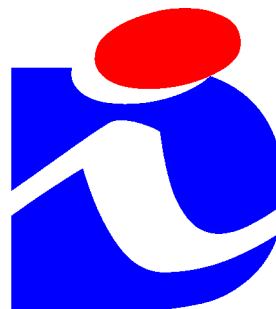




Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlečkového vlaku 425040 se silničním motorovým vozidlem na železničním přejezdu v km 0,535 (P10627) vlečky „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s.“

Úterý, 31. srpna 2010

Investigation Report of Railway Accident

Collision of siding train No. 425040 with a passenger car at level crossing
in km 0,535 (P10627)
siding: Vlečková síť OKD, Doprava, a. s.

Tuesday, 31st August 2010

Č. j.: 6-2828/2010/DI

SUMMARY



- Grade: accident
- Date and time: 31st August 2010, 16:04 (14:04 GMT)
- Occurrence type: level crossing accident
- Description: collision of siding train No. 425040 with a passenger car at level crossing in km 0,535 (P10627 – mark of LC)
- Type of train: siding train No. 425040
- Location: passive level crossing (traffic sign only), km 0,535 at siding „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s.“
- Parties: Advanced World Transport a. s. (IM + RU + owner of the siding)
- Consequences: no fatality
no injury
total cost CZK 60.000,-
- Direct cause: - third party – level crossing user (driver didn't comply with regulations)
- poor level crossing condition (insufficient visibility)
- Underlying cause: none procedure for level crossing inspection and maintenance (appropriate employee didn't make the inspections)
- Root cause: none
- Recommendations: not issued



Za anglický překlad zodpovídá: Ing. Hana Pechačová

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

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	9
2 Údaje týkající se mimořádné události	10
2.1 Mimořádná událost	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	10
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	10
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	11
2.2 Okolnosti mimořádné události	11
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	11
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	12
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	12
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	13
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	13
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	13
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	13
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	13
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	13
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	13
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	13
2.4 Vnější okolnosti	14
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	14
3 Záznam o podaných vysvětleních	15
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	15
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	15

3.1.2 Jiné osoby	17
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	17
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	17
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	17
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	17
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	18
3.3 Právní a jiná úprava	18
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	18
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	19
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	20
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	20
3.4.2 Součásti dráhy	21
3.4.3 Komunikační prostředky	21
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	22
3.5 Dokumentace o provozním systému	22
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	22
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	23
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	23
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	23
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	23
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	23
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	23
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	23
4 Analýza a závěry	24
4.1 Konečný popis mimořádné události	24
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	24
4.2 Rozbor	24
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb	24
4.3 Závěry	26
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	26
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	26
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	26
4.4 Doplnující zjištění	26
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	26
5 Přijatá opatření	27
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	27
6 Bezpečnostní doporučení	27
7 Přílohy	28
Foto 1: pohled na poškozený OA	28
Foto 2: rozhled pro nejpomalejší silniční vozidlo vlevo ve směru jízdy OA k ŽP.	28

Seznam použitých zkratk a symbolů

AWT	Advanced World Transport a. s.
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrováný záchranný systém
L _p	rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo
L _r	rozhledová délka pro silniční vozidlo
MU	mimořádná událost v drážní dopravě
OA	osobní automobil
odb.	odbočka
PČR	Policie České republiky
SD	státní dozor ve věci drah
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	technická kontrola
ÚI	územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
vmk.	vlečková manipulační kolejiště
vs.	vlečková stanice
zn	značka
ŽP	železniční přejezd

1 SOUHRN

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 31. 08. 2010, 16:04 h.

Popis události: střetnutí vlečkového vlaku 425040 se silničním motorovým vozidlem TOYOTA YARIS na ŽP v km 0,535 (P10627).

Dráha, místo: dráha železniční, vlečka „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s.“.

Zúčastnění: Advanced World Transport a. s. (vlastník dráhy, provozovatel dráhy a dopravce);
řidič silničního motorového vozidla.

Následky: ke zranění osob nedošlo;
celková škoda 60.000,- Kč.

Bezprostřední příčiny:

- vjezd silničního vozidla na ŽP v době, kdy se k němu blížilo drážní vozidlo, vlečkový vlak 425040;
- nezajištěný nerušený rozhled na dráhu provozovatelem dráhy, tj. na čelo vlečkového vlaku, v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.

Zásadní příčiny: neověřování rozhledových poměrů na ŽP provozovatelem dráhy, v závislosti na změnách stavebně-technických nebo provozních podmínek vyvolaných náletovou vegetací rostoucí v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.

Příčiny v systému bezpečnosti: nebyly DI zjištěny.

Bezpečnostní doporučení: nebylo DI vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K MU došlo dne 31. 08. 2010 v 16:04 h, na dráze železniční, kategorie vlečka, vlečce „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s.“, spojovací koleji 90 HS mezi odb. Rychvald a vmk. Heřmanice, na ŽP v km 0,535 (P10627).



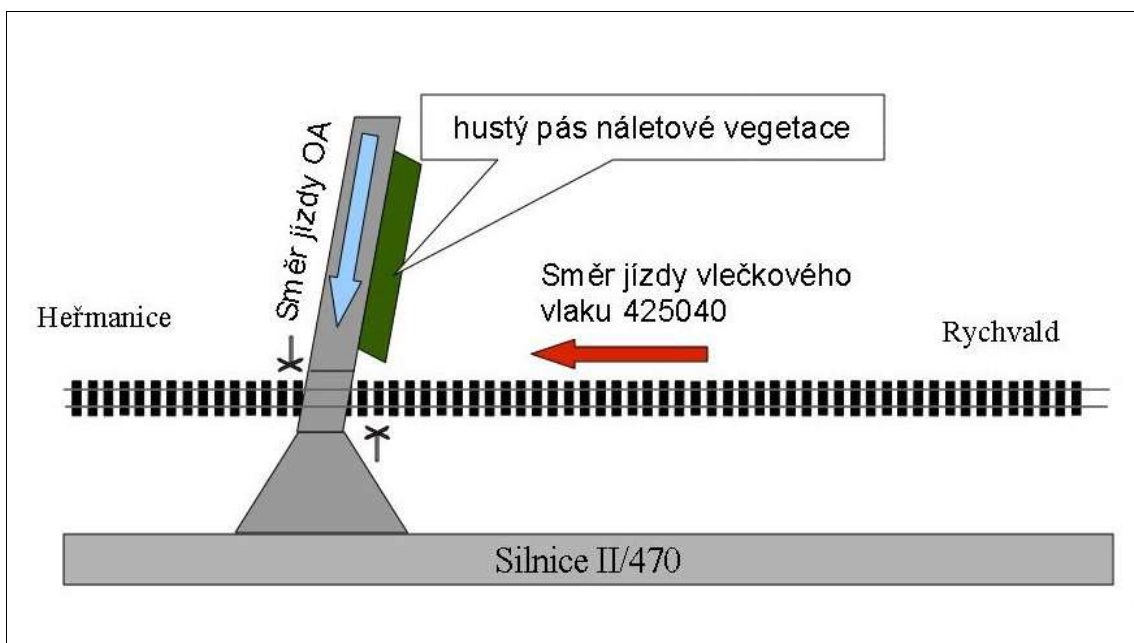
Obrázek 1: pohled na místo MU

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

Dne 31. 08. 2010, v době jízdy vlečkového vlaku 425040 po spojovací koleji 90 HS, ve směru od odb. Rychvald do vmk. Heřmanice, došlo na jednokolejném ŽP v km 0,535 (P10627), označeném a zabezpečeném pouze výstražnými kříži, ke střetnutí s OA, zn. TOYOTA YARIS. OA vjel na ŽP ve směru od místní komunikace „Nad Stavý“, tj. z pravé strany přijíždějícího vlečkového vlaku.

Vlečkový vlak 425040 se v konečném postavení po MU nacházel čelem v km 0,452, tj. 83 m za místem střetnutí. OA byl pravou přední částí HDV odhozen 5 m od osy koleje, ve směru jízdy vlečkového vlaku vpravo, a 7,3 m za místem střetnutí. Nehodovým dějem byl na ŽP, ve směru jízdy vlečkového vlaku, vyvrácen pravý sloupek s výstražným křížem.

Na místě MU zasahovala PČR, Městské ředitelství policie Ostrava, Územní odbor Ostrava, dopravní inspektorát Ostrava. Protože při MU nedošlo k újmě na zdraví osob, jiné složky IZS nezasahovaly.



Obrázek 2: schéma místa MU

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

MU byla ohlášena na COP DI Praha dne 31. 08. 2010 v 16:38 h. Vzhledem k následkům a rozsahu MU nezačala DI ihned zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě MU. Souhlas s uvolněním dráhy byl vydán VI COP v 16:38 h.

Vzhledem ke zjištěním při výkonu státního dozoru ve věcech drah na předmětném ŽP dne 01. 09. 2010 se DI dne 14. 09. 2010 rozhodla zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku MU. Zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl pověřen VI ÚI Ostrava. Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo DI prováděno v souladu s § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění (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

Zúčastněné osoby za:

- dopravce:

- strojvedoucí vlečkového vlaku 425040, zaměstnanec AWT;
- vlakvedoucí vlečkového vlaku 425040, zaměstnanec AWT;

- třetí strana:

- řidič OA;

- ostatní osoby, svědci:

- vrchní mistr údržby tratí, zaměstnanec AWT;
- obchůzkař tratí, zaměstnanec AWT;
- vedoucí vlečky, zaměstnanec AWT;
- technik údržby, zaměstnanec AWT.

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

Výchozí stanicí vlečkového vlaku 425040 byla vs. Doubrava. Vlečkový vlak byl tažen HDV 770.507-2, jedoucím vpřed krátkým představkem. Strojvedoucí pozoroval trať a návěsti z hlavního stanoviště strojvedoucího, tj. levého ve směru jízdy vlečkového vlaku. Trať z pravé strany HDV sledoval vlakvedoucí, který se nacházel na vedlejším stanovišti strojvedoucího. Soupravu vlaku tvořilo 25 TDV řady Falls, která byla ložena. Průběžná samočinná tlaková brzda byla ovládána strojvedoucím z hlavního stanoviště strojvedoucího.

Vlak měl délku 337 m, 106 náprav, celkovou hmotnost 2017 t, potřebných brzdících procent 51, skutečných brzdících procent 60. Vlak byl brzděn II. způsobem brzdění, v režimu brzdění G.

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

Spojovací kolej 90 HS je ohraničena vjezdovými návěstidly odb. Rychvald a vmk. Heřmanice. Jízda vlaků po spojovací koleji 90 HS je zabezpečena telefonickým dorozumíváním mezi vs. Doubrava a vmk. Heřmanice. Traťová rychlost v uvedeném úseku je stanovena na $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

Traťová kolej 90 HS je ve směru jízdy vlečkového vlaku 425040 ze vzdálenosti 241 m před ŽP a až k ŽP je vedena v přímém směru nad úroveň okolního terénu, ve stoupání 2 ‰.

Jednokolejný ŽP v km 0,535 (P10627) umožňuje v úrovni koleje křížení vlečky s pozemní komunikací, účelovou komunikací, spojující místní komunikací „Nad Stavy“ se silnicí II. třídy č. 470, v katastrálním území Heřmanice. Účelová pozemní komunikace je mimo prostor ŽP situována na pozemku vlastníka společnosti RPG RE Land, s. r. o. V době vzniku MU byla účelová komunikace průjezdná, používání ŽP nebylo znemožněno uzamykatelnou zábranou.

ŽP má šířku 4,3 m, délku 5,1 m a úhel křížení pozemní komunikace s dráhou 80° . Přejezdová konstrukce je tvořena dřevěnými pražci se štěrkovým zásypem. ŽP byl v době vzniku MU označen a zabezpečen pouze výstražným křížem, svislou dopravní značkou A 32a – „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“. Ta byla umístěna pro každý směr před ŽP vpravo účelové komunikace. Ve směru jízdy vlečkového vlaku nebyl před ŽP umístěn výstražný kolík s návěstí „Pískejte“. V km 0,935 se nacházela pouze patka výstražného kolíku, výstražný kolík byl, dle provozovatele dráhy, odcizen.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem MU nebyly, vyjma ohlášení vzniku MU dispečerovi 01 AWT vlakvedoucím vlečkového vlaku 425040 prostřednictvím mobilního telefonu, použity žádné komunikační prostředky.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem dráhy ani provozovatelem dráhy prováděny žádné opravné nebo údržbové práce na železničním svršku a spodku. Taktéž, vyjma organizování drážní dopravy související s jízdou vlečkového vlaku 425040, nebyly provozovatelem dráhy prováděny jiné práce při provozování dráhy a organizování drážní dopravy mající souvislost se vznikem MU.

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

Vznik MU ohlásil v 16:15 h dispečerovi 01 AWT vlakvedoucí vlečkového vlaku 425040. Dispečer 01 AWT splnil další povinnosti v souladu s Ohlašovacím rozvrhem.

Na COP DI byla MU nahlášena provozovatelem dráhy a dopravcem AWT v 16:38 h. Zaměstnanec COP na základě ohlášených skutečností, zejména pak skutečnosti, že při MU nedošlo k újmě na zdraví osob, rozhodl ihned o udělení souhlasu s odklizovacími pracemi.

Na místo MU se dostavily odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a dopravce ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU. Ty provedly ohledání místa MU a prvotní šetření na místě MU.

Drážní doprava mezi odb. Rychvald a vmk. Heřmanice byla přerušena od vzniku MU do 20:00 h, tj. na 236 min.

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

Na místě MU zasahovala PČR, Městské ředitelství policie Ostrava, Územní odbor Ostrava, dopravní inspektorát Ostrava.

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 nebyl nikdo zraněn a usmrčen.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na OA vznikla škoda 60.000,- Kč*.

* Jedná se o škodu dle odhadu PČR. Skutečná výše škody nebyla vlastníkem OA k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU vyčíslena.

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

Škoda na DV, infrastrukturu dráhy a životním prostředí nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Teplota vzduchu +11 °C, denní doba, oblačno, viditelnost mírně snížena deštěm. GPS souřadnice místa MU: 49°52'1.7"N, 18°20'3.3"E.

Podél účelové komunikace vlevo ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“ do bezprostřední blízkosti ŽP v km 0,535 (P10627) se v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla nacházel hustý pás náletové vegetace křídlatky, dosahující výšky cca 3 m. Ten bránil rozhledu na dráhu, tj. na čelo DV, v celé délce rozhledu pro zastavení D_z, viz obrázek 3.

Podél účelové komunikace vpravo ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“ do bezprostřední blízkosti ŽP v km 0,535 (P10627) se v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla nachází náletová vegetace, stromy a keře. Ta ztěžovala rozhled na dráhu, tj. na čelo DV.



Obrázek 3: pohled do rozhledového pole pro řidiče silničního vozidla vlevo ve směru jízdy OA k ŽP.

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 vlečkového vlaku 425040 – ze Zázpisu se zaměstnancem a Zázpisu o podaném vysvětlení s účastníkem MU mimo jiné vyplývá:
 - HDV řídil z hlavního stanoviště strojvedoucího;
 - trať a návěsti sledoval z levé strany HDV, zády otočen k bočnímu odsuvnému oknu, s hlavou otočenou vlevo ve směru jízdy. S ovládacími prvky HDV manipuloval pravou rukou;
 - před ŽP v km 0,535 byla dávana lokomotivní houkačkou opakovaně slyšitelná návěst „Pozor“, a to na pokyn výstražného kolíku s návěstí „Pískejte“;
 - ze znalosti traťových poměrů věděl, že na spojovací koleji 90 HS se nachází několik ŽP;
 - vjetí OA na ŽP, tj. ze směru od místní komunikace „Nad Stavy“, neviděl. OA se při vjetí na ŽP nacházelo mimo jeho zorný uhel. Ten byl ve směru OA omezen ochozem a skříní krátkého představku HDV;
 - vjetí OA na ŽP uviděl vlakvedoucí sedící na vedlejším stanovišti strojvedoucího. Vlakvedoucí sledoval trať a návěsti z pravé strany HDV;
 - rychločinné brzdění zavedl na ústní pokyn vlakvedoucího „Stůj“.
- Vlakvedoucí vlečkového vlaku 425040 – ze Zázpisu se zaměstnancem a Zázpisu o podaném vysvětlení s účastníkem MU mimo jiné vyplývá:
 - trať a návěsti sledoval z vedlejního stanoviště strojvedoucího;
 - při jízdě k ŽP v km 0,535 byla dávana lokomotivní houkačkou opakovaně slyšitelná návěst „Pozor“, a to na pokyn výstražného kolíku s návěstí „Pískejte“;
 - ze znalosti traťových poměrů věděl, že na spojovací koleji 90 HS se nachází několik ŽP;
 - vjetí OA na ŽP uviděl na vzdálenost cca 40 m. OA vjel na ŽP z pravé strany, tj. ze směru od místní komunikace „Nad Stavy“. Proto dal strojvedoucímu ihned ústní pokyn „Stůj“.
- Vrchní mistr údržby tratí – ze Zázpisu o podaném vysvětlení se svědkem MU mimo jiné vyplývá:
 - v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy provádí mimo uzavřený areál vleček, tj. areál vmk., 1x ročně kontrolu ŽP. Tu provádí formou kontrolní jízdy, při které rozhledové poměry na ŽP neověřuje;
 - při poslední kontrolní jízdě po spojovací koleji 90 HS před vznikem MU žádné nedostatky nezjistil. Účelová komunikace byla po obou stranách ŽP v km 0,535 (P10627) přehrazena betonovými panely;

- komplexní prohlídkou ŽP v km 0,535 (P10627), konanou dne 17. 06. 2010, nebyly závady zjištěny;
- vedle prohlídek a měření ověřování provozních parametrů předmětného ŽP pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy v závislosti na změnách stavebně-technických a provozních parametrů na ŽP v km 0,535 (P10627), vyvolaných náletovou vegetací rostoucí podél účelové komunikace vlevo ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“ do bezprostřední blízkosti ŽP v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla, před vznikem MU nenařídil.
- Obchůzkář trati – ze Zápisu o podaném vysvětlení se svědkem MU mimo jiné vyplývá:
 - při pochůzce trati rozhledové poměry ŽP nekontroloval;
 - se stanovenými rozhledovými délkami ŽP uvedenými v evidenčním listu ŽP nebyl seznámen.
- Vedoucí vlečky – ze Zápisu o podaném vysvětlení se svědkem MU mimo jiné vyplývá:
 - v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy provádí mimo uzavřený areál vlečky, tj. areál vmk., kontrolu ŽP pouze formou kontrolní jízdy, při které rozhledové poměry na ŽP neověřuje;
 - při poslední kontrolní jízdě před vznikem MU byla účelová komunikace po obou stranách ŽP v km 0,535 (P10627) přehrazena betonovými panely.
- Technik údržby – ze Zápisu o podaném vysvětlení se svědkem MU mimo jiné vyplývá:
 - poslední prohlídku ŽP v km 0,535 (P10627) před vznikem MU vykonal ve dnech 07. až 11. 05. 2010. Účelová komunikace byla ze strany od místní komunikace „Nad Stavy“ přehrazena betonovými panely. Ze strany od silnice II. třídy č. 470 byla účelová komunikace přehrazena závorou. Účelová komunikace byla uzavřena dlouhodobě. Závady v rozhledových poměrech nezjistil;
 - poslední komplexní prohlídkou trati, spojovací koleje 90 HS, před vznikem MU vykonal dne 17. 06. 2010. Na ŽP vizuálně kontroloval stav železničního svršku, stav přejezdové vozovky a označení ŽP. Rozhledové délky na ŽP neověřoval. Účelová komunikace byla v té době po obou stranách ŽP v km 0,535 (P10627) přehrazena betonovými panely;
 - prohlídky ŽP provádí 2x ročně. Tento počet prohlídek je dostatečný;
 - vedle prohlídek a měření ověřování provozních parametrů předmětného ŽP pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy v závislosti na změnách stavebně-technických a provozních parametrů na ŽP v km 0,535 (P10627), vyvolaných náletovou vegetací rostoucí podél účelové komunikace vlevo ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“ do bezprostřední blízkosti ŽP v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla, před vznikem MU neprováděl. Důvodem bylo dlouhodobé přehrazení účelové komunikace.

3.1.2 Jiné osoby

- Řidič OA – ze Zázpisu o podaném vysvětlení s účastníkem MU mimo jiné vyplývá:
 - k ŽP v km 0,535 (P10627) přijížděl po účelové komunikaci ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“. V jízdě po účelové komunikaci a vjezdu na ŽP mu nebránila žádná překážka;
 - zvukovou návěst „Pozor“, dávanou lokomotivní houkačkou HDV přijíždějícího vlečkového vlaku, neslyšel. V OA měl potichu puštěné autorádio;
 - věděl, že se blíží k ŽP. Ten byl označen svíslou dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“;
 - rozhled na dráhu, tj. na čelo DV, ve směru přijíždějícího vlečkového vlaku, měl znemožněn keři. Po vjetí na ŽP uviděl v bezprostřední blízkosti zleva přijíždějící vlečkový vlak. Čelem OA zastavil na ŽP. Následovalo střetnutí s vlečkovým vlakem, při kterém újmu na zdraví neutrpěl.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Jak provozovatel dráhy, tak dopravce, mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti.

V přijatých systémech zajišťování bezpečnosti a v postupech jejich dodržování nebyly v oblasti zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy na ŽP zjištěny závady.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadovaná odborná způsobilost zaměstnanců, jak provozovatele dráhy, tak dopravce, je upravena vnitřním předpisem OKD, Doprava Okp2, „VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD PRO ČINNOSTI PŘI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY“, s účinností od 15. 06. 2001, v platném znění (dále jen předpis Okp2).

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb.

Strojvedoucí vlečkového vlaku 425040 byl držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 050515, vydaného DÚ dne 08. 09. 1995.

V době vzniku předmětné MU byli oba na MU zúčastnění zaměstnanci dopravce a svědci na straně provozovatele dráhy odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozovatel dráhy pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy má, v souladu s ustanovením § 26 a přílohy č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.), stanoveny časové intervaly prohlídek a měření stavby dráhy, a to ve vnitřním předpisu OKD, Doprava Sp 1 „Organizace a provádění kontrol dráhy a zajištění technických podmínek provozuschopnosti dráhy OKD, D a. s.“, s účinností od 01. 04. 2001, v platném znění (dále jen předpis Sp 1).

Z dokumentace provozovatele dráhy o provádění prohlídek a měření spojovací koleje 90 HS a ŽP v km 0,535 (P10627), před vznikem MU, vyplývá:

- poslední prohlídka ŽP byla vykonána ve dnech 07. až 11. 05. 2010. Vjezd silničních vozidel na ŽP byl v té době znemožněn přehrazením účelové komunikace. Prohlídkou nebyly závady zjištěny. Časový interval prohlídky ŽP byl provozovatelem dráhy dodržen.
V postupu provádění prohlídky ŽP nebyly DI zjištěny závady;
- poslední komplexní prohlídka trati byla vykonána dne 17. 06. 2010. Komplexní prohlídkou trati nebyly závady zjištěny. Časový interval komplexní prohlídky trati byl provozovatelem dráhy dodržen.
Při provádění komplexní prohlídky trati dne 17. 06. 2010 nebyly, ve smyslu čl. 48 písm. c) předpisu Sp 1, provozovatelem dráhy posouzeny rozhledové poměry na ŽP, viz bod 3.1.1.
Uvedené zjištění je v návaznosti na čl. 48 předpisu Sp 1 a ustanovení § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.), nedodržením ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.
- poslední obchůzka trati byla provedena dne 19. 08. 2010. Obchůzkami trati závady v rozhledových poměrech na ŽP nebyly zjištěny. Časový interval obchůzek tratí byl provozovatelem dráhy dodržen.
Při provádění obchůzek trati nebyly, ve smyslu čl. 23 předpisu Sp 1, provozovatelem dráhy prohlíženy rozhledové poměry na ŽP, viz bod 3.1.1.
Uvedené zjištění je v návaznosti na čl. 23, čl. 25 písm. a) a čl. 28 předpisu Sp 1 a ustanovení § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., nedodržením ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem a provozovatelem dráhy železniční, kategorie vlečka, „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s., je AWT, se sídlem Hornopolská 3314/38, 702 62 Ostrava, Moravská Ostrava, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 15. 08. 1995, pod č. j.: 7140/95-DÚ/O-Bp (ev. č. ÚP/1995/0034), v platném znění.

Dopravcem vlečkového vlaku 425040 je AWT, se sídlem viz výše, na základě Licence dopravce udělené DÚ dne 08. 08. 1995, pod č. j.: 6840/95-DÚ/O-Bp, ev. č.: L/1995/0072, v platném znění.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákon č. 266/1994 Sb., „*Provozovatel dráhy je povinen a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení*“;
- § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „*Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. ...*“;

- § 4 odst. 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb.: „Podrobnosti umístění označení a zabezpečení přejezdu, výpočet dopravního momentu, způsob vyhodnocování rozhledových, místních poměrů a parametry výstrahy obsahuje doporučená technická norma uvedená v příloze č. 5 pod položkou 165.“;
- § 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 včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace; zejména musí být podle projektové dokumentace zajištěno označení a zabezpečení přejezdu, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky. Na nových a rekonstruovaných přejezdech, kde se dráha kříží s pozemní komunikací pro pěší, se pro nevidomé a slabozraké hmatově vyznačuje hranice nebezpečného prostoru a směr přecházení. Požadavky na tyto úpravy obsahuje technická norma, uvedená v příloze č. 5 pod položkou 165.“;
- § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb.: „Provozně technický stav železničních přejezdů a přechodů musí zabezpečovat bezpečné provozování dráhy a bezpečný provoz na pozemní komunikaci; zejména musí být podle projektové dokumentace zajištěno označení a zabezpečení přejezdu, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky.“;
- § 26 odst. 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb.: „Pro zajišťování provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy je vedle prohlídek a měření stavebnětechnického stavu nezbytné provádět v závislosti na změnách stavebnětechnických nebo provozních podmínek ověřování provozních parametrů staveb (zatížitelnost, přechodnost, prostorová průchodnost, dopravní moment a rozhledové poměry na železničních přejezdech).“;
- § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění (dále jen zákon č. 361/2000 Sb.): „Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“;
- § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.: „Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd d) je-li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání; toto neplatí, svítí-li přerušované bílé světlo signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení.“.

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 těchto vnitřních předpisů:

- předpis Sp 1, čl. 23, kde je mimo jiné uvedeno: „Obchůzkou vlečky ve stanovených intervalech (dle přílohy č. 1) se prohlídkou zjišťuje stav železničního svršku,, přejezdů, zachování prostorového uspořádání, změny a činnosti na vlečce a v jejím okolí. Prohlíží se zejména stav kolejového materiálu,, rozhledové poměry na přejezdech“;
- předpis Sp 1, čl. 25 písm. a), kde je mimo jiné uvedeno: „Obchůzky vlečky se provádí:
a) bez měření – provádí obchůzkář nebo zaměstnanec určený provozním řádem ve stanoveném úseku dle přílohy č. 2 tohoto předpisu. Zjištěné závady zaznamená do

své služební knížky, kterou má ve službě stále u sebe. Zjištěné závady nahlásí bezprostředně po ukončení obchůzky vedoucímu směny. Tento závady zapíše do Knihy č. 3 a podepíše obchůzkáři zápis ve služební knížce.“;

- předpis Sp 1, čl. 28, kde je mimo jiné uvedeno: „Závady, které ohrožují bezpečnost železničního provozu, zapíše dodavatel do Knihy č. 3 a tento společně s vedoucím výkonné jednotky podepíše. Vedoucí výkonné jednotky zajistí odstranění závad a zkontroluje jejich odepsání v Knize č. 3.“;
- předpis Sp 1, čl. 48 písm. c), kde je uvedeno: „Při komplexní prohlídce se posuzuje c) železniční přejezdy a přechody včetně úprav přílehlé pozemní komunikace a rozhledových poměrů“.

Při šetření MU bylo zjištěno porušení této technické normy:

- ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, ve znění změny Z1 (dále jen ČSN 73 6380), čl. 6.3.4, kde je mimo jiné uvedeno: „Na dráze celostátní, regionální i vlečce musí být před každým železničním přejezdem, zabezpečeným výstražným křížem, umístěno varovné návěstidlo „Výstražný kolík“;
- ČSN 73 6380, čl. 7.4.1, kde je mimo jiné uvedeno: „U přejezdu zabezpečeného pouze výstražným křížem musí být zajištěn nerušený rozhled na dráhu, tj. čelo drážního vozidla“;
- ČSN 73 6380, čl. 7.4.4, kde je mimo jiné uvedeno: „V rozhledovém poli nesmí být nic, co by ztěžovalo rozhled.“;
- ČSN 73 6380, čl. 7.4.6, písm. b) a c), kde je mimo jiné uvedeno: „U přejezdů zabezpečených pouze výstražným křížem musí být zajištěny tyto rozhledové poměry:
b) rozhledová délka pro silniční vozidlo L_r
c) rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p “.
- ČSN 73 6380, čl. 7.4.6.5 Tabulka 2, kde je v návaznosti na Přílohu C (normativní) čl. C.6, pro traťovou rychlost $V_z = 30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a pro místní komunikace funkční skupiny C a funkční podskupiny D1, uvedena hodnota nejmenší rozhledové délky pro silniční vozidlo $L_r = 32 \text{ m}$;
- ČSN 73 6380, čl. 7.4.6.9 Tabulka 3, kde je v návaznosti na Přílohu C (normativní) čl. C.6, pro traťovou rychlost $V_z = 30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, úhel křížení $\alpha = 80^\circ$ a pro místní komunikace funkční skupiny C a funkční podskupiny D1, uvedena hodnota nejmenší rozhledové délky pro silniční vozidlo $L_p = 172 \text{ m}$.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Systém řízení, signalizace a zabezpečení jízdy vlečkového vlaku neměl souvislost se vznikem MU. Jízda vlečkového vlaku ani pohyb účastníků silničního provozu na ŽP v km 0,535 (P10627) není zaznamenáván záznamovým zařízením.

Závady nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Byly zjištěny závady v dodržování technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy při komplexní prohlídce a obchůzce trati v místě vzniku MU, viz bod 3.2.3.

Byla zjištěna závada spočívající v neprovádění ověřování provozních parametrů ŽP v km 0,535 (P10627) provozovatelem dráhy, tj. ověřování rozhledových poměrů, v závislosti na změnách stavebně-technických nebo provozních podmínek vyvolaných náletovou vegetací rostoucí podél účelové komunikace vlevo ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“ do bezprostřední blízkosti ŽP v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.

Uvedené zjištění je v návaznosti na čl. 23, čl. 25 písm. a) a čl. 28 předpisu Sp1 a § 26 odst. 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. nedodržením ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

V zabezpečení ŽP v km 0,535 (P10627) byly den po vzniku MU zjištěny DI následující nedostatky související s MU, viz „ZÁZNAM o výsledku státního dozoru ve věcech drah“, č. j.: 7-1633/2010/DI-1, ze dne 01. 09. 2010:

- před ŽP nebylo ve směru jízdy vlečkového vlaku 425040, tj. ve směru od odb. Rychvald, umístěno varovné návěstidlo Výstražný kolík s návěstí „Pískejte“. Uvedené zjištění je v návaznosti na čl. 6.3.4 ČSN 73 6380 a § 4 odst. 7 a § 17 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. nedodržením ustanovení § 6 odst. 1 a § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.
- rozhledová délka pro silniční vozidlo L_r , ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“, tj. ve směru jízdy OA, vlevo, byla 2 m na místo požadovaných 32 m. Uvedené zjištění je v návaznosti na čl. 7.4.1, čl. 7.4.6 a čl. 7.4.6.5 ČSN 73 6380 a § 4 odst. 7, § 17 odst. 1 a § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb. nedodržením ustanovení § 6 odst. 1 a § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.
- v rozhledovém poli pro silniční vozidlo, ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“, tj. ve směru jízdy OA, vpravo, ztěžovala rozhled na dráhu náletová vegetace, stromy a keře. Uvedené zjištění je v návaznosti na čl. 7.4.1, čl. 7.4.6 a čl. 7.4.6.5 ČSN 73 6380 a § 4 odst. 7, § 17 odst. 1 a § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb. nedodržením ustanovení § 6 odst. 1 a § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.
- rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p , ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“, tj. ve směru jízdy OA, vlevo, byla pouze 100 m na místo požadovaných 172 m. Uvedené zjištění je v návaznosti na čl. 7.4.1, čl. 7.4.6 a čl. 7.4.6.9 ČSN 73 6380 a § 4 odst. 7, § 17 odst. 1 a § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb. nedodržením ustanovení § 6 odst. 1 a § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

3.4.3 Komunikační prostředky

V souvislosti se vznikem MU nebyly před jejím vznikem použity žádné komunikační prostředky.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 770.507-2, jedoucí v čele vlečkového vlaku 425040, má platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA, ev. č. PZ 0948/00-V.20, vydaný DÚ dne 21. 12. 2000. Poslední pravidelná TK před vznikem MU byla, v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., provedena dne 03. 05. 2010, s platností do 03. 11. 2010. HDV bylo dopravcem provozováno v souladu se schváleným typem.

HDV 770.507-2 bylo v době vzniku MU, v souladu s čl. 8 Přílohy č. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., vybaveno záznamovým zařízením s mechanickým záznamem dat, registračním rychloměrem typu METRA, ev. č. 70021.

Ze zaznamenaných dat jízdy vlečkového vlaku 425040 mimo jiné vyplývá:

- rychlost vlaku při jízdě po spojovací koleji 90 HS byla v rozmezí $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ až $24,5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- ke střetnutí došlo v 16:04 h při rychlosti $24,1 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- pokles rychlosti následkem zavedeného rychločinného brzdění je, vzhledem k reakční době lokomotivní čety a brzdění vlečkového vlaku II. způsobem brzdění, registrován 23 m za místem střetnutí;
- vlak zastavil 83 m za místem střetnutí;
- při jízdě po spojovací koleji 90 HS nebyla překročena nejvyšší dovolená rychlost;
- mobilní část vlakového zabezpečovače byla strojvedoucím průběžně obsluhována;
- registrační rychloměr předmětného typu nezaznamenává doplňkovou veličinu, dávání slyšitelné návěsti „Pozor“ lokomotivní houkačkou.

Ověřením viditelnosti překážky, tj. OA zasahujícího zprava přední částí do průjezdného průřezu, z kabiny strojvedoucího HDV 770.507-2 jedoucího vpřed krátkým představkem, bylo zjištěno, že OA vjel na ŽP v době, kdy se čelo HDV nacházelo 6,8 m před místem vzniku MU, viz „ZÁPIS o provedení ověřovacího pokusu“, č. j.: 6-2828/2010/DI-37, ze dne 22. 10. 2010.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Jízda vlečkového vlaku 425040 byla zabezpečena telefonickým dorozumíváním mezi vs. Doubrava a vmk. Heřmanice.

Při jízdě vlečkového vlaku 425040 k ŽP v km 0,535 (P10627) byla dle vyjádření lokomotivní čety, viz bod 3.1.1, dávana opakovaně lokomotivní houkačkou slyšitelná návěst „Pozor“. Návěst měla být lokomotivní četou dávana na základě znalosti tratě a byla určena k varování uživatelů účelové komunikace, že se k ŽP blíží vlak. Dávání slyšitelné návěsti „Pozor“ lokomotivní houkačkou není záznamovým zařízením HDV 770.507-2 zaznamenáváno.

Závady nebyly zjištěny.

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

V souvislosti se vznikem MU nebyly před vznikem MU uskutečněny žádné verbální hlášení.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Ochrana a zabezpečení místa vzniku MU byla zajištěna ve spolupráci s PČR v souladu s § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb., a to pověřenými osobami provozovatele dráhy a dopravce.

Závady nebyly zjištěny.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- Strojvedoucí vlečkového vlaku 425040 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 31. 08. 2010, v 06:00 h. Odpočinek před směnou byl 95 h.
- Vlakvedoucí vlečkového vlaku 425040 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 31. 08. 2010, v 06:00 h. Odpočinek před směnou byl 23,5 h.

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění.

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí 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, která má vliv na jeho ovládání a užívání

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště a HDV nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI na vlečce „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s.“ neviduje obdobné MU na ŽP, kde by jednou z příčin vzniku MU byly nedostatečné rozhledové délky.

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 31. 08. 2010, v době jízdy vlečkového vlaku 425040 po spojovací koleji 90 HS, ve směru od odb. Rychvald do vmk. Heřmanice, se k jednokolejnému ŽP v km 0,535 (P10627), označenému a zabezpečenému pouze výstražnými kříži, blížil OA, zn. TOYOTA YARIS. OA přijížděl po účelové komunikaci ve směru od místní komunikace „Nad Stavý“, tj. ve směru z pravé strany přijíždějícího vlečkového vlaku 425040. Podél účelové komunikace vlevo ve směru od místní komunikace „Nad Stavý“, tj. ve směru k přijíždějícímu vlečkovému vlaku, do bezprostřední blízkosti ŽP se v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla nacházel hustý pás náletové vegetace křídlatky bránící rozhledu na dráhu, tj. na čelo HDV, v celé délce rozhledu pro zastavení D_z. Řidič OA i přestože věděl, že se blíží k ŽP, si nepočínal zvláště opatrně a s OA vjel přední částí na ŽP. Čelo vlaku se v té době nacházelo ve vzdálenosti cca 6,8 m od OA. Vlečkový vlak 425040 byl tažen HDV 770.507-2, jedoucím vpřed krátkým představkem. Vjezd OA na ŽP uviděl pouze vlakvedoucí, který pozoroval trať z vedlejšího stanoviště strojvedoucího, tj. pravé strany HDV. Strojvedoucí vjezd OA na ŽP neviděl. Strojvedoucímu, který HDV řídil z hlavního stanoviště, bránil ve výhledu na OA ohoz a krátký představek HDV. Na vzniklou situaci reagoval vlakvedoucí pokynem strojvedoucímu k zastavení vlaku. I přes okamžité zavedení rychločinného brzdění, došlo v 16:04 h, při rychlosti 24,1 km·h⁻¹ ke střetnutí. Vzhledem ke vzdálenosti OA od čela HDV v době vjetí OA na ŽP, reakční době strojvedoucího a II. způsobu brzdění vlečkového vlaku, je záznamovým zařízením HDV zaznamenán pokles rychlosti vlaku 23 m za místem střetnutí. Čelo vlečkového vlaku po MU zastavilo 83 m za místem vzniku MU. OA byl dynamikou nehodového děje HDV odhozen vpravo od osy koleje za místo střetnutí. Při MU k újmě na zdraví osob nedošlo.

4.2 Rozbor

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

Provozovatel dráhy AWT, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval vlečku „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s.“, pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že dráhu, ve smyslu § 2 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., v místě ŽP v km 0,535 (P10627) pravidelně nekontroloval a neudržoval, protože:

- poslední komplexní prohlídkou trati, spojovací koleje 90 HS, před vznikem MU vykonanou dne 17. 06. 2010, nebyly, ve smyslu čl. 48 písm. c) předpisu Sp 1, posouzeny rozhledové poměry na ŽP;
- obchůzkami trati, kdy poslední obchůzku trati před vznikem MU vykonal dne 19. 08. 2010, nezjistil na ŽP závady v rozhledových poměrech.

Provozovatel dráhy AWT, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval vlečku Vlečková síť OKD, Doprava, a. s., pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že na ŽP v km 0,535 (P10627), ve smyslu § 4 odst. 7, § 17 odst. 1 a § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb., nezajistil bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích a nezajistil, aby ŽP svým provedením vyhovoval bezpečnému provozování drážní dopravy, protože:

- rozhledová délka pro silniční vozidlo L_r , ve směru od místní komunikace „Nad Stavý“, tj. ve směru jízdy OA, vlevo ve směru k přijíždějícímu vlečkovému vlaku, byla 2 m na místo požadovaných 32 m. Rozhledu na dráhu, tj. na čelo HDV, v celé délce rozhledu pro zastavení D_z , bránil hustý pás náletové vegetace křídlatky rostoucí podél účelové komunikace.

Provozovatel dráhy AWT, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval vlečku Vlečková síť OKD, Doprava, a. s., pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že na ŽP v km 0,535 (P10627), ve smyslu § 26 odst. 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., nezajistil provozuschopnost dráhy a bezpečnost drážní dopravy, protože:

- neprováděl ověřování provozních parametrů, tj. ověřování rozhledových poměrů, v závislosti na změnách stavebně-technických nebo provozních podmínek vyvolaných náletovou vegetací rostoucí podél účelové komunikace vlevo ve směru od místní komunikace „Nad Stavý“ do bezprostřední blízkosti ŽP v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.

HDV 770.507-2 vlečkového vlaku 425040 bylo vybaveno záznamovým zařízením, registračním rychloměrem typu METRA, ev. č. 70021, s mechanickým záznamem dat. Tento typ registračního rychloměru nezaznamenává doplňkovou veličinu, dávání slyšitelné návěsti „Pozor“ lokomotivní houkačkou. Z uvedeného důvodu a z důvodu protichůdných vyjádření lokomotivní čety a řidiče OA se šetřením DI nepodařilo prokazatelným způsobem zjistit, zda strojvedoucí při jízdě k ŽP v km 0,535 (P10627) dával opakovaně návěst „Pozor“ a varoval tak řidiče OA, že se k ŽP blíží vlak.

Řidič OA si, ve smyslu § 28 odst. 1 a § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb., před ŽP nepočítal zvláště opatrně. Při jízdě po účelové komunikaci k ŽP v km 0,535 (P10627) věděl, že se blíží k ŽP a že přes hustý pás náletové vegetace, rostoucí vlevo podél účelové komunikace do bezprostřední blízkosti ŽP, nemá rozhled na dráhu, tj. na čelo HDV vlečkového vlaku. Přesto, aniž by se nade vši pochybnost vylučujícím způsobem přesvědčil, že se k ŽP neblíží vlak, vjel na ŽP v době, kdy se k ŽP blížil vlečkový vlak 425040.

K činnosti složek IZS nemá DI připomínek.

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

Bezprostředními příčinami MU byly:

- vjezd silničního vozidla na ŽP v době, kdy se k němu blížilo drážní vozidlo, vlečkový vlak 425040;
- nezajištěný nerušený rozhled na dráhu provozovatelem dráhy, tj. na čelo vlečkového vlaku, v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou MU bylo neověřování rozhledových poměrů na ŽP provozovatelem dráhy, v závislosti na změnách stavebně-technických nebo provozních podmínek vyvolaných náletovou vegetací rostoucí v rozhledovém poli pro řidiče silničního vozidla.

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

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

Provozovatel dráhy AWT, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval vlečku Vlečková síť OKD, Doprava, a. s., pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že na ŽP v km 0,535 (P10627), ve smyslu § 4 odst. 7, § 17 odst. 1 a § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb., nezajistil bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích a nezajistil, aby ŽP svým provedením vyhovoval bezpečnému provozování drážní dopravy, protože:

- před ŽP nebylo, ve směru jízdy vlečkového vlaku 425040, tj. ve směru od odb. Rychvald, umístěno varovné návěstidlo Výstražný kolík s návěstí „Pískejte“;
- rozhledová délka pro nejpomalejší silniční vozidlo L_p , ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“, tj. ve směru jízdy OA, vlevo, byla pouze 100 m na místo požadovaných 172 m;
- v rozhledovém poli pro silniční vozidlo, ve směru od místní komunikace „Nad Stavy“, tj. ve směru jízdy OA, vpravo, ztěžovala rozhled na dráhu náletová vegetace, stromy a keře.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

- Dne 01. 09. 2010 bylo zavedeno zpravování osob řídících drážní vozidlo prokazatelným způsobem o jízdě přes železniční přejezd v km 0,535 rozkazem „Op“ část A, a to do doby zajištění odpovídajících rozhledových poměrů a osazení výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“ ve směru od odb. Rychvald.
- Na celé vlečce „Vlečková síť OKD, Doprava, a. s.“ byla provedena jednorázová kontrola rozhledových délek na ŽP označených a zabezpečených pouze výstražnými kříži.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku MU nebylo DI bezpečnostní doporučení vydáno.

V Ostravě dne 28. 02. 2011.

.....
Ing. Adrian Kufa
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

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

7 PŘÍLOHY



Foto 1: pohled na poškozený OA



Foto 2: rozhled pro nejpomalejší silniční vozidlo vlevo ve směru jízdy OA k ŽP.