



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 8662 s osobním automobilem na železničním přejezdu
P4907 v km 320,829, na dráze železniční, celostátní, mezi železničními
stanicemi Přelouč a Řečany nad Labem

Pátek, 14. prosince 2012

Investigation Report of Railway Accident

Collision of passenger train No. 8662 with a car at the level crossing
No. P4907, km 320,829, between Přelouč and Řečany nad Labem stations
with consequent derailment

Friday, 14th December 2012

č. j.: 6-4419/2012/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré dokumenty a skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

1 SOUHRN



Zdroj: SŽDC, s. o.

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 14. 12. 2012, 20:57 h.

Popis události: střetnutí vlaku Os 8662 s osobním automobilem na železničním přejezdu, s vykolejením první nápravy prvního podvozku.

Dráha, místo: dráha celostátní, mezi železničními stanicemi Přelouč a Řečany nad Labem, 2. traťová kolej, přejezd P4907 v km 320,829.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 8662);
řidička osobního automobilu.

Následky: bez zranění;
celková škoda 9 139 569 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- uvážnutí osobního automobilu v prostoru přejezdu, po předchozím sjetí pravého předního kola do výřezu panelové výplně tvořící kraj přejezdové vozovky, která nemá požadované parametry volné šířky.

Příspěvající faktory:

- noční doba a navátá sněhová pokrývka, které navíc zkreslovaly velmi špatný výhled z vozidla na přejezdovou vozovku.

Zásadní příčiny:

- provozování přejezdu s přejezdovou vozovkou v provedení, které neodpovídá požadavku na volnou šířku přejezdu dle § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. a svým provedením ohrožuje bezpečnost účastníků provozu na pozemní komunikaci.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:

1. Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:
 - u všech přejezdů na silnicích a místních komunikacích v České republice, u kterých proběhla rekonstrukce v době platnosti § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., prověřit, zda svým skutečným provedením přejezdové konstrukce zajišťují volnou šířku přejezdu alespoň 5 m;
 - neprodleně uvést všechny přejezdy na silnicích a místních komunikacích, u kterých proběhla rekonstrukce v době platnosti § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. a u kterých bude zjištěna nedostatečná volná šířka, do souladu s těmito ustanoveními;
 - provést kontrolu a uvést do souladu kategorizaci přejezdových komunikací v údajích SŽDC s údaji obcí a měst, v jejichž katastru se nacházejí komunikace přilehlé k přejezdům ve správě SŽDC.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje:

2. Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.
3. Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví:
doplnit kapitolu 5.1.2 Šířka přejezdu v normě ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění, o pravidla stanovující vytvoření bezpečnostní rezervy nad rámec volné šířky přejezdu formou zpevněné krajnice, zajišťující bezpečný odstup od boční hrany přejezdové vozovky a kolejiště.

SUMMARY

Grade: accident.

Date and time: 14. 12. 2012, 20:57 (GMT 19:57).

Occurrence type: level crossing accident.

Description: Collision of passenger train No. 8662 at the level crossing with a car with consequent derailment.

Type of train: regional passenger train No. 8662.

Location: active level crossing No. P4907 equipped with warning lights and barriers, km 320,829 between Přelouč and Řečany nad Labem stations.

Parties: SŽDC, s. o (IM);
ČD, a. s. (RU of the passenger train);
Driver of the car (level crossing user).

Consequences: 0 fatality;
0 injury;
total damage CZK 9 139 569,-

Direct cause: deadlock of the car in the space of the level crossing after the car rolled off to railway track.

Contributory factor: darkness and snow distorted the view from the car.

Underlying cause: the operation of the level crossing with a level crossing roadway, which was not comply with national legislation and threatened the safety of the level crossing user's.

Root cause: none.

Recommendations:

1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:

- to check all the level crossings in the Czech republic, which were reconstructed at a time when the law No. 13/1997 (national legislation) was valid, whether construction of the level crossing roadway ensures free width of the level crossing at least 5m;
- to harmonize all level crossings with insufficient free width which were reconstructed at a time when the law No. 13/1997 (national legislation) was valid with this law as soon as possible;
- to perform supervision and unite categorization of level crossing roads in the database SŽDC with categorization of villages and cities.

2) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):

- it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for other infrastructure manager (IM) in the Czech Republic.

3) Addressed to The Office for Standards, Metrology and Testing:

- to supplement chapter 5.1.2 Šířka přejezdu (Width of the level crossing), in the standard ČSN Železniční přejezdy a přechody (Railway level crossings) about the rules which would be able to ensure the creation of safety reserve beyond the scope of free width of level crossing so that a safe distance from the side edge of the level crossing roadway and railway track was ensured.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	13
2.1 Mimořádná událost	13
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	13
Obr. č. 1: Trosky osobního automobilu Zdroj: SŽDC, s. o.	13
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	13
Obr. č. 2: Schéma místa MU Zdroj: Mapy.cz	14
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	15
2.2 Okolnosti mimořádné události	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	15
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	16
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	16
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	16
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	17
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	17
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	17
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	18
2.4 Vnější okolnosti	18
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	18
3 Záznam o podaných vysvětleních	18
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	18

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	18
3.1.2 Jiné osoby	19
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	19
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	19
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	20
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	20
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ..	20
3.3 Právní a jiná úprava	21
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	21
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	21
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	22
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	22
3.4.2 Součásti dráhy	22
3.4.3 Komunikační prostředky	23
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	23
3.5 Dokumentace o provozním systému	24
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	24
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	24
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	24
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	24
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	24
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	25
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	25
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	25
4 Analýzy a závěry	25
4.1 Konečný popis mimořádné události	25
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	25

Seznam použitých zkratek a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČOV	čistička odpadních vod
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	Jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
OA	osobní automobil
PČR	Policie České republiky
PJ	Provozní jednotka
PZS	přejezd zabezpečený světelnou signalizací
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
ŘV	řídící vůz
Silniční zákon	Hoblík, Karel a Fastr, Pavel. Silniční zákon, NADAS 1963
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
ZZ	Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění
zákon č. 13/1997 Sb.	zákon č. 13/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku MU na drahách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
norma ČSN 73 6380	norma ČSN 73 6380, ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY A PŘECHODY, schválená v únoru 1993
předpis ČD (ČSD) S 3	vnitřní předpis ČD (ČSD) S 3 Železniční svršek, Změna č. 6, účinnost od 1. 2. 1998, platný v době projektování přejezdu
předpis SŽDC (ČD) S4/3	vnitřní předpis SŽDC (ČD) S4/3 Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 14. 12. 2012.

Čas: 20:57 h.

Dráha: celostátní.

Místo: trať 501 A Česká Třebová – Praha Libeň, mezi žst. Přelouč a Řečany nad Labem, 2. TK, přejezd P4907 v km 320,829.

GPS: 50°2'30.598"N, 15°33'4.911"E.

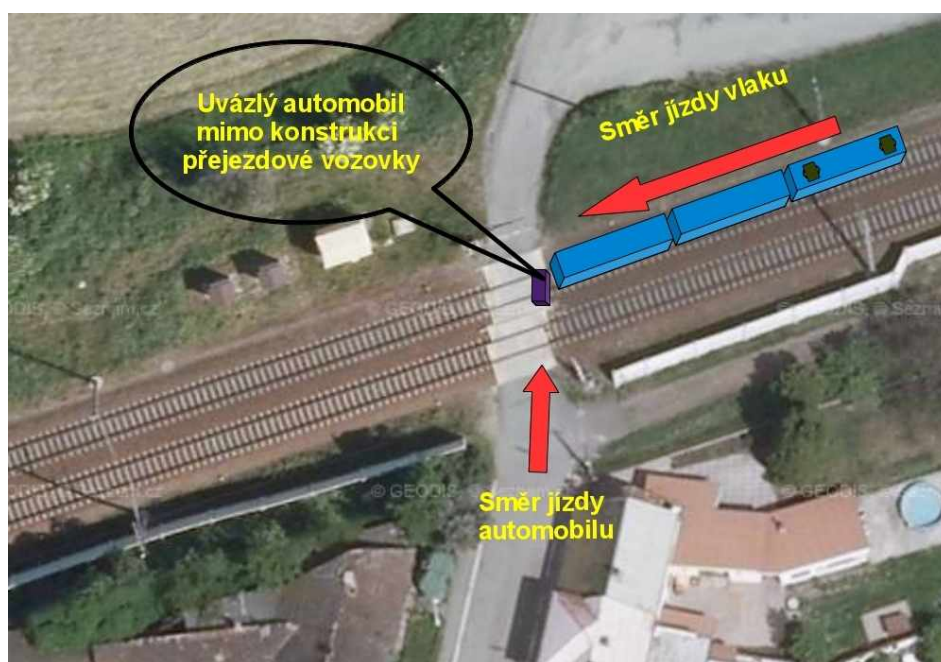


Obr. č. 1: Trosky osobního automobilu

Zdroj: SŽDC, s. o.

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

Dne 14. 12. 2012 ve 20:57 h se vlak Os 8662, jedoucí po 2. TK ze žst. Pardubice hl. n. do žst. Kolín, v prostoru dvoukolejného železničního přejezdu P4907 v km 320,829, zabezpečeného světelnou výstražnou signalizací se závorami (dále také přejezd), střetl s uvázlým osobním automobilem. Při střetnutí došlo k zaklínění trosek osobního automobilu pod první nápravu řídicího vozu elektrické jednotky tvořící vlak Os 8662 a k jejímu vykolejení hned za přejezdem.



Obr. č. 2: Schéma místa MU

Zdroj: Mapy.cz

Ohledání místa MU bylo provedeno bez účasti DI (viz část 4.4.1 ZZ) pověřenou osobou provozovatele dráhy. Z dokumentace z místa MU vyplývá:

- přejezd byl označen z obou stran dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“, doplněný tabulkou „Pozor vlak“;
- přejezd byl zabezpečen PZZ vybaveným světelnou a zvukovou signalizací se závorami;
- PZZ nevykazovalo před MU poruchový stav a dávalo před jízdou vlaku Os 8662 včasnou výstrahu;
- nájezd na přejezd byl z živičného materiálu, přejezdovou vozovku tvořily panely na ocelových nosičích BRENS;
- přejezdová komunikace byla zasněžená, rovná;
- z fotodokumentace místa MU je patrný navátý sníh na okrajích přejezdové konstrukce tvořící přejezdovou vozovku;
- trosky OA byly roztroušeny i v 1.TK, kde zapříčinily poruchu kolejových obvodů;
- čelo vlaku zastavilo 595 m za místem MU s částí vaku OA zaklíněnou pod první nápravou ve směru jízdy;
- z fotodokumentace je patrná vykolejená 1. náprava ve směru jízdy a poškození železničního svršku;
- ke zranění osob nedošlo.

Při MU byl aktivován IZS.

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

MU ohlášena na COP DI dne: 14. 12. 2012, 21:27 h (tj. 00:30 h po vzniku MU).

Způsob ohlášení: telefonicky.

Ohlášeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).

MU byla ohlášena na COP DI ve 21:27 h bez informace o vykolejení, jako součásti jejího stručného popisu. DI na základě oznámených skutečností, v souladu s § 49 odst. 3 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb., udělila souhlas s uvolněním dráhy (dále viz část 4.4.1 ZZ).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 14. 12. 2012, 21:27 h (tj. ihned po ohlášení).

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 5. 2. 2013.

Složení VI DI na místě MU: DI na místě MU nebyla přítomna (viz část 4.4.1 ZZ).

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat

Externí spolupráce: nebyla využita.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Brno. Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, vlastní fotodokumentace, z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy a dopravcem, materiálů poskytnutých DI správním orgánem, projednávajícím MU v přestupkovém řízení.

Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo DI prováděno v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky 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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 8662, zaměstnanec ČD, DKV Česká Třebová, PJ Česká Třebová.

Třetí strana:

- řidička OA VW Golf 1,9 TDI.

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

Vlak:	Os 8662	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	80	Řídicí vůz 94 54 1 971 071 – 6	ČD, a. s.
Počet náprav:	12	Vložený vůz 94 54 1 071 071 – 5	ČD, a. s.
Hmotnost (t):	180	Elektrický vůz 94 54 1 471 071 – 1	ČD, a. s.
Potřebná brzdicí %:	103		
Skutečná brzdicí %:	121		
Chybějící brzdicí %:	0		
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	140		
Způsob brzdění:	I.		
Brzdy v poloze:	P+R		

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

Trať je v místě MU ve směru jízdy vlaku vedena v přímém směru v náspu a klesá 0,75 ‰. Pozemní komunikace je přes železniční přejezd, ve směru jízdy OA, vedena v mírných zatáčkách tvaru „S“ a k přejezdu stoupá 12 ‰.

Přejezd v km 320,829 je dvoukolejný a dle podkladů od provozovatele dráhy má šířku 4,80 m, délku 9,00 m a úhel křížení pozemní komunikace s tratí je 80°. Přejezdová konstrukce je železobetonová s ocelovými nosiči BRENS (naměřené skutečné parametry šířky a volné šířky přejezdové komunikace uvedeny v části 4.2.1 ZZ).

PZZ kategorie PZS 3 ZBI, typu AŽD-RE, bylo uvedeno do provozu v roce 2004. Z výpisu archívu SZZ-ETB žst. Přelouč, kde jsou na monitoru JOP zobrazeny indikační prvky PZZ, je zřejmé, že v době vzniku MU nevykazovalo PZZ žádnou poruchu a indikační prvky zobrazovaly správnou činnost.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 20:59 h, vlakvedoucí vlaku Os 8662 použil služební mobilní telefon k ohlášení vzniku MU na tísňovou linku IZS a regionálnímu dispečerovi dopravce;
- strojvedoucí vlaku Os 8662 použil služební mobilní telefon ke komunikaci se strojmistrem a dispečerem dopravce, vždy v režimu příjmu příchozího hovoru;
- 21:03 h v archívu záznamového zařízení telefonických hovorů v žst. Přelouč je zaznamenán příchozí hovor od výpravčího žst. Pardubice hl. n., informující výpravčího žst. Přelouč o vzniku MU;
- z dalších záznamů vyplývá, že výpravčí žst. Přelouč dále použil služební pevnou telefonní linku pro předávání oznámení o vzniku MU podle ohlašovacího rozvrhu.

Komunikace strojvedoucího a vlakvedoucího vlaku Os 8662 nebyla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy, ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce.

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

- 21:03 h ohlášení vzniku MU výpravčímu žst. Přelouč;
- 21:11 h výpravčí žst. Přelouč zahájil oznamování vzniku MU dle Ohlašovacího rozvrhu;
- 21:27 h MU ohlášena pověřenou osobou provozovatele dráhy k šetřením MU (dále také pověřená osoba) na COP DI;
- 21:27 h DI uděluje souhlas k zahájení odklizovacích prací;
- 00:15 h (15. 12. 2012) obnoven provoz v 1. TK;
- 01:53 h pověřená osoba doplňuje informace na COP, přičemž sděluje informaci o vykolejení HDV;
- 06:30 h došlo k úplnému obnovení provozu (provoz obnoven i ve 2. TK).

Na místě MU byli přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce. Komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu, bylo provedeno bez účasti DI.

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

MU ohlásil: vlakvedoucí Os 8662 a svědci MU na přejezdu.

Plán IZS byl aktivován.

Na místo MU se dostavily složky IZS:

- Hasičská záchranná služba SŽDC JPO Nymburk;
- PČR, Dopravní inspektorát Pardubice.

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Při MU došlo ke škodě na:

- na osobním automobilu zn. Volkswagen Golf 30 000 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku vyčíslena celkem na 30 000 Kč.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- elektrické jednotce řady 971 (vlak Os 8662) 4 720 000 Kč;
- zařízení dráhy 4 389 569 Kč;
- škoda na životním prostředí 0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech a součástech dráhy vyčíslena celkem na 9 109 569 Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: oblačno, sněhová pokrývka, - 7 °C, slabý vítr, noční doba.

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

- strojvedoucí vlaku Os 8662 – z podání vysvětlení PČR mimo jiné vyplývá:
 - 14. 12. 2012 vedl jako strojvedoucí vlak Os 8662;
 - v průběhu jízdy ze žst. Přelouč, po výjezdu z oblouku před přejezdem, zpozoroval v rozptýlené mlze nějaké osobní auto;
 - stálo neosvětleno, s pravým předním kolem mimo prostor přejezdu;
 - i přes použití rychlobrzdy nedokázal střetu zabránit;
 - po zastavení vlaku, společně s vlakvedoucím, aktivoval IZS a zajistil zastavení železničního provozu;
 - zjišťoval, zda došlo ke zranění osob a následně rozsah poškození vlaku.
- Vlakvedoucí vlaku Os 8662 – z podání vysvětlení DI mimo jiné vyplývá:
 - v průběhu kontroly jízdních dokladů zaregistroval silné brzdění;

- po zastavení vlaku, cestou ke strojvedoucímu, zjistil zdravotní stav cestujících;
- po obdržení informace od strojvedoucího, že došlo k nehodě, běžel s lékárníčkou k přejezdu;
- v průběhu cesty na přejezd volal IZS a regionálního dispečera;
- zjistil, že nedošlo ke zranění osob z motorového vozidla, a předal IZS tyto informace;
- poté prováděl další úkony spojené s informováním cestujících ve vlaku, spolupracoval se strojvedoucím a osobami, které se dostavily na místo MU.

3.1.2 Jiné osoby

- svědek, řidička auta zúčastněného na MU – z podání vysvětlení PČR a Protokolu o ústním jednání správního orgánu mimo jiné vyplývá:
 - dne 14. 12. 2012 jela kolem 20:30 h s osobním automobilem po pozemní komunikaci „Na Krétě“ směrem k ČOV;
 - komunikace byla pokryta sněhem;
 - před přejezdem nebyly umístěny žádné dopravní značky, které by informovaly o nějaké úpravě;
 - již mimo dosah veřejného osvětlení, začala ve tmě, v době, kdy PZZ nezakazovalo jízdu, najíždět s vozidlem po stoupající komunikaci na přejezd;
 - podívala se do obou směrů možné jízdy vlaku a se světly, která díky zadnímu náklonu nemohla nasvěcovat vozovku přejezdu, vjela na přejezd;
 - přejela první kolej a když chtěla přejet druhou kolej, dostala se pravým předním kolem mimo okraj panelu tvořícího přejezdovou vozovku;
 - snažila se s vozidlem vyjet, ale to se nepodařilo;
 - zapnula výstražná světla, vystoupila z vozidla, závory byly dole, volala o pomoc;
 - trať byla zafoukaná sněhem, nic nebylo vidět;
 - neměla u sebe telefon, jinak by volala 158;
 - běžela pro pomoc na vzdálenou ČOV;
 - před doběhnutím uslyšela náraz;
 - přejezd nepovažuje za bezpečný díky jeho šířce a nesouvislému okraji, který díky navátému sněhu zakrývá nebezpečné prohlubně.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU nebyl shledán nedostatek.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČD souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU nebyl shledán nedostatek.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy dopravce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby dopravce ČD zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce ČD, a. s., nebyly zjištěny nedostatky.

Provozování přejezdu s nedostatečnou volnou šířkou přejezdové komunikace je pochybením mající původ už v průběhu projektování, schvalování a uvedení přejezdu do provozu. Přijít na tato pochybení není v povinnostech provozovatele dráhy SŽDC, s. o., který prokazatelně užíval „přejezd s povoleným účelem“, stavebním povolením a dle schválené projektové dokumentace. Jedná se o pochybení projektanta a účastníků stavebního řízení. V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, s. o., nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Provozovatelem dráhy železniční, celostátní, trať 501 A Česká Třebová – Praha Libeň, je SŽDC, s. o. se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3 - 4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/2008/9002).

Dopravcem jsou ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222/12 Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence provozovatele drážní dopravy č. j.: 1-157/96-DÚ/O-Bp, udělené Drážním úřadem dne 21. 5. 1996 (ev. č. L/1996/5000).

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 001/09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 30. 6. 2009, s účinností od 1. 7. 2009, v platném znění.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb.:
„Pokud šířka silnice nebo místní komunikace na přejezdu neodpovídá šířce jejích přilehlých úseků, je vlastník dráhy povinen přejezd při jeho rekonstrukci přiměřeně rozšířit; u silnic a místních komunikací užších než 5 m musí být na přejezdu zachována volná šířka alespoň 5 m“;
- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;
- § 17 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:
„Přejezd musí svým provedením vyhovovat bezpečnému provozování drážní dopravy a musí zajistit bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích ...“;
- § 17 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:
„Při stavbě přejezdu musí být dodrženy technické požadavky týkající se zejména délky a šířky přejezdu...“.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení technické normy a vnitřních předpisů:

- čl. 4.1.3, norma ČSN 73 6380, platná od února 1993:
- *„Volná šířka pozemní komunikace (ČSN 73 6100) má být stejná po obou stranách dráhy do vzdálenosti alespoň 30 m od os krajních kolejí (při přestavbě přejezdu je nutné jednat se správcem pozemní komunikace o určení její výhledové kategorie).“;*
- čl. 144, druhý odstavec, Změna č. 6 předpisu ČD (ČSD) S 3:
„Přejezd se opatří z obou stran v ose koleje náběhy šířky 260 mm ve sklonu 1:3 až 1:5“;
- čl. 65 předpisu SŽDC (ČD) S4/3:
„Služby traťového hospodářství, jejich výkonné a výrobní jednotky vedou přesnou evidenci o všech přejezdech.“

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Z rozboru stažených dat z technologie SZZ žst. Přelouč vyplývá, že PZZ na přejezdu P4907 v km 320,829 vykazovalo normální činnost a že technický stav PZZ a způsob jeho automatického uvedení do výstrahy jízdou vlaku Os 8662 nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.2 Součásti dráhy

Zjištění:

Přejezd v době vzniku MU vykazoval níže uvedené rozdíly ve vybraných parametrech:

1. Volná šířka přejezdové komunikace:

- v předložené projektové dokumentaci z května roku 2000, opatřené souhlasem se skutečným provedením, je uvedeno 3 m;
- v evidenčním listu přejezdu, vlastní dokumentaci od SŽDC, je uvedeno 4,50 m;
- naměřená skutečná volná šířka v době vzniku MU byla 3,60 m.

2. Kategorizace přilehlé pozemní komunikace k přejezdu:

- nejstarším předloženým dokladem, který se vztahuje k předmětnému železničnímu přejezdu, je „Evidenční list o přejezdu“, ve kterém je první zápis z roku 1970. V tomto dokumentu je jednoznačně napsáno, že druh pozemní komunikace je „obecní cesta“. Vzhledem k tomu, že současné právní předpisy s tímto pojmem nepracují, bylo nutné nahlédnout do starší odborné literatury a zjistit, jaký měl tento termín význam.

V odborné publikaci Silniční zákon, ve které jsou vysvětlivky k zákonu č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, je uvedeno: ... *Pojem „místní komunikace“ je poměrně nový, začalo se ho používat v souvislosti se zřízením býv. ministerstva místního hospodářství v roce 1953. Místo dosavadních označení „obecní cesty“ nebo „obecní silnice“ označovaly se jím tudíž od začátku pozemní komunikace, o které pečovaly místní národní výbory. ...* ;

- předložená Technická zpráva z května roku 2000 uvádí kategorii „polní cesta“;
- Pasport místních komunikací města Přelouč z roku 1998 uvádí „obslužná komunikace“;
- evidenční list přejezdu a tabulky traťových poměrů, tedy vlastní dokumentace od SŽDC, uvádí „místní komunikace – obslužná“;
- zdokumentovaný stav v roce 2003 (zdroj: letecká mapa „Mapy.cz“ z roku 2003) – místní komunikace „Na Krétě“ za přejezdem pokračuje k nemovitostem a do areálu ČOV (viz část 7 PŘÍLOHY, obr. č. 10);
- zdokumentovaný stav v době vzniku MU – místní komunikace „Na Krétě“ za přejezdem pokračuje k nemovitostem a do areálu ČOV. Zároveň díky zrušení

- přejezdu v km 320,194 a jeho nahrazení podchodem slouží k příjezdu k další skupině nemovitostí (viz část 7 PŘÍLOHY, obr. č. 11);
- dále byl DI zjištěn rozpor i v zařazení komunikací přiléhajících k jiným přejezdům, např. u přejezdů P4886, P4898, P4900 na trati 501 A Česká Třebová – Praha Libeň.

Provozování přejezdu od ukončení poslední rekonstrukce z roku 2004 do doby vzniku MU, díky výše uvedeným rozporům v uvedených parametrech v konečné fázi vyúsťuje k nesplnění požadavku na nejmenší volnou šířku přejezdu na místní komunikaci a tím nezajišťuje bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích a bezpečné provozování drážní dopravy (viz. 3.3.1 a 4.2 této ZZ).

3. Stoupání přilehlé komunikace k přejezdu:

- v předložené projektové dokumentaci z května roku 2000, opatřené souhlasem se skutečným provedením, je uvedeno 12 % z obou stran přejezdu;
- v evidenčním listu přejezdu, vlastní dokumentaci od SŽDC, je uvedeno 0 %;
- zdokumentovaný stav v době vzniku MU – zjištěno stoupání přilehlé komunikace k trati z obou stran přejezdu.

Ani přes zjevné rozdíly a rozpory mezi projektovou dokumentací, vlastní dokumentací k přejezdu a skutečností provozovatel dráhy skutečnosti uvedené v bodech 1., 2., a 3. nezjistil a neevidoval přesně, v rozporu s ustanovením čl. 65 předpisu SŽDC (ČD) S4/3.

Náběhy umístěné z obou stran přejezdu v ose koleje mají šířku 310 mm, výšku 175 mm a délku 280 mm a nemají tak parametry šířky a sklonu v souladu s předepsanými hodnotami, uvedenými v druhém odstavci čl. 144 změny č. 6 předpisu ČD (ČSD) S 3.

Byly zjištěny nedostatky.

3.4.3 Komunikační prostředky

Použití komunikačních prostředků nemělo souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Dvoupodlažní řídicí vůz 94 54 1 971 071-6 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla ev. č.: PZ 12307 / 11 – V . 23, vydaný DÚ dne 29. 6. 2011. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 12. 6. 2012.

Dvoupodlažní elektrický vůz 94 54 1 471 071-1 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla ev. č.: PZ 12306 / 11 – V . 05, vydaný DÚ dne 29. 6. 2011. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 12. 10. 2012.

HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

ŘV 94 54 1 971 071-6 byl v době vzniku MU vybaven zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu UniControls - Tramex, č. 126.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 20:55:21 h, odjezd ze žst. Přelouč;
- 20:57:06 h, ujeta dráha 1586 m, dosažena rychlost 129 km·h⁻¹;
- 20:57:06 h, zavedeno rychločinné brzdění;
- 20:57:09 h, ujeta dráha 108 m, rychlost klesá na 127 km·h⁻¹, dochází ke střetnutí;
- 20:57:43 h, 595 m za místem střetnutí dochází k zastavení.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

V souvislosti s MU nebyla před vznikem MU uskutečněna žádná opatření zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce související se vznikem MU.

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

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na vznik MU.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

DI nebyla přítomna na místě MU a nemohla tedy prověřit výkonem SD, zda bylo místo MU pověřenou osobou zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb. (dále viz část 4.4.1 ZZ).

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Os 8662, ve směně dne 14. 12. 2012 od 11:31 h, odpočinek před směnou 74:38 h.

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

Zúčastněný zaměstnanec dopravce byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

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

Uspořádání vybavení pracoviště strojvedoucího v řídicím voze elektrické jednotky řady 971 nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje MU podobného charakteru:

- střetnutí vlaku Os 8043 s uvázlým osobním automobilem na přejezdu v km 222,975 na trati Plzeň – České Budějovice dne 8. ledna 2009;
- střetnutí vlaku EC 170 s uvázlým osobním automobilem na přejezdu v km 286,369 v žst. Uhersko dne 7. května 2012.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 14. 12. 2012, v době před odjezdem vlaku Os 8662 ze žst. Přelouč do žst. Řečany nad Labem, jela řidička OA po přeloučské místní komunikaci „Na Krétě“ k železničnímu přejezdu P4907 v km 320,829. V době, kdy PZS svou signalizací dovolovalo vjezd na přejezd, vyjela krátké stoupání místní komunikace před přejezdem a najela na panelovou výplň tvořící přejezdovou vozovku. Po přejetí 1. TK se její OA dostal pravým předním kolem na kraj přejezdové vozovky a sjel z ní do prostoru mezi kolejnicové pásy 2. TK. Pokoušela se s OA vyjet zpět na povrch přejezdové vozovky, ale to se jí nepodařilo kvůli hloubce zapadnutí (21 cm) a navátému sněhu, snižujícímu adhezi pneumatik. Řidička vystoupila z uvázlého vozidla a snažila se vyhledat pomoc. Jelikož neměla mobilní telefon, běžela pro pomoc na nedalekou ČOV.

Ve 20:54 h vlak Os 8662 zapnul jízdu po 2. staniční koleji v žst. Přelouč na PZZ přejezdu výstrahu. Ve 20:56 h odjel vlak Os 8662 ze žst. Přelouč po 2. TK směrem k přejezdu s uvázlým vozidlem. Ve 20:57:06 h uviděl strojvedoucí vlaku Os 8662 před sebou uvázlé motorové vozidlo mimo prostor přejezdové vozovky a ihned zavedl

rychločinné brzdění. Po nárazu vlak vykolejil první nápravou ve směru jízdy a zastavil 595 m za místem vzniku MU.

4.2 Rozbor

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

V rozboru zjištěných skutečností provedla DI, z důvodů uvedených v bodu 3.5.3 ZZ, nejprve konfrontaci skutečností uvedených v podaných vysvětleních, poznatků z následného ohledání místa MU a ověřovacích pokusů vykonaných DI ve dnech 4. 3. a 20. 3. 2013.

V uvedené dny byla provedena měření a fotodokumentace panelových výplní, tvořících přejezdovou vozovku, a bylo provedeno pořízení videozáznamu (obr. 3 až obr. č. 7 jsou videosnímky) jízdy osobního automobilu Škoda Octavia I (světlou výškou a rozvozem náprav takřka shodný automobil se zúčastněným WV Golf 3) přes přejezd za denního světla a ve tmě.



Obr. č. 3: Výhled z vozidla 40 m před přejezdem

Zdroj: DI

Na obrázku č. 3 je vidět, že řidič má na vzdálenost požadovanou pro bezpečné zastavení před přejezdem zajištěn výhled na výstražník PZZ a na výstražný kříž. Dále je zřejmé, že v rozhledovém poli není žádné svislé dopravní značení, které by řidiče informovalo o nedostatečné šířce vozovky v prostoru přejezdové komunikace nebo o omezení nejvyšší dovolené rychlosti.



Obr. č. 4: Výhled z vozidla 20 m před přejezdem

Zdroj: DI

Na obrázku č. 4 je jasně vidět stoupání pozemní komunikace před přejezdem. Není vidět povrch konstrukce tvořící přejezdovou vozovku, její tvar, úhel křížení. Zároveň není možné spolehlivě posoudit situaci za přejezdem.



Obr. č. 5: Výhled z vozidla z prostoru stoupání komunikace k přejezdu

Zdroj: DI

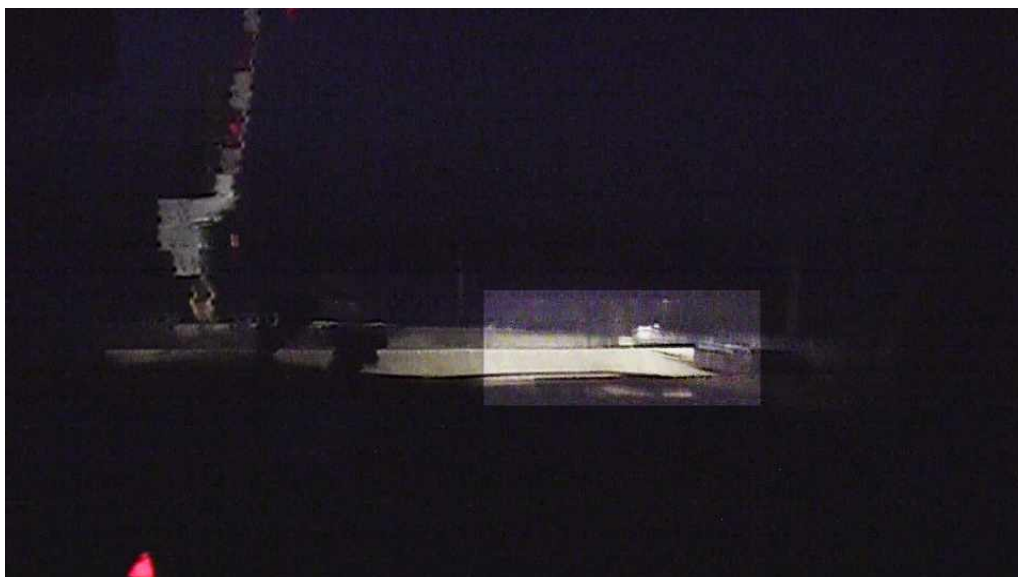
Na obrázku č. 5 je vidět, že při jízdě ve stoupání komunikace na přejezd není vidět na přejezdovou vozovku. Řidič nemůže kontrolovat stav, směr, ani okraje vozovky. Situace za přejezdem je z tohoto místa také velmi špatně přehledná. Zároveň je ale z tohoto místa řidič povinen splnit povinnosti dané legislativou, platnou pro provoz na pozemních komunikacích.



Obr. č. 6: Výhled z vozidla z místa ukončení stoupání na přejezd

Zdroj: DI

Na obrázku č. 6 je vozidlo v místě, kdy zadní náprava vyjela ze stoupání a vozidlo se srovnalo do úhlu výplní tvořících přejezdovou vozovku. Ani z tohoto místa není vidět přejezdovou konstrukci tvořící komunikaci přejezdu, její úhel, krajnice, a stav povrchu.

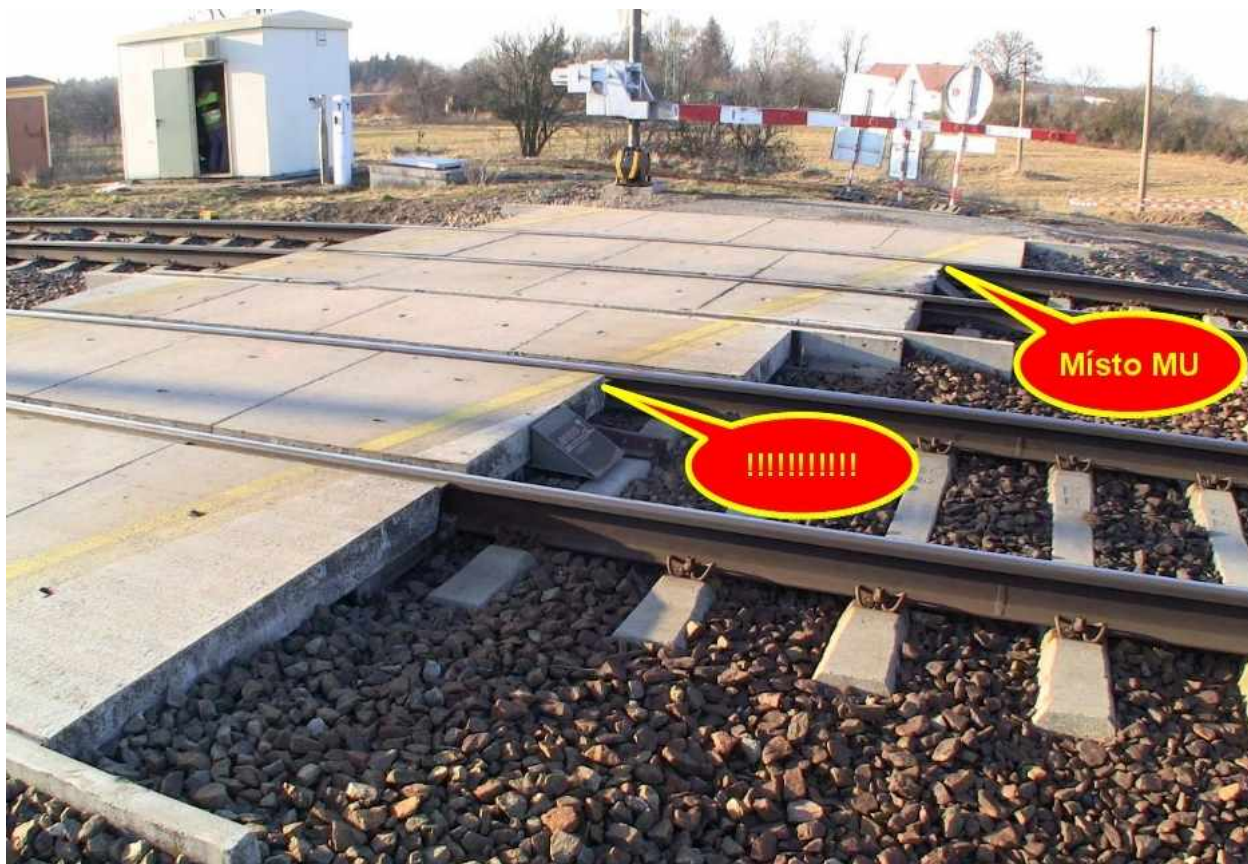


Obr. č. 7: Noční výhled z vozidla z místa ukončení stoupání na přejezd

Zdroj: DI

Na obrázku č. 7 je vozidlo v místě, kdy zadní náprava vyjela ze stoupání a vozidlo se srovnalo do úhlu výplní tvořících přejezdovou vozovku. Snímek je pořízen z jízdy v noční době, řidič se více předklání k volantu. Z této pozice je zhoršená možnost ovládní volantu díky pokrčeným rukám a pohledem lze na krátkou dobu spatřit konec panelové výplně s přesahujícím koncem závěrné zídky. Softwarem je zesvětlena část, která svádí k jízdě více k pravé straně. Že je v cestě výřez v pravé části panelové výplně tvořící

vozovku přejezdu, který byl místem uvážnutí vozidla zúčastněného na MU, řidič není schopen za těchto podmínek při jízdě zjistit.



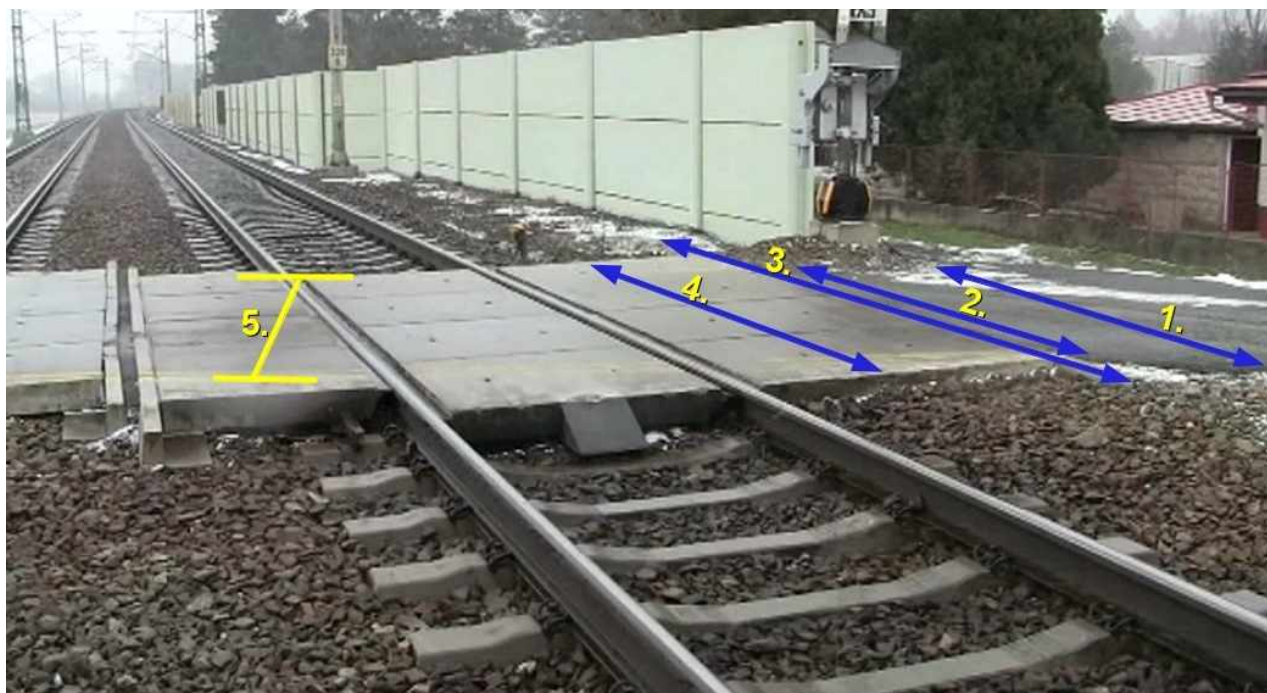
Obr. č. 8: Pohled na stranu přejezdové vozovky s místem MU

Zdroj: DI

Na obrázku č. 8 je vidět panelové výplně tvořící přejezdovou vozovku. Ověřovací pokus, zdokumentovaný na videozáznamech a prezentovaný výše uvedenými videosnímky, prokázal, že řidič osobního automobilu není schopen zjistit během jízdy k přejezdu a v průběhu jeho přejíždění skutečnosti zobrazené na Obr. č. 8, a to především za zhoršené viditelnosti nebo v navátém sněhu.

Na následujícím obrázku č. 9 je vidět míry volné šířky přejezdové vozovky při jízdě na přejezd ze směru vzniku MU. Naměřený parametr volné šířky přejezdu (žluté vyobrazení) je proveden kolmo na osu pozemní komunikace přejezdu, mezi podélnými čarami označujícími krajnici. Místa měření jsou na obrázku zprava ve směru jízdy v pořadí:

1. v úrovni výstražného kříže (5,09 m);
2. před závěrnou zídou (4,40 m);
3. šířka závěrné zídky (6,00 m);
4. v prostoru první panelové výplně [nezměněný parametr v celé délce mezi krajními závěrnými zídkami (4,80 m)];
5. mezi vnitřní hranou žluté čáry označující krajnici [nezměněný parametr v celé délce mezi krajními závěrnými zídkami (3,60 m)].



Obr. č. 9: Hodnoty naměřené šířky a volné šířky (žlutá barva) přejezdu

Zdroj: DI

Z analýzy ověřovacích pokusů, fotodokumentace, rozporů v parametrech popsanych v části 3.4.2 a souhrnu porušených ustanovení platné legislativy v části 3.3.1 a 3.3.2 této ZZ konstatuje DI:

- provozovatel dráhy nepředložil materiály z archívu dokumentace k přejezdu P4907 v km 320,829, z doby poslední rekonstrukce ukončené v roce 2004, týkající se jednání zúčastněných stran ve stavebním řízení se správcem pozemní komunikace o určení její výhledové kategorie. Předmětný přejezd se po rekonstrukci stal jedinou příjezdovou komunikací pro vozidla k dalším nemovitostem kvůli zrušení přejezdu v km 320,194. Uvedené zjištění je nedodržením požadavku čl. 4.1.3 normy ČSN 73 6380 platné v době přípravy projektové dokumentace a spuštění stavby přejezdu do užívání po ukončení poslední rekonstrukce přejezdu;
- předložená technická zpráva z května roku 2000 nezohledňuje skutečnost, že na přejezd, dle pasportu místních komunikací města Přelouč od prosince roku 1998, navazuje ve směru k 1. traťové koleji místní komunikace o šířce 6 m a předložená projektová dokumentace z května roku 2000, opatřená souhlasem se skutečným provedením a předložená vlastní dokumentace k přejezdu od provozovatele dráhy, platná v době vzniku MU, je v parametru uvedené volné šířky přejezdu v rozporu se zjištěným stavem v době vzniku MU. Projektovaná volná šířka je 3 m, provozovatelem uvedená volná šířka je 4,50 m, zjištěná volná šířka v době vzniku MU je 3,60 m. Uvedené zjištění je nedodržením § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb.;
- komunikace z obou stran přejezdu nebyla v době vzniku MU osazena před přejezdem dopravním značením, které by řidiče varovalo o tom, že volná šířka přejezdu neodpovídá dvoupruhové komunikaci, včetně označení omezení rychlosti na rychlost navrhovanou, dle předložené technické zprávy z května roku 2000

(návrhová rychlost byla 15 km.h^{-1} , zabezpečení přejezdu má teoreticky umožnit rychlost jízdy silničního vozidla přes přejezd až 50 km.h^{-1}).

Provozování přejezdu od ukončení poslední rekonstrukce z roku 2004 do doby vzniku MU, vzhledem k výše uvedeným nedodržení platných právních předpisů, nezajišťuje bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích a bezpečné provozování drážní dopravy svou nedostatečnou volnou šířkou. Uvedené zjištění je nedodržením ustanovení § 17 odst. 1 a odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. v návaznosti na ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

Drážní úřad dne 14. 10. 2005 vydal kolaudační rozhodnutí, kterým povoluje užívání stavby dráhy „ČD DDC, Modernizace trati Kolín-Přelouč, B-Záboří n. Labem-Přelouč“. V tomto dokumentu je uveden i stavební objekt SO 60-17-12 Řečany n. L. - Přelouč, úpravy železničního přejezdu – km 320,847 (původní kilometr přejezdu).

DI po zjištěních uvedených v této ZZ zaslala 18. června 2013 Drážnímu úřadu „Podnět k prošetření situace na železničních přejezdech“, č. j.: 77/2013/DI, kde mimo jiné žádá i o nařízení nezbytných stavebních úprav přejezdu P4907, v souladu s § 137 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Drážní úřad, v reakci na výše uvedený dokument kromě jiného sdělil DI, že podnikne ve spolupráci se silničním správním úřadem takové kroky, které povedou k odstranění nepříznivého stavu nejen na výše uvedeném přejezdu.

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 bylo:

- uvážnutí osobního automobilu v prostoru přejezdu, po předchozím sjetí pravého předního kola do výřezu panelové výplně tvořící kraj přejezdové vozovky, která nemá požadované parametry volné šířky.

Přispívajícím faktorem ke vzniku MU bylo:

- noční doba a navátá sněhová pokrývka, které navíc zkreslovaly velmi špatný výhled z vozidla na přejezdovou vozovku.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou MU bylo:

- provozování přejezdu s přejezdovou vozovkou v provedení, které neodpovídá požadavku na volnou šířku přejezdu dle § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. a svým provedením ohrožuje bezpečnost účastníků provozu na pozemní komunikaci.

Uvedené zjištění je nedodržením § 17 odst. 1 a odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. v návaznosti na ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

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

Nebyly DI zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC, s. o.:

1. provozovatel dráhy nezjistil a neevidoval přesně zatřídění přejezdové komunikace;
2. provozovatel dráhy nezjistil a neevidoval přesně parametr volné šířky přejezdu;
3. provozovatel dráhy nezjistil a neevidoval přesně úhel stoupání přilehlé komunikace k přejezdu.

Zjištění uvedená v bodech 1., 2., a 3. jsou v rozporu s ustanovením čl. 65 předpisu SŽDC (ČD) S4/3. Uvedené zjištění je v návaznosti nedodržením § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

4. náběhy umístěné z obou stran přejezdu v osách obou kolejí nemají parametry v souladu s hodnotami uvedenými v druhém odstavci čl. 144 změny č. 6 předpisu ČD (ČSD) S 3. Uvedené zjištění je v návaznosti nedodržením § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb;
5. prodlení v úplném a správném oznámení vzniku MU - telefonické oznámení provozovatele neobsahovalo informaci o vykolejení vlaku, tuto skutečnost oznámil provozovatel DI se značným časovým odstupem. Tím byl zmařen zájem DI na řádném a nezávislém zjištění příčin a okolností vzniku MU na místě jejího vzniku, neboť DI na základě původního oznámení rozhodla, že nebude na místě MU zjišťovat příčiny a okolností jejího vzniku MU, proto, v souladu s § 11 odst. 1 vyhlášky, udělila souhlas s uvolněním dráhy pro obnovení provozování dráhy nebo drážní dopravy. Podrobný rozbor všech skutečností uvedla DI formou nedostatků v protokolu o výkonu státního dozoru ve věcech drah č. j.: 7-218/2013/DI-2 s výzvou k jejich odstranění;
6. byly zjištěny rozdíly mezi kategorizacemi i v případě jiných přejezdových komunikací, a to mezi údaji v evidenci SŽDC a údaji v evidenci obcí, v jejichž katastru se komunikace přiléhající k přejezdům nacházejí. Jedná se např. o přejezdy P4886, P4898, P4900, P4905 na trati 501 A Česká Třebová – Praha Libeň.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatelem dráhy ani dopravcem nebylo k MU přijato či učiněno žádné opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:

1. Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:
 - u všech přejezdů na silnicích a místních komunikacích v České republice, u kterých proběhla rekonstrukce v době platnosti § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., prověřit, zda svým skutečným provedením přejezdové konstrukce zajišťují volnou šířku přejezdu alespoň 5 m;
 - neprodleně uvést všechny přejezdy na silnicích a místních komunikacích, u kterých proběhla rekonstrukce v době platnosti § 37 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. a u kterých bude zjištěna nedostatečná volná šířka, do souladu s těmito ustanoveními;
 - provést kontrolu a uvést do souladu kategorizaci přejezdových komunikací v údajích SŽDC s údaji obcí a měst, v jejichž katastru se nacházejí komunikace přilehlé k přejezdům ve správě SŽDC.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje:

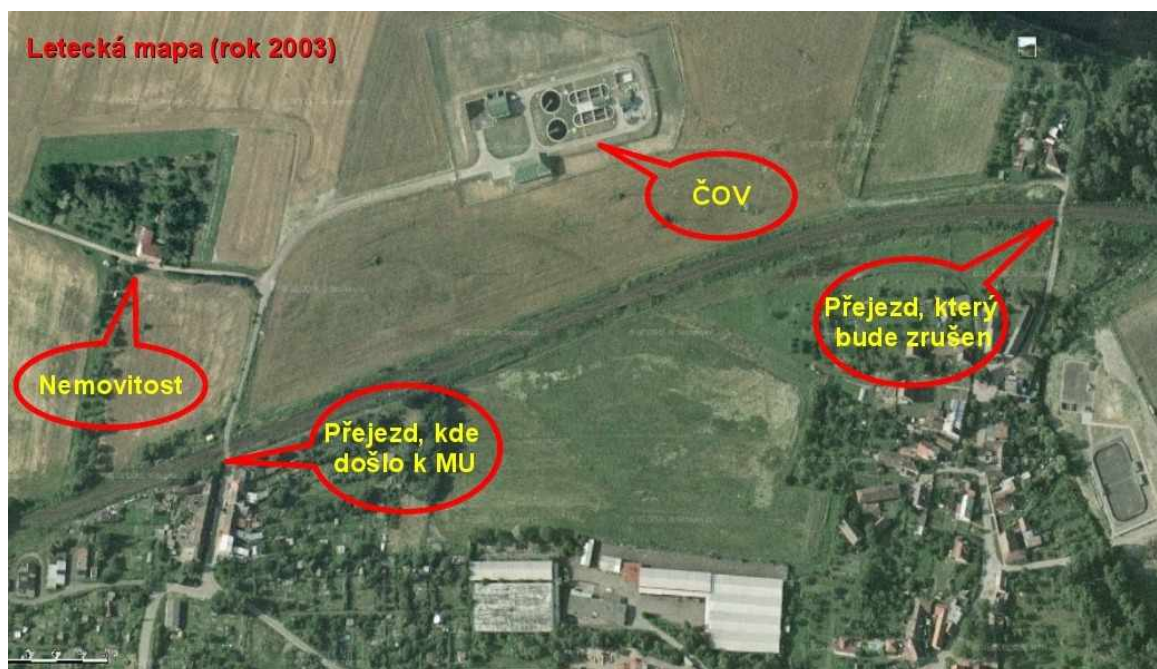
2. Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice.
3. Úřadu pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví:
doplnit kapitolu 5.1.2 Šířka přejezdu v normě ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody, v platném znění, o pravidla stanovující vytvoření bezpečnostní rezervy nad rámec volné šířky přejezdu formou zpevněné krajnice, zajišťující bezpečný odstup od boční hrany přejezdové vozovky a kolejiště.

V Brně dne 16. srpna 2013

Libor Bruzl v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno

PŘÍLOHY



Obr. č. 10: Stav místa MU v roce 2003

Zdroj: Mapy.cz



Obr. č. 11: Stav místa MU od roku 2004 do vzniku MU

Zdroj: Mapy.cz