



Česká republika

Czech Republic



Drážní inspekce

The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí sunutého posunového dílu se silničním motorovým vozidlem na
železničním přejezdu v km 0,179 areálu vlečky UNEX, a. s., Uničov

Pátek, 12. ledna 2007

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of shunting wagons with a passenger car
in km 0,179 of siding UNEX, a. s., Uničov

Friday, 12th January 2007

Č. j.: 6-002/2007 DI

Drážní inspekce
IČO: 75009561

Těšnov 5
110 00 Praha 1

mail@dicr.cz
<http://www.dicr.cz>

tel.: (+420) 224 805 444
fax: (+420) 224 805 428

SUMMARY

Date and time: Friday, 12th January 2007, 17:50 (15:50 GMT)

Occurrence type: level crossing accident (collision of shunting wagons with a car)

Type of train: shunting movement

Location: siding UNEX, a. s., Uničov

Consequences: fatality 0, injuries 1 (car driver), total cost CZK 201 000,-

Direct cause: third party (car driver violence)
operations (train crew violence)

Underlying cause: competence and training (improper competence assessment)

Root cause: organization of work and SMS (insufficient staff training, lack of equipment)

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 ..	9
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	10
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	10
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	10
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	10
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	10
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	11
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	11
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	11
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	11
2.4 Vnější okolnosti	11
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	11
3 Záznam o podaných vysvětleních	11
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	11
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	11
3.1.2 Jiné osoby	15
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 ...	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	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	19
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	19
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	19
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	20
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	20
4 Analýza a závěry	20
4.1 Konečný popis mimořádné události	20
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	20

4.2 Rozbor	20
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	20
4.3 Závěry	21
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	21
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	22
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	24
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	24
6 Bezpečnostní doporučení	25
7 Přílohy	26
Foto 1: Pohled na místo zastavení sunutého posunového dílu	26
Foto 2: Pohled na poškozené silniční motorové vozidlo RENAULT Kangoo	27
Foto 3: Pohled na označení a zabezpečení ŽP ze směru jízdy řidiče silničního motorového vozidla	27

1 SOUHRN

Dne 12. 01. 2007 v 17:50 h došlo k mimořádné události ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen MU), kdy se na železničním přejezdu (dále jen ŽP) v km 0,179 areálu vlečky UNEX a.s. Uničov střetl sunutý posunový díl se silničním motorovým vozidlem.

Při MU došlo k újmě na zdraví řidiče silničního motorového vozidla.

Materiální škoda na taženém drážním vozidle (dále jen TDV) 1.000,- Kč, na silničním motorovém vozidle 200.000,- Kč,

Příčinou MU byl vjezd silničního motorového vozidla na ŽP v době, kdy se k němu blížil sunutý posunový díl a nezabezpečení jízdy sunutého posunového dílu při posunu drážních vozidel sunutím přes ŽP nevybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ).

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

12. 01. 2007 v 17 hodin 50 minut, vícekolejný ŽP v km 0,179 areálu vlečky UNEX a.s. Uničov, kol. č. 9.

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

Posunový díl jel z koleje č. 1 po koleji č. 9 do haly č. 3. Při jízdě k ŽP v km 0,179 osoba řídící posun (dále jen vedoucí posunu) stála na stupačce 1. sunutého drážního vozidla vpravo ve směru jízdy. Když se čelo sunutého posunového dílu nacházelo v prostoru přejezdové komunikace, uviděl vedoucí posunu z pravé strany přijíždět směrem k ŽP silniční motorové vozidlo zn. RENAULT Kangoo, r.z. 4T4 5695 (CZ). Z jedoucího drážního vozidla se snažil návěstí, kterou dával svítilnou, silniční vozidlo zastavit. Řidič silničního vozidla na návěst nereagoval, vjel na ŽP a byl sunutým posunovým dílem zachycen a sunut několik metrů ve směru jízdy drážních vozidel. Při střetnutí došlo k deformaci skeletu silničního vozidla a zranění jeho řidiče.

ŽP se nachází v km 0,179 dráhy vlečky UNEX a.s. Uničov. Úhel křížení vlečkových kolejí s místní komunikací je 70°.

ŽP je pro uživatele pozemní komunikace označen a zabezpečen z obou směrů svislou

výstražnou dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ (A 32b) dle vyhlášky MDaS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy silničního motorového vozidla 11 m, z protisměru 12 m.

Na místě MU zasahovali: Zdravotnická záchranná služba Šternberk, Hasičská záchranná služba Olomouc (dále jen HZS), Sbor dobrovolných hasičů Uničov a Policie České republiky Okresní ředitelství Dopravní inspektorát Olomouc (dále jen PČR OŘ DI).

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 (dále jen DI) na centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) za provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy oznámen v 18:45 h, a to vedoucím železničního provozu provozovatele dráhy a drážní dopravy, kterým je firma UNEX Servis s.r.o.

V 18:50 h rozhodl zaměstnanec COP o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě. Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU na místě byl pověřen vrchní inspektor ÚI Ostrava. Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno ve smyslu § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a § 11 a § 12 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.).

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- osoba řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) sunutého posunového dílu, zaměstnanec UNEX Servis s.r.o.;
- vedoucí posunu, zaměstnanec UNEX Servis s.r.o.;
- řidič silničního motorového vozidla RENAULT Kangoo.

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

Sunutý posunový díl byl sestaven z hnacího drážního vozidla (dále jen HDV) 701.751-0, dvou sunutých technologických tažených drážních vozidel (dále jen TDV) vnitrozávodové dopravy č. 117 a 125. V čele sunutého posunového dílu bylo řazeno TDV č. 117, následovalo TDV č. 125 a HDV 701.751-0.

HDV 701.751-0 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění, Drážním úřadem Praha pod ev. č. PZ 2482/06-V.20, dne 04. 05. 2006. Poslední pravidelná technická kontrola HDV byla provedena dne 03. 09. 2006 s výsledkem – bez závad a platností do 03. 03. 2007.

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

Směrové poměry koleje č. 9 v místě vícekolejného ŽP jsou: oblouk o poloměru 164 m, sklon kolejí je před ŽP ve směru jízdy posunového dílu +3,59‰ a za ŽP +3,03‰. Přejezdová konstrukce ŽP je živičná s kolejovým žlábkem. Šířka ŽP je 7,10 m a délka ŽP 11 m. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací 70°. Výstražný kříž je umístěn ve směru jízdy silničního motorového vozidla ve vzdálenosti 10,72 m od osy koleje č. 9.

Vlečka UNEX a.s. Uničov není vybavena žádným zabezpečovacím ani záznamovým zařízením. Výhybky jsou přestavovány ručně (místně). Rychlost jízdy drážních vozidel přes ŽP v areálu dráhy vlečky UNEX a.s. Uničov je stanovena „Vnitřním předpisem“ provozovatele dráhy a drážní dopravy v ČÁST II „Všeobecné údaje o dráze – vlečce“ bod 5, na 3 km/h.

Pozemní komunikace k přejezdu je ve směru jízdy silničního motorového vozidla před i za ŽP přímá s nulovým sklonem. Vozovka v místě ŽP i v okolí byla v době MU suchá a umožňovala bezpečné zastavení silničního vozidla před přejezdem.

Prostor ŽP je osvětlen pouličním osvětlením, které je uváděno do činnosti automaticky, pomocí fotobuňky. V době vzniku MU bylo v činnosti.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Strojvedoucí dal lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“ před výhybkou č. 10a. Její funkce byla na místě ověřena s výsledkem bez závad. Návěstí styk mezi strojvedoucím a vedoucím posunu byl uskutečňován ručními, viditelnými návěstmi.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Žádné práce na místě ani v blízkosti místa MU nebyly prováděny.

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

MU byla oznámena DI ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností. Vznik MU byl DI na COP za provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy oznámen v 18:45 h, a to vedoucím železničního provozu provozovatele dráhy a drážní dopravy, kterým je firma UNEX Servis s.r.o..

V 18:50 h rozhodl zaměstnanec DI COP o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě.

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

MU byla oznámena integrovanému záchrannému systému policie a zdravotnické záchranné služby (dále jen IZS) ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb. bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností v 17:58 h na tel. číslo 112 zaměstnancem firmy STAVBA Servis Anticor Ostrava Nová Ves, který se po vzniku MU dostavil na místo MU. Vedoucí posunu ohlásil vznik MU ve smyslu Ohlašovacího rozvrhu správci provozu vlečky, který vznik MU následně v 18:38 h ohlásil DI COP. Poté zúčastnění vyčkali na místě příjezdu lékařské záchranné služby a pověřené osoby UNEX Servis s.r.o. a PČR.

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 újmě na zdraví řidiče silničního motorového vozidla, který byl rychlou lékařskou záchrannou službou odvezen do nemocnice ve Šternberku k ošetření a následné hospitalizaci. Ke dni zpracování závěrečné zprávy byl zraněný v nemocenském stavu.

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na silničním motorovém vozidle zn. RENAULT Kangoo, r.z. 4T4 5695 (CZ) byla vzniklá škoda stanovena kvalifikovaným odhadem PČR ve výši 200.000,- Kč.

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

Škoda na TDV „UNEX Servis s.r.o.“ č. 117 činí 1000,- Kč. Následkem MU bylo poškozeno hlavní tlakové potrubí a tlakové spojky hlavního potrubí.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí: + 8° C, klid, noční doba, umělé osvětlení (pouliční), 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

Vedoucí posunu byl v době vzniku MU mimo stanoviště strojvedoucího. Stál na stupačce 1. sunutého TDV č. 117.

Strojvedoucí posunového HDV

- V „Zápisu se zaměstnancem“ ze dne 22. 01. 2007 uvádí: „ Před výhybkou 10a jsem vyřadil rychlost a dal zvukovou návěst „Pozor“ (zahoukal). Vedoucí posunu mi dával baterkou návěst „Přiblížit“. V této chvíli byla moje rychlost 3 až 5 km/h. Tak jsem zařadil rychlost trojku a chtěl pokračovat v sunutí. Pak jsem uviděl jak (vedoucí posunu) p. leze na ložnou plochu vagónu. Okamžitě jsem zapnul brzdění, ve stejném okamžiku se mihlo před vagóny auto. Po zastavení sunuté soupravy jsem běžel podívat co se stalo. Z lokomotivy při sunutí jsou omezené výhledové podmínky proto jsem uviděl osobní automobil na poslední chvíli.“
- V „PROTOKOLU O PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ“ PČR ze dne 12. 01. 2007 uvádí: „ V době, kdy jsem před lokotraktorem tlačil dva vozy na prvním sunutém voze se na jeho konci nacházel vedoucí posunu p. se kterým máme smluvené světelné návěsti. V době kdy jsem přijížděl k přejezdu, dával mi p. (vedoucí posunu) návěst přiblížit k přejezdu. Já jsem v tuto dobu jel se soupravou rychlostí, dle mého odhadu 5 km/h.“
- V „Zápisu o podaném vysvětlení s osobou zúčastněnou na MU“ vyhotoveném DI dne 05. 06. 2007 uvádí:

Otázka: Popište sled pokynů dávaných strojvedoucímu pro jízdu sunutého posunového dílu přes železniční přejezd v km 0,179 areálu vlečky od výhybky 10a po místo vzniku MU a jakými technickými prostředky byly tyto pokyny dávány.

Odpověď: „Přes výhybku č. 10a jsme projeli bez zastavení, cca 5 možná 10 m před přejezdem mi vedoucí posunu dal návěst „přiblížit“. Další pokyny mi už nedal. Byl to takový okamžik, že se do něj nic nevlezlo.“

Otázka: Nezdálo se Vám být podivné, že vedoucí posunu před železničním přejezdem dal jen pokyn přiblížit, místo aby posunový díl byl před železničním přejezdem zastaven a vedoucí posunu železniční přejezd střežil?

Odpověď: „Ve vnitřním předpise není uvedeno, že musím zastavit. Já nevím, kde se čelo posunového dílu nachází. Já jsem lokomotivu řídil z pravého stanoviště ve směru jízdy. Vedoucí posunu byl na na pravé straně prvního sunutého vozu.“

Otázka: Jaký je dle Vás ve smyslu vnitřního předpisu provozovatele postup střežení železničního přejezdu při posunu sunutím?

Odpověď: „Vedoucí posunu musí sestoupit a střežit přejezd před sunutým dílem. Měl by mít praporek nebo baterku s červeným sklíčkem.“

Otázka: V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném dne 22. 01. 2007 ve 14:00 h jste uvedl, „... Před výhybkou 10a jsem vyřadil rychlost a dal zvukovou návěst pozor (zahoukal). Vedoucí posunu p. mi dával baterkou návěst přiblížit. V této chvíli byla

moje rychlost 3 až 5 km/h...

Na základě čeho jste tuto rychlost stanovil, když indikační rychloměr umístěný na stanovišti strojvedoucího HDV 701.751-0 je a v době vzniku mimořádné události byl v poruše, žádnou rychlost neindikoval?

Odpověď: *„Rychlost jsem odhadl.“*

Otázka: Jakou svítilnou Vám vedoucí posunu dával pokyny při sunutí. Umožňuje daná svítilna svít červeným světlem pro varování účastníků silničního provozu?

Odpověď: *„Pokyny byly dávány baterkou s bílým světlem. Červené světlo neumí vydávat. Kecám je tam oranžové světlo.“*

Otázka: Dle Vašeho názoru, dalo se vzniku MU předejít?

Odpověď: *„Ano stačilo jet o 2 minuty později.“*

Vedoucí posunu

- V „Zápisu se zaměstnancem“ ze dne 21. 01. 2007 uvádí: „ *Sunul jsem dva vagony po koleji č. 9. směrem k přejezdu, přitom jsem stál na stupačce čelního sunutého vagonu. Na výhybce č. 10a jsem dal návěst zpomalit rozhledové podmínky byly v této chvíli dobré. Z obou stran přejezdu byla silnice prázdná proto jsem dal návěst přiblížit. Těsně před přejezdem se z pravé strany vynořila světla auta toto vozidlo jelo velice rychle. Začal jsem dávat vozidlu světelnou návěst stůj a to několikrát za sebou. Protože jsem již byl na přejezdu a vozidlo moji návěst nerespektovalo a bylo na úrovni čelního vagonu, tak jsem se snažil vylézt ze stupačky na vagon jednu nohu jsem měl na nárazníku a druhá zůstala na stupačce. V tomto momentu došlo k nárazu a noha zůstala zaklíněna mezi vozidlem a stupačkou. Po zastavení jsem seskočil.*“
- V „PROTOKOLU O PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ“ PČR ze dne 14. 02. 2007 uvádí:“ *Na výhybce č. 10a jsem dal návěst zpomalit, rozhledové podmínky byly v tuto dobu dobré. Z obou stran přejezdu byla silnice prázdná, proto jsem dal návěst přiblížit. Těsně před přejezdem se z pravé strany vynořila světla auta, toto vozidlo jelo velmi rychle. Začal jsem tomuto vozidlu dávat světelnou návěst stůj a toto několikrát za sebou. Protože jsem již byl na přejezdu a vozidlo moji návěst nerespektovalo a bylo na úrovni čelního vagonu, tak jsem se snažil vylézt ze stupačky na vagon.*“
- V „Zápise o podaném vysvětlení s osobou zúčastněnou na MU“ vyhotoveném DI dne 05. 06. 2007 uvádí:

Otázka: Popište sled pokynů dávaných strojvedoucímu pro jízdu sunutého posunového dílu přes železniční přejezd v km 0,179 areálu vlečky od výhybky 10a po místo vzniku MU a jakými technickými prostředky byly tyto pokyny dávány.

Odpověď: *„V prostoru výhybky č. 10a jsme dal návěst pomalu, kousek před přejezdem jsem z čela prvního sunutého vozu dal návěst přiblížit. To zda-li jsem strojvedoucímu určil*

místo zastavení před železničním přejezdem ústně před zahájením posunu si nepamatuji. Pokyny jsem dával svítilnou s bílým světlem. Svítilna umí také blikat oranžovým světlem, které však nepoužíváme.“

Otázka: Jaký je dle Vás ve smyslu vnitřního předpisu provozovatele postup střežení železničního přejezdu při posunu sunutím?

Odpověď: *„Mám seskočit z pomalu jedoucího posunového dílu a jít na přejezd. Sleduji příjezdovou komunikaci, zda se neblíží vozidlo.“*

Otázka: Jak výše uvedeným způsobem zajistíte bezpečnost sunutého posunového dílu, když jak jste uvedl, že z jedoucího posunového dílu před železničním přejezdem seskočíte a jdete k železničnímu přejezdu v době, kdy posunový díl pořád jede a k železničnímu přejezdu současně přijíždí účastník silničního provozu?

Odpověď: *„Snažím se podle okolností zastavit jak auto tak posunový díl.“*

Otázka: Jakou svítilnou dáváte pokyn „STŮJ pro uživatele pozemní komunikace“?

Odpověď: *„Takovou jakou máme, takovou dávám, tj. svítilnou s bílým světlem. Oranžové světlo svítilny jen bliká.“*

Otázka: Jak reagoval strojvedoucí na Vámi dávané pokyny?

Odpověď: *„Strojvedoucí sunul na přejezd.“*

Otázka: Jaká byla nejvyšší dovolená rychlost sunutého posunového dílu přes železniční přejezd stanovená technologickými postupy provozovatele dráhy uvedených ve VP ČÁST II bod 5 odst. Druhý v době vzniku předmětné mimořádné události?

Odpověď: *„3 km/h.“*

Otázka: Jakou barvu mělo světlo, kterým jste dával návěst přijíždějícímu silničnímu vozidlu?

Odpověď: *„Bílou.“*

Otázka: Jakou návěst jste pro zastavení silničního vozidla před přejezdem dával?

Odpověď: *„Kroužil jsem světlem a přitom jsem i zasvítíl na čelní skla automobilu.“*

Otázka: Vzpomenete si, ve kterém místě jste započal dával pokyn pro zastavení silničního vozidla přijíždějícího k železničnímu přejezdu?

Odpověď: *„Ve chvíli najíždění na přejezd.“*

Otázka: Vzpomenete si, ve kterém místě jste se nacházel při najíždění sunutého posunového dílu na inkriminovaný železniční přejezd?

Odpověď: „*Stál jsem na stupačce prvního sunutého vozu.*“

Otázka: Vzpomenete si, ve kterém místě se nacházelo při najíždění sunutého posunového dílu na inkriminovaný železniční přejezd silniční motorové vozidlo?

Odpověď: „*Auta jsem si všiml před křížemi, bylo ještě před značkou. My jsme najížděli na přejezd.*“

Otázka: Jste si vědom z Vaší strany nějakých porušení ustanovení VP vztahmo ke vzniku předmětné mimořádné události?

Odpověď: „*Každý tam má nějakou chybu.*“

Otázka: Dle Vašeho názoru, dalo se vzniku MU předejít?

Odpověď: „*Těžko odpovědět.*“

Řidič nákladního silničního vozidla

- V „PROTOKOLU O PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ“ ze dne 31. 01. 2007 PČR uvedl: „*Dne 12. ledna 2007 v 17:55 h jsem řídil nákladní vozidlo zn. Renault Kangoo rz: 4T7 5695 v areálu fy. UNEX a.s. v obci Uničov. A to ve směru od Budovy centrální přípravy materiálu směrem k hale č. 2. V době kdy jsem po rovném úseku účelové komunikace přejížděl před železniční přejezd, v tuto dobu byla již noční tma, ale nesvítilo pouliční osvětlení. Já jsem jel s vozidlem sám, měl jsem rozsvícená světla a byl jsem za jízdy připoután. Jel jsem rychlostí cca 30 km/h. Bezprostředně před žel. přejezdem jsem zaregistroval muže, na kterého jsem začal brzdit a následně jsem si uvědomil, že tento stojí na jedoucím vagónu na jeho stupačce. Co si vzpomínám, tak tento muž na mne zamával světlem. Poté došlo k bočnímu střetu nárazníku vagónu s levými dveřmi mého vozidla. Já jsem po nehodě zůstal zaklíněn ve vozidle, ze kterého mne vytáhli hasiči. Poté jsem byl převezen vozidlem sanitky do nemocnice ve Šternberku, kde jsem byl hospitalizován.*“

3.1.2 Jiné osoby

nebyly účastněny

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Organizování a provozování drážní dopravy se provádí pokyny, které jsou zpracovány ve „VNITŘNÍM PŘEDPISU O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“ provozovatele

dráhy Část IV Organizování drážní dopravy odst. 6. Opatření při posunu hnacím vozidlem a „VNITŘNÍM PŘEDPISU O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“ provozovatele dráhy, Část II Všeobecné údaje o dráze – vlečce odst. 5. Silniční úrovně přejezdy, kde je uvedeno:

„ Při jízdě sunutého posunujícího dílu přes přejezdy musí být tyto střeženy. Střežení provádí vedoucí posunu nebo na jeho příkaz posunovač. Střežení se provádí tak, že zaměstnanec stojí uprostřed silnice před přejezdem a upozorňuje uživatele na zákaz vstupu nebo vjezdu na přejezd. Upozornění provádí návěstí „STŮJ pro uživatele pozemní komunikace“, tj. kroužením červeným návěstním praporkem a při snížené viditelnosti návěstní svítilnou opatřenou červenými skly. Návěst dává tak dlouho, pokud silniční vozidlo nebo chodec před přejezdem nezastaví.“

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zdravotní způsobilost zaměstnanců je posuzována v souladu s ustanoveními vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

Zaměstnanci provozovatele dráhy jsou seznámeni s „VNITŘNÍM PŘEDPÍSEM O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“ proti podpisu a školeni při pravidelných školeních.

Při výkonu státního dozoru ve věcech drah na vlečce UNEX a.s. Uničov dne 24. 01. 2007 bylo zjištěno, že **zaměstnanci provozovatele dráhy a drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. nemají provedeno periodické přezkoušení z předpisových znalostí a jiných důležitých nařízení, které je provozovatelem dráhy a drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. stanoveno ve „VNITŘNÍM PŘEDPISU O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“ 1x za 3 roky. Na základě uvedených skutečností bylo zjištěno, že drážní doprava v době vzniku MU byla zajišťována osobami odborně nezpůsobilými.** Zjištěná skutečnost je uvedena v „PROTOKOLU o výkonu státního dozoru“ ze dne 24. 01. 2007, evid. pod č. j. 1-47/2007/DI/2.

Strojvedoucí je držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 050639, vydaný Drážním úřadem Praha dne 16. 10. 1995, pro motorová drážní vozidla typu MM, MH, HK a ME na dráze V;

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozovatel dráhy a drážní dopravy předložil Zápis z provedené prohlídky a měření vlečky ze dne 02. 03. 2006:

- obchůzka trati s měřením koleje
- měření geometrické polohy koleje bez kontinuálního záznamu
- měření geometrické polohy výhybek + prohlídka
- prohlídka přejezdů (četnost 1x za 12 měsíců)

Nad činností zaměstnanců provozovatele dráhy a drážní dopravy dohlíží vedoucí provozu vlečky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Zúčastněnými subjekty dotčenými MU jsou UNEX a.s. Uničov jako vlastník vlečky, UNEX Servis s.r.o. jako provozovatel dráhy a drážní dopravy, jehož činnost je provozována na základě „ÚŘEDNÍHO POVOLENÍ K PROVOZOVÁNÍ DRÁHY“ – vlečky „UNEX a. s. Uničov“ vydal Drážní úřad v Praze dne 03. 08. 2004, pod č. j. 3 – 2264/04-DU/Kp, s platností na dobu neurčitou. Provozování vlečky bylo zahájeno dne 01. 09. 2004.

Úřední povolení k provozování vlečky „UNEX a. s. Uničov“ bylo vydáno právnické osobě – provozovateli dráhy obchodní firmě UNEX Servis s. r. o., se sídlem Uničov, Brníčko 1032, PSČ 783 93, IČO 268 40 634 a stanovena zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a vnitřními předpisy pro provozování dráhy a drážní dopravy. Řidič silničního motorového vozidla, jako účastník silničního provozu jehož činnost 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., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;

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

- vnitřní předpis provozovatele dráhy „VNITŘNÍ PŘEDPIS O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“ pro vlečkový provoz na vlečce UNEX a.s. UNIČOV s platností od 01. 09. 2004;
- vnitřní předpis provozovatele dráhy „NÁVĚSTNÍ PŘEDPISY“ pro vlečkový provoz na vlečce UNEX a.s. UNIČOV s platností od 01. 05. 2000;
- vnitřní předpis provozovatele dráhy „DOPRAVNÍ PŘEDPISY“ pro vlečkový provoz na vlečce UNEX a.s. UNIČOV s platností od 01. 05. 2000;
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Vlečková dráha UNEX a.s. Uničov není vybavena žádným zabezpečovacím ani záznamovým zařízením.

Postavení posunové cesty a její zabezpečení je prováděno formou ručního přestavování výměn.

HDV č. 701.751-0 není vybaveno registračním rychloměrem ve smyslu vyhl. č. 173/1995 Sb., příl. č. 3, část I, odst. 8, ale pouze indikačním rychloměrem.

3.4.2 Součásti dráhy

Úrovnňový ŽP se nachází v km 0,179 na vlečce UNEX a.s. Uničov, v obci Uničov – Brníčko. Jedná se ŽP vícekolejný, který umožňuje křížení pozemní komunikace vně areálu vlečky s kolejemi č. 9 a 9a. Železniční trať na přejezdu se kříží v úhlu 70° s místní komunikací.

Přejezd je pro uživatele pozemní komunikace zabezpečen z obou směrů svislou dopravní značkou (A 32b) „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ dle vyhlášky MDaS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy silničního motorového vozidla je 11 metrů.

Délka rozhledu „Lp“ pro nejpomalejší vozidlo je ve směru jízdy sunutého posunového dílu 74 m (dle ČSN 73 6380 je min. 58 m pro rychlost 10 km/h).

Délka rozhledu „Lr“ pro zastavení silničního vozidla před ŽP při délce rozhledu „Dz“ 15 m je ve směru jízdy sunutého posunového dílu 39 m (dle ČSN 73 6380 je min. 16 m pro rychlost 10 km/h).

3.4.3 Komunikační prostředky

Na vlečce UNEX a.s. Uničov se sjednává pohyb drážních vozidel organizovaného posunu ústně mezi vedoucím kolejové dopravy a vedoucím posunu.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 701.751-0 není vybaveno registračním rychloměrem ve smyslu vyhl. č. 173/1995 Sb., příl. č. 3, část I, odst. 8.

Indikační rychloměr umístěný na stanovišti strojvedoucího v době vzniku MU byl nefunkční. Rychlost jízdy posunového dílu strojvedoucí pouze odhadoval.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Vlečka UNEX a.s. Uničov není vybavena žádným zabezpečovacím ani záznamovým zařízením. Pohyb drážních vozidel byl uskutečněn dle ustanovení § 16 odst. 1 a 4, § 24 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb., sunutí posunového dílu řídila osoba odborně nezpůsobilá – vedoucí posunu, HDV řídila osoba odborně nezpůsobilá – strojvedoucí viz odst. 3.2.2.

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

Za prokázané hlášení v souvislosti s MU lze považovat oznámení střetnutí na ŽP zaměstnancem firmy STAVBA Servis Anticor Ostrava Nová Ves na tel. č. 112 IZS. Dalším verbálním hlášením bylo oznámení vzniku MU vedoucím posunu vedoucímu provozu drážní dopravy dle Ohlašovacího rozvrhu.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa MU byla přijata zaměstnanci provozovatele dráhy a drážní dopravy ve spolupráci 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 posunového HDV: nastoupil na směnu ve 14:00 h, s plánovaným koncem směny ve 22:00 h, odpočinek mezi jednotlivými směnami byl 16 h. Zaměstnanec pracoval ve 2. týdnu roku 2007 na odpoledních směnách.

Vedoucí posunu: nastoupil na směnu ve 14:00 h, s pravidelným ukončením směny ve 22:00 h, odpočinek mezi jednotlivými směnami byl 16 h. Zaměstnanec pracoval ve 2. týdnu roku 2007 na odpoledních směnách.

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 dechová zkouška strojvedoucího a vedoucího posunu na požití alkoholu byla provedena PČR s výsledkem – negativní.

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

Posunový díl byl sunut HDV řady 701.751-0 jedoucím vpřed kapotou spalovacího motoru. Strojvedoucí jej řídil ze stanoviště č. 1, z místa za řídicím pultem. Stanoviště strojvedoucího bylo uspořádáno ergonometricky a strojvedoucímu nic nebránilo v rozhledu, vyjma představku – kapoty, jenž částečně omezuje výhled vlevo ve směru jízdy. Tato skutečnost neměla žádnou souvislost se vznikem předmětné MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Na uvedeném ŽP není evidována žádná předchozí MU.

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 12. 01. 2007 v 17:50 h došlo k MU ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění, kdy se na ŽP km 0,179 v areálu vlečky UNEX a.s. Uničov střetl sunutý posunový díl se silničním motorovým vozidlem zn. RENAULT Kangoo, r.z. 4T4 5695 (CZ).

Posunový díl jel z koleje č. 1 po koleji č. 9 do haly č. 3. Při jízdě k ŽP v km 0,179 vedoucí posunu stál na stupačce 1. sunutého drážního vozidla vpravo ve směru jízdy. Když se čelo sunutého posunového dílu nacházelo v prostoru přejezdové komunikace, uviděl vedoucí posunu z pravé strany přijíždět směrem k ŽP silniční motorové vozidlo zn. RENAULT Kangoo, r.z. 4T4 5695 (CZ). Z jedoucího drážního vozidla se snažil návěstí, kterou dával svítilnou s bílým světlem, silniční vozidlo zastavit. Řidič silničního vozidla na návěst nereagoval, vjel na ŽP a byl sunutým posunovým dílem zachycen a sunut několik metrů ve směru jízdy drážních vozidel. Při střetnutí došlo k deformaci skeletu silničního vozidla a zranění jeho řidiče.

Materiální škoda na TDV byla vyčíslena na 1.000,- Kč, na silničním motorovém vozidle 200.000,- Kč.

4.2 Rozbor

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

Areál vlečky UNEX a.s. Uničov jako i místo vzniku MU bylo osvětleno pouličním

osvětlením, jehož zapínání a vypínání je řízeno automaticky pomocí fotobuňky.

Z podaných vysvětlení vedoucím posunu o průběhu MU je jednoznačně dokladováno, že neprováděl činnost, která je mu uložena ustanoveními vnitřního předpisu provozovatele drážní dopravy při jízdě sunutého posunového dílu přes ŽP. Dále z podaných vysvětlení je zřejmé, že návěst dávaná vedoucím posunu pro zastavení silničního motorového vozidla nebyla dávaná předepsaným způsobem a předepsanou barvou světla svítilny, viz. bod 3.2.1. Strojvedoucí v době jízdy sunutého posunového dílu řídil HDV 701.751-0, které mělo nefunkční indikační rychloměr, a tudíž rychlost sunutého posunového dílu jen odhadoval.

Bezprostřední příčinou MU byl vjezd silničního motorového vozidla na ŽP v době jízdy sunutého posunového dílu a nezabezpečení jízdy sunutého posunového dílu při posunu drážních vozidel sunutím přes železniční přejezd nevybavený PZZ.

Na místě MU zasahovali: Zdravotnická záchranná služba Šternberk, HZS Olomouc, Sbor dobrovolných hasičů Uničov a PČR OŘ DI Olomouc.

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 MU byl vjezd silničního motorového vozidla zn. RENAULT Kangoo r.z. 4T4 5695 (CZ) na ŽP v době, kdy se k němu blížila drážní vozidla a nezabezpečení jízdy sunutého posunového dílu přes ŽP, který není vybavený PZZ.

Řidič motorového silničního vozidla:

Vjel na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížilo drážní vozidlo. Svým jednáním nedodržel:

- § 6 odst. 3) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno, že *„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 – *„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) téhož zákona – *„Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“*

§ 29 odst. 1) písm. d) téhož zákona – *„Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd je-li vidět nebo slyšet příjíždějící vlak, nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání...“*

Provozovatel drážní dopravy:

Nezajistil bezpečnou jízdu sunutých drážních vozidel přes ŽP, který není vybavený PZZ a neprováděl střežení ŽP tak, aby mohl zastavit případné účastníky silničního provozu. Svým jednáním nedodržel:

- ustanovení § 16 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno, že „ *při posunu drážních vozidel přes přejezd, který není vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením, nebo je-li přejezdové zabezpečovací zařízení v poruše, nebo mimo činnost, musí být jízda přes přejezd zabezpečena odborně způsobilou osobou.*“
- ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., v návaznosti na ustanovení bodu 5, část II Všeobecné údaje o dráze – vlečce „VNITŘNÍHO PŘEDPISU O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“, kde je uvedeno, že „*Střežení provádí vedoucí posunu nebo na jeho příkaz posunovač. Střežení se provádí tak, že zaměstnanec stojí uprostřed silnice před přejezdem a upozorňuje uživatele na zákaz vstupu nebo vjezdu na přejezd.*“

V době jízdy sunutého posunového dílu přes ŽP vedoucí posunu nedával návěst k zastavení předepsaným způsobem a předepsanými prostředky. Svým jednáním nedodržel:

- ustanovení bodu 5, část II Všeobecné údaje o dráze – vlečce „VNITŘNÍHO PŘEDPISU O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“, kde je uvedeno, že „*Upozornění provádí návěstí „STŮJ pro uživatele pozemní komunikace“ tj. kroužením červeným návěstním praporkem a při snížené viditelnosti návěstní svítilnou opatřenou červenými skly. Návěst dává tak dlouho, pokud silniční vozidlo nebo chodec před přejezdem nezastaví.*“

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

- Provozovatel dráhy a drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. nezajistil, aby provozování drážní dopravy prováděly osoby odborně způsobilé. Zaměstnanci provozovatele dráhy a drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. zúčastnění na MU v době jejího vzniku neměli provedeno periodické přezkoušení z předpisových znalostí a jiných důležitých nařízení, které je provozovatelem dráhy a drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. stanoveno ve „VNITŘNÍM PŘEDPISU O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“ 1x za 3 roky, čímž nedodržel ustanovení § 35 odst.1 písm. a) a písm. f) zákona 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kde je uvedeno, že „*Dopravce je povinen podle odst. 1 písm. a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, písm. f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.*“
- Provozovatel drážní dopravy nezajistil, aby osoby při organizování drážní dopravy a zajišťující bezpečnost provozování drážní dopravy na vlečce ve smyslu § 23 odst. 10 písm. c) vyhlášky č. 173/1995 Sb., byly vybaveny odpovídajícími pracovními pomůckami pro zastavení uživatelů pozemních komunikací návěstí „STŮJ“ svítilnou s červeným světlem pro dávání návěstí v noční době nebo při zhoršených klimatických podmínkách. Svým jednáním nedodržel:

ustanovení § 35 odst.1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kde je uvedeno, že: „Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“

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

Provozovatel drážní dopravy:

- nezajistil, aby osoby zajišťující při organizování drážní dopravy bezpečnost provozování drážní dopravy na vlečce ve smyslu § 23 odst. 10 písm. c) vyhlášky č. 173/1995 Sb., byly vybaveny stanovenými pracovními pomůckami (viz. bod 4.3.1) pro zastavení uživatelů pozemních komunikací návěstí „STŮJ“ svítilnou s červeným světlem pro dávání návěstí v noční době nebo při zhoršených klimatických podmínkách. Svým jednáním nedodržel ustanovení § 35 odst.1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kde je uvedeno, že: „Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“

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

Provozovatel drážní dopravy:

V době vzniku MU provozoval HDV č. 701.751-0 s technickou závadou na indikačním rychloměru a tím nezajistil, aby osoba řídící drážní vozidlo za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost. Svým jednáním nedodržel:

- ustanovení § 43 odst. 1 zákona 266/1994 Sb., o dráhách, kde je uvedeno, že „Na dráhách lze provozovat drážní vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy“;
- ustanovení § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, kde je uvedeno, že „..... dopravce je povinen při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným technickým průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti“.
- ustanovení § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, kde je uvedeno, že „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost ... „

Dne 24. 01. 2007 vykonala DI, UI Ostrava u provozovatele dráhy a drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. výkon státního dozoru se zaměřením na oblast zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné MU. Provozovatel dráhy a drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. nezajistil

vyhotovení dokumentace na místě MU v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a § 9 odst. 4 vyhlášky č. 376/2006 Sb. o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

Vzhledem ke zjištění DI zahájila dne 16. 05. 2007 pod č.j. 5-219/2007/DI ze dne 11. 05. 2007 správní řízení o uložení pokuty za správní delikt dle § 51 odst. 6 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. ve smyslu §13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, přijal následující opatření:

- všichni zaměstnanci drážní dopravy byli poučeni o okolnostech vzniku a příčině MU s důrazem na povinnosti při posunu přes železniční přejezdy;
- vedoucí posunu byl mimořádně proškolen o povinnostech vedoucího posunu;
- vybraní vedoucí pracovníci byli proškoleni o bezpečnosti při pohybu v blízkosti kolejíště a při používání ŽP a přechodů v areálu společnosti;
- dne 25. 01. 2007 byli všichni zaměstnanci podílející se na provozování drážní dopravy proškoleni a přezkoušeni ve smyslu ustanovení § 35 odst.1 písm. a) a písm. f) zákona 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kde je uvedeno, že „Dopravce je povinen podle odst. 1 písm. a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, písm. f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,“ v návaznosti na „VNITŘNÍ PŘEDPIS O ORGANIZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“ provozovatele dráhy a drážní dopravy UNEX Servis s.r.o. Uničov.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Nebyla přijata.

V Ostravě dne 31. 07. 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 místo zastavení sunutého posunového dílu



Foto 2: Pohled na poškozené silniční motorové vozidlo RENAULT Kangoo



Foto 3: Pohled na označení a zabezpečení ŽP ze směru jízdy řidiče silničního motorového vozidla