezdu „u Vondrova“ na tísňovou linku 158. Příslušník dozorčí služby Oddělení železniční policie, který po převzetí informace od operačního důstojníka telefonicky oznámil s požadavkem na zastavení drážního provozu výpravnímu hlavní služby žst. České Budějovice a následně výpravní žst. Hluboká nad Vltavou uváznutí automobilu na přejezdu takto činil až s časovou prodlevou z důvodu předcházejícího zjišťování potřebného telefonního spojení, tj. již bezprostředně před vznikem předmětné MU. Tento požadavek Policie ČR k osobám organizujícím drážní dopravu na její zastavení v daném úseku dráhy Zliv – Hluboká nad Vltavou však byl zaměstnanci operátora provozovatele dráhy pochopen tak, že se jedná o úsek Hluboká nad Vltavou – Nemanice, tedy v opačném směru od Hluboké nad Vltavou, než ze kterého se vlak blížil k přejezdu. Bezprostředně poté se již strojvedoucí vlaku Os 8043 pomocí systému TRS spojil s výpravní žst. Hluboká nad Vltavou a ohlásil vznik předmětné MU. Silniční motorové vozidlo na ŽP uvázlo a zůstalo stát tak, že zasahovalo do průjezdného průřezu traťové koleje. Silniční motorové vozidlo tedy vjelo (vstoupilo) na dráhu (do obvodu dráhy) v místě veřejnosti přístupném v době, kdy PZZ nebylo ve stavu výstraha. Následným zastavením, stáním a neodstraněním silničního motorového vozidla z prostoru ŽP, byla ve smyslu § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., zásadním způsobem ohrožena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Zastavení a stání silničního motorového vozidla na ŽP bylo způsobeno uváznutím po předcházejícím smyku na komunikaci. Odstranění (vyproštění) uváznutého silničního motorového vozidla z prostoru ŽP nebylo vzhledem ke sledu událostí – jízdě vlaku Os 8043 ze žst. Zliv a vzhledem k jeho zaklínění o kolejnici, proveditelné.

Sled událostí, který předcházel vzniku MU, se od počátku odvíjel po linii nepřesné identifikace ŽP osobami organizujícími drážní dopravu. Železniční přejezdy jsou ve smyslu § 9 písm. c) vyhlášky č. 177/1995 Sb., součástí dráhy. Na rozdíl od jiných součástí dráhy, kterými jsou např. výhybky, zařízení pro boční ochranu vlakové cesty a návěstidla, nejsou železniční přejezdy ve smyslu § 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., zahrnuty mezi součásti dráhy, jejichž označení slouží ve smyslu § 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., k zabezpečení dráhy. Absence systému jednotného a nezaměnitelného označení železničních přejezdů, sloužící k přesné identifikaci železničních přejezdů jak provozovatelům drah a dopravcům, tak i účastníkům silničního provozu a složkám IZS, jednoznačným způsobem přispěla k nedorozumění v komunikaci zúčastněných stran před vznikem MU.

O zdroji ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a požadavku na zastavení drážní dopravy v úseku Zliv – Hluboká nad Vltavou, byť s pouze se sdělením o přejezdu „Vondrov“, **byl provozovatel dráhy informován** a žádán Policií ČR – Oddělením železniční policie v rámci komunikace, vedené po veřejné telekomunikační síti,

a to po oznámení řidičky osobního automobilu o jejím uváznutí na přejezdu v 6:47 hodin na tísňovou linku 158. Hovor s výpravčím v žst. České Budějovice byl započat v 6:50:33 a ukončen 6:51:50. Zároveň se tento výpravčí souběžně během hovoru telefonicky spojil s výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou a informoval ji o požadavku Policie ČR. Tato výpravčí však v domněnku, že přejezd se nachází v mezistaničním úseku Hluboká nad Vltavou – (výhybna Nemanice II) – České Budějovice, **zastavila drážní dopravu v tomto domnělém úseku zrušením již postavené vlakové cesty včetně postavení návěstidla do polohy zakazující jízdu pro očekávaný vlak Os 8043 od žst. Zliv.** Tímto nedorozuměním v identifikaci přejezdu nebyl dodržen postup ve smyslu stanovených technologických postupů provozovatele dráhy, obsažený v již dříve přijatých opatřeních po obdobné MU, uvedené v bodě 3.4 této zprávy, tj. Pokyny k řešení krizových situací na železničních přejezdech (Základní dopravní dokumentace v žst. – součást přílohy 47B Staničního řádu), vydaný vrchním přednostou Uzlové žst. České Budějovice s účinností od 1. 8. 2007 na základě metodického pokynu provozovatele č. j. 3779/2007-O11 ze dne 10. 7. 2007, tedy *pokud se obsluhující zaměstnanec dozví, že na přejezdu je překážka nebo jiné možné ohrožení bezpečnosti provozu na přejezdu, např. uváznělé motorové vozidlo, spadlý náklad apod., je povinen neprodleně učinit takové opatření, aby bylo zabráněno jízdě železničního kolejového vozidla na přejezd.*

Výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou zrušila zmíněnou postavenou vlakovou cestu pro vlak Os 8043 v 6:51:57 hodin. Bezprostředně poté volala Policie ČR nyní již přímo výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou a informovala ji o uváznutém automobilu na inkriminovaném přejezdu. V průběhu tohoto hovoru však v 6:52:34 hodin došlo k samotnému střetnutí a v 6:52:36 hodin volal prostřednictvím TRS ještě strojvedoucí vlaku výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou, který výpravčí během telefonického hovoru s Policií ČR oznámil vznik předmětné MU.

Výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou se i přes hrozící nebezpečí z prodlení svým omylem v identifikaci místa přejezdu nepokusila obsluhou základnové rádiové stanice TRS vlak Os 8043 zastavit rutinním příkazem „STOP“, nebo „GENERÁLNÍ STOP“, ale zastavila drážní dopravu ve směru na České Budějovice. Tím nebyla využita objektivní možnost ze strany provozovatele odvrátit dostupnými prostředky a podle stanovených technologických postupů vznik předmětné MU v zájmu bezpečné drážní dopravy.

Provozovatel dráhy (prostřednictvím svého operátora na základě smluvního ujednání) ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy tím, že nezajistil zastavení drážní dopravy v požadovaném místě. Vzhledem ke stále se opakující objektivní vzájemné nemožnosti rychlého a nezaměnitelného identifikování místa železničních přejezdů i přes doposud přijatá opatření, dále s přihlédnutím ke stresové a vypjaté situaci jako doprovodného jevu při těchto dějích, vlivu působení lidského činitele při omylu výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou v identifikaci přejezdu a zásadního nedostatku času pro nahlížení do písemné dokumentace ke zjištění polohy přejezdu, nelze toto porušení ustanovení zákona operátorovi provozovatele dráhy objektivně vytknout v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Časový snímek dílčích událostí, činnosti zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce a registrovaných dat o stavu železniční dopravní cesty před vznikem této MU, tj. jednotlivé, v této zprávě uváděné časové údaje o uskutečněných telefonických hovorech, činnosti staničního a přejezdového zabezpečovacího zařízení a TRS, dokladovaných záznamovými zařízeními a staženými výpisy dat, byly pro potřeby objektivního porovnání jejich sledu upraveny podle času skutečného neboť žádné z předmětných záznamových zařízení není řízeno tzv. signálem přesného času.

Integrovaný záchranný systém byl aktivován. Na místě byla přítomna Hasičská záchranná služba SŽDC a Policie ČR – OO Hluboká nad Vltavou. Záchranná služba nebyla přítomna neboť při MU nedošlo k újmě na zdraví žádného z jejích účastníků.

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 mimořádné události bylo stání silničního motorového vozidla – uváznutého osobního automobilu tovární značky Opel Astra na železničním přejezdu v km 222,975 v době jízdy drážních vozidel – vlaku Os 8043. Faktory, které k ní přispěly, jsou nepřizpůsobení rychlosti jízdy řidičkou osobního automobilu stavu a povaze vozovky (náledí). Faktory, které by souvisely se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení vzhledem k příčině předmětné MU nebyly zjištěny.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou bylo nezastavení drážní dopravy v požadovaném místě.

Výpravčí žst. Hluboká nad Vltavou se i přes hrozící nebezpečí z prodlení svým omylem v identifikaci místa přejezdu nepokusila obsluhou základnové rádiové stanice TRS vlak Os 8043 zastavit rutinním příkazem „STOP“ nebo „GENERÁLNÍ STOP“, ale zastavila drážní dopravu v jiném místě. Tím nebyla využita objektivní možnost ze strany provozovatele odvrátit dostupnými prostředky a podle stanovených technologických postupů vznik předmětné MU v zájmu bezpečné drážní dopravy.

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

Příčinou, která je způsobena předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti, je chybějící systém jednotného označení železničních přejezdů, sloužící k nezaměnitelné identifikaci železničních přejezdů z pohledu dráhy, tj. železniční a silniční topologie, jak pro provozovatele drah a dopravce, tak i účastníky silničního provozu a složky IZS.

Drážní inspekcí v této souvislosti byla vydána opakovaná bezpečnostní doporučení na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku obdobných MU, uvedených v bodě 3.7 této zprávy. Neexistence zmíněného systému, i po urgencích vyplývajících z opakovaně

vydáváných bezpečnostních doporučení Drážní inspekci ve stále stejném předmětu, jednoznačně a prokazatelně znemožnila odvrácení vzniku této MU.

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 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

Provozovatel dráhy – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace ani dopravce – České dráhy, a. s., žádná opatření ve svých vyhodnoceních předmětné mimořádné události, vydaných dne 12. 2. 2009, resp. 4. 2. 2009, podle ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb., nepřijal.

Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce pro zavedení jednotného systému nezaměnitelného označení železničních přejezdů, včetně předání přidělených označení složkám IZS, přijatá na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku obdobných MU v minulých kalendářních letech a uvedených v bodu 3.7 této zprávy, nebyla doposud realizována.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Na základě výsledků šetření MU (nehody) – střetnutí vlaku Os 8043 s osobním automobilem na přejezdu v km 222,975, dráhy železniční celostátní Plzeň – České Budějovice, dne 8. 1. 2009, Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad, ve smyslu § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, opakovaně doporučuje:

- provozovateli dráhy, kterým je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, zavést jednotný systém označení železničních přejezdů z pohledu dráhy železniční, tj. železniční a silniční topologie, jak pro provozovatele drah a dopravce, tak i účastníky silničního provozu a složky integrovaného záchranného systému, a to ve smyslu bezpečnostních doporučení uvedených v příslušných zprávách o výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události;

- Drážnímu úřadu jako národnímu bezpečnostnímu orgánu rozšíření tohoto bezpečnostního doporučení i na ostatní provozovatele dráhy celostátní, regionální a vleček.

V Plzni 7. července 2009

Jaroslav Říha, v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Plzeň

Ing. Petr Mencl, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Plzeň

7 PŘÍLOHY

Foto předmětného železničního přejezdu

