



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střet vlaku EC 278 s osobou v ŽST Brandýs nad Orlicí
v km 266,049 tratě Česká Třebová – Praha Libeň

Úterý 26. prosince 2006

Investigation Report of Railway Accident

Collision of fast train No. EC 278 with a pedestrian
at Brandys nad Orlici station
(km 266,049 of Ceska Trebova – Praha Liben line)

Tuesday, 26th December 2006

Č. j.: 2-3133/2006/DI

SUMMARY

Date and time: 26th December 2006, 19:16 (18:16 GMT)

Occurrence type: pedestrian crossing accident (collision of fast train No. EC 278 with a passenger, after she had left another passenger train)

Type of train: fast train No. EC 278

Location: pedestrian crossing between 1st and 2nd platform

Consequences: 1 fatality, 0 injuries, total cost CZK 0.-

Direct cause: rolling stock

Underlying cause: system fault of infrastructure manager České dráhy (Czech Railways), they didn't manage safe passenger access to and from trains in that station

Root cause: not investigated

Recommendation: not issued



Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	8
2.1 Mimořádná událost	8
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	8
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	8
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	8
2.2 Okolnosti mimořádné události	9
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	9
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel ..	9
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, staveb, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	9
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	9
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	10
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	10
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	10
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	10
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	10
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	10
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	10
2.4 Vnější okolnosti	10
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	10
3 Záznam o podaných vysvětleních	11
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	11
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	11
3.1.2 Jiné osoby	12
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	12
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	12
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	12
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	13
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	13
3.3 Právní a jiná úprava	13
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	13
3.3.2 Jiné předpisy, např. Provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	13
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	13
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	13
3.4.2 Součásti dráhy	14
3.4.3 Komunikační prostředky	14
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	14
3.5 Dokumentace o provozním systému	14
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	14
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	14
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	14
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	15
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	15
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	15
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	15
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	15
4 Analýza a závěry	16
4.1 Konečný popis mimořádné události	16
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	16

4.2 Rozbor	16
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	16
4.3 Závěry	17
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	17
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	17
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	17
4.4 Doplnující zjištění	17
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	17
5 Přijatá opatření	18
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	18
6 Bezpečnostní doporučení	18
7 Přílohy	19

1 SOUHRN

Dne 26. 12. 2006 v 19:16 hodin došlo v ŽST Brandýs nad Orlicí v km 266,049 tratě Česká Třebová – Praha-Libeň ke střetu vlaku EC 278 dopravce České dráhy, a. s., s osobou na přechodu v koleji 2a. Při mimořádné události byla usmrcena 1 osoba (dále označovaná jako „poškozená“).

Příčinou mimořádné události je porušení § 72 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. provozovatelem dráhy (citace: „Ve stanicích bez mimoúrovňového přístupu k vlaku musí být zajištěn bezpečný přístup cestujících k vlaku s ohledem na pohyb drážních vozidel.“), konkrétně vjezd vlaku EC 278 na přechod v době, kdy se na něm nacházela cestující, která vystoupila z vlaku Os 5029.

Bezpečnostní doporučení nebylo vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

26. 12. 2006, 19:16 hodin, ŽST Brandýs nad Orlicí

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

Vlak EC 278 projíždějící po koleji 2a ŽST Brandýs nad Orlicí směrem od Ústí nad Orlicí usmrtil osobu nacházející se na úrovňovém přechodu v koleji 2a v km 266,049. Jedná se o pražcový přechod, sloužící k přístupu na nástupiště II. Osvětlení nástupiště I a II je provedeno osvětlovacími stožáry umístěnými na nástupišti I. ŽST Brandýs nad Orlicí je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením typu AŽD. Na místě MU zasahovaly složky integrovaného záchranného systému RLP nemocnice Ústí nad Orlicí, HZS Českých drah, a. s., JPO Česká Třebová a Policie ČR OR SKPV Ústí nad Orlicí.

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

Vznik MU byl Drážní inspekci na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) oznámen v 18:35 hod.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- Poškozená, usmrčená osoba.
- Dcera poškozené.
- Strojvedoucí vlaku EC 278, zaměstnanec ZSSK, a. s. SPD Bratislava.
- Výpravčí, zaměstnanec Českých drah, a. s.
- Výpravčí vnější služby, zaměstnanec Českých drah, a. s.
- Strojvedoucí vlaku Os 5029, zaměstnanec Českých drah, a. s.
- Vedoucí vlakové čety vlaku Os 5029, zaměstnanec Českých drah, a. s.

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

- Vlak EC 278: hnací drážní vozidlo 350013-9 a 9 osobních vozů, délka vlaku 241 m, 36 náprav, dopravní hmotnost 430 t, celková hmotnost 520 t, potřebná brzdící procenta 99 %, skutečná brzdící procenta 136 %.
- Vlak Os 5029: hnací drážní vozidlo 163087-0 a 3 osobní vozy, délka vlaku 96 m, 12 náprav.

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

Železniční stanice Brandýs nad Orlicí je mezilehlou stanicí na dvoukolejně trati Česká Třebová – Praha-Libeň. Trať je elektrifikována stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 KV. Stanice je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (reléové zabezpečovací zařízení cestového systému) se světelnými návěstidly AŽD 70. Kolej č. 1a je pokračováním hlavní staniční koleje, je vjezdovou, odjezdovou a průjezdovou kolejí pro všechny vlaky. Kolej č. 2a je pokračováním hlavní staniční koleje, je vjezdovou, odjezdovou a průjezdovou kolej pro všechny vlaky. Mezi staničními kolejemi 1a a 2a je oboustranné nástupiště v km 266,004 až 266,163 (délka 159 m). U tohoto nástupiště zastavují vlaky lichého směru. Vlaky sudého směru zastavují u úrovně jednostranného nástupiště o délce 260 m, přiléhajícího k vnější straně koleje 2a. Pro přístup osob na nástupiště I u koleje 1a jsou přes kolej 2a vybudovány tři úrovně pražcové přechody z nástupiště u staniční koleje 2a.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Pro zajištění provozu jsou využívány:

- Telefonní okruhy pro zabezpečení jízd vlaků.
- Radiové fonické simplexní spojení strojvedoucího s výpravčím za jízdy vlaku.
- Technologická síť radiostanic při posunu.

- Staniční rozhlas pro informování cestujících.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU ani v jeho blízkosti nebyly v inkriminované době prováděny žádné stavební ani udržovací práce.

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

Aktivace plánu pro případ mimořádné události byla provedena z ohlašovacího pracoviště ŽST Brandýs nad Orlicí dle ohlašovacího rozvrhu, který je přílohou staničního řádu. Hlavní výpravčí aktivoval složky integrovaného záchranného systému, ohlásil mimořádnou událost vedoucímu směny RCP Česká Třebová, který aktivoval pohotovost RIBŽD – osobu pověřenou provozovatelem zjišťovat příčiny vzniku mimořádné události. Ta ohlásila vznik mimořádné události Drážní inspekci.

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

Aktivace integrovaného záchranného systému byla provedena z ohlašovacího pracoviště ŽST Brandýs nad Orlicí telefonicky.

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

Na místě usmrcena poškozená, cestující, která vystoupila z protijedoucího vlaku.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Nevznikly.

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

Nevznikly.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

- Polojasno, tma, teplota -3 stupně C.
- Povrch pražcového přechodu, na kterém došlo ke střetu s osobou, byl pokryt jinoatkou, a to po celém povrchu včetně jeho šikmých hran.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události

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

Strojvedoucí vlaku EC 278 uvedl mimo jiné:

- Na vzdálenost 50 m uviděl v průjezdném profilu 2. traťové koleje stojící osobu. Po použití rychločinné brzdy zastavil 300 m za místem střetu. Po zastavení okamžitě informoval výpravčího ŽST Brandýs nad Orlicí.

Výpravčí uvedl mimo jiné:

- Vlak Os 5029 zastavil na 1. staniční koleji v prostoru nástupiště. Výpravčí poté provedl hlášení staničním rozhlasem a vyčkal odjezdu vlaku. Po jeho odjezdu vyšel před dopravní kancelář zjistit volnost nástupiště a 2. staniční koleje s ohledem na výstup a nástup cestujících vlaku Os 5029. Prostor nástupiště a 2. staniční koleje byl volný. V té době kolem něj procházelo několik cestujících z tohoto vlaku. Po zjištění volnosti se vrátil do dopravní kanceláře a provedl postavení vlakové cesty pro vlak EC 278. Ten v tu dobu vstupoval do 1. přibližovacího úseku od Ústí nad Orlicí.
- Na dotaz: „Viděl jste zřetelně celé nástupiště mezi 1. a 2. staniční kolejí a 2. staniční kolej podél tohoto nástupiště?“ odpověděl: „Ano, nikdo tam nebyl, tento prostor byl volný“.

Výpravčí vnější služby uvedl mimo jiné:

- V 19:13 zastavil vlak Os 5029 od Chocně. Tento vlak očekával v polovině nástupiště u druhé staniční koleje. Po výstupu a nástupu cestujících dostal souhlas k odjezdu a poté vlak vypravil. Počkal, až cestující opustí peron mezi 1. a 2. kolejí a po odjezdu vlaku se s posledními cestujícími vrátil zpět k dopravní kanceláři. Přitom dbal, aby peron mezi 1. a 2. kolejí a přístup k němu byl uvolněn cestujícími, protože věděl, že od Ústí nad Orlicí se blíží vlak EC 278.
- Na dotaz: „V jakém místě jste očekával příjezd EC 278 a bylo odtud vidět na poslední přechod přes druhou kolej, to je ten nejvzdálenější?“ odpověděl: „Stál jsem metr od dveří dopravní kanceláře a na tento přechod bylo vidět. Když jsem se podíval určitě tam nikdo nebyl. Stále jsem se tam nedíval, není to místo kam bych se měl dívat.“

Strojvedoucí vlaku Os 5029 uvedl mimo jiné:

- Výprava vlaku Os 5029 v ŽST Brandýs nad Orlicí probíhala standardním způsobem. Výpravčí byl na konci soupravy.

Vedoucí vlakové čety vlaku Os 5029 uvedl mimo jiné:

- Před výpravou vlaku 5029 v ŽST Brandýs nad Orlicí na nástupišti u 1. koleje už nikdo nebyl. Všichni cestující přešli na nástupiště u 2. koleje. Z vlaku vystoupilo cca 10 až 15 cestujících.

3.1.2 Jiné osoby

Svědék, zaměstnanec Českých drah, a. s. (výpravčí cestující domů ze služby), uvedl mimo jiné:

- Na dotaz: „Viděl jste při vystupování z vlaku, nebo později, ženu s dvanáctiletou dívkou?“ odpověděl: „Ne, neviděl. Každopádně nevystupovala z 1. vozu.“

Policie ČR poskytla Drážní inspekci skutečnosti zjištěné o poškozené:

- Poškozená přicestovala se svou nezletilou dcerou vlakem Os 5029. Do Brandýsa nad Orlicí jezdila pravidelně. Na přechodu, kde došlo ke střetu, poškozená uklouzla, spadla a vstávala. Na místě mimořádné události byly nalezeny rozházené tašky, které poškozená nesla.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

- Dopravní kancelář ŽST Brandýs nad Orlicí – obsazení ve směně: výpravčí a výpravčí vnější služby.
- Výpravčí: Je vedoucí směny a je nadřízen všem zaměstnancům dopravní služby ve stanici. Organizuje práci podřízených zaměstnanců tak, aby byla zajištěna bezpečnost provozu. Odpovídá za včasné zpravení vlaků. Obsluhuje reléové zabezpečovací zařízení, zabezpečuje jízdy vlaků.
- Výpravčí vnější služby: Vypravuje na příkaz výpravčího vlaky. Sleduje všechny vlaky za vjezdu, průjezdu a odjezdu. Určené místo pro očekávání a sledování vlaků je před výpravní budovou nebo na nástupišti u druhé staniční koleje. Je odpovědný za řádné osvětlení všech prostor pro cestující.
- Ověřovacím pokusem bylo zjištěno, že z místa před výpravní budovou není vzhledem k místním podmínkám, zejména prostorovému uspořádání a způsobu osvětlení, za tmy vidět, zda se na inkriminovaném přechodu a v jeho blízkosti nachází osoba či nikoliv.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

- Strojvedoucí vlaku EC 278 má platný průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel dané trakce.
- Výpravčí má odbornou zkoušku pro funkci výpravčí.
- Výpravčí vnější služby má odbornou zkoušku pro funkci výpravčí.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V ŽST Brandýs nad Orlicí jsou vedeny záznamy o vnitřních kontrolách provozovatele, neobsahují však žádná zjištění související s bezpečností přístupu k vlakům.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Upozornění „Zákaz vstupu cestujících do kolejiště před zastavením vlaku“ je jen na začátku nástupiště I u staniční budovy. Z druhé strany nástupiště, v místě přístupové cesty, toto upozornění není.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- § 22 odst. 4 zákona 266/1994 Sb., v platném znění.
- § 72 vyhlášky 173/1995 Sb., v platném znění.

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

- Vnitřní předpis: Staniční řád železniční stanice Brandýs nad Orlicí, č. j. ZDD-24/2006-UŽST, zejména příloha č. 5A – Doplňující ustanovení pro obsluhu RZZ v ŽST Brandýs nad Orlicí.
- Vnitřní předpis: ČD Z2 – Obsluha přejezdových zabezpečovacích zařízení.
- Vnitřní předpis: ČD D2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy.
- Vnitřní předpis: ČD D5 – Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

- Zabezpečovací zařízení v ŽST Brandýs nad Orlicí není vybaveno záznamovým zařízením.
- Hnací drážní vozidlo 350013-9 vlaku EC 278 mělo v činnosti zařízení LVZ typu MIREL pro přenos návěstí na lokomotivu a kontrolu bdělosti strojvedoucího a elektronický rychloměr typu MIREL.
- Hnací drážní vozidlo 163087-0 vlaku Os 5029 mělo v činnosti zařízení LVZ pro přenos návěstí na lokomotivu a kontrolu bdělosti strojvedoucího a registrační rychloměr typu Metra LT5.
- Nedaleký železniční přejezd v km 265,144 je vybaven přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickým diagnostickým zařízením B 2000.

3.4.2 Součásti dráhy

Vlak EC 278 vjížděl do ŽST Brandýs nad Orlicí po staniční koleji 2a kolem vjezdového návěstidla 2L od Ústí nad Orlicí.

3.4.3 Komunikační prostředky

Použití staničního rozhlasu k varování osob nelze ověřit, protože není vybaven záznamovým zařízením. Ostatní komunikační zařízení nejsou v tomto případě relevantní.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

- Na hnacím drážním vozidle 350013-9 vlaku EC 278 bylo v činnosti elektronické záznamové zařízení zaznamenávající data rychloměru, činnosti zařízení LVZ a dalších zařízení vozidla.
- Na hnacím drážním vozidle 163087-0 vlaku Os 5029 bylo v činnosti elektronické záznamové zařízení zaznamenávající data rychloměru, činnosti zařízení LVZ a dalších zařízení vozidla.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Staniční zabezpečovací zařízení není vybaveno automatickým záznamovým zařízením. Záznamy o řízení provozu dráhy jsou vedeny v elektronickém dopravním deníku. Zápisy do elektronického dopravního deníku jsou prováděny podle vnitřního předpisu ČD 2.

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

Neprodleně po vzniku mimořádné události byly výpravčím aktivovány složky integrovaného záchranného systému, mimořádná událost nahlášena vedoucímu směny RCP Česká Třebová, který následně mimořádnou událost ohlásil na RIBŽD pracoviště Česká Třebová. Vrchní inspektor RIBŽD pak mimořádnou událost ohlásil na Centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce Praha.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

- Po vzniku mimořádné události byl provoz ve 2. traťové koleji přerušen od 19:17 do 22:15 hodin.
- Policie ČR zajistila místo mimořádné události, včetně stop po střetu a pořízení fotodokumentace.
- Osoba pověřená provozovatelem zjišťovat příčinu mimořádné události zajistila údaje o řízení provozu dráhy z elektronického dopravního deníku, data elektronického diagnostického zařízení B 2000 přejezdového zabezpečovacího zařízení umístěného na železničním přejezdu v km 265,144 a vyžádala si data ze záznamového zařízení hnacího drážního vozidla 350013-9 vlaku EC 278 a 163087-0 vlaku Os 5029.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- Strojvedoucí vlaku EC 278 byl ve směně dne 26. 12. 2006 od 15:28 hodin, volno před směnou dle turnusového řádu.
- Výpravčí byl ve směně dne 26. 12. 2006 od 18:00 hodin, volno před směnou 96 hodin.
- Výpravčí vnější služby byl ve směně dne 26. 12. 2006 od 18:00 hodin, volno před směnou 36 hodin.

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

- Všichni zaměstnanci mají platnou zdravotní prohlídku.
- Výpravčí ŽST Brandýs nad Orlicí byli v časovém tlaku, protože když byl ve stanici vlak Os 5029, blížil se ke stanici zpožděný vlak EC 278.

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

Nemělo vliv na vznik MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Mimořádná událost podobného charakteru se v ŽST Brandýs nad Orlicí před tím nestala.

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 26. 12. 2006 v 19:13:49 hodin zastavil v ŽST Brandýs nad Orlicí na koleji 1a vlak Os 5029.
- Z vlaku vystoupila na nástupiště II poškozená s nezletilou dcerou. V ruce nesla tašky.
- Po výpravě se v 19:14:26 hodin vlak Os 5029 začal rozjíždět ze stanice.
- V 19:14:41 hodin povolil výpravčí prostřednictvím zabezpečovacího zařízení vjezd vlaku EC 278 na kolej 2a.
- Poškozená upadla na namrzlém přechodu přes kolej 2a v km 266,049, sloužícím k příchodu a odchodu na nástupiště I mezi kolejemi 1a a 2a.
- V 19:16:10 hodin vlak EC 278, projíždějící po koleji 2a ŽST Brandýs nad Orlicí směrem od Ústí nad Orlicí, na uvedeném přechodu srazil a usmrtil poškozenou.

4.2 Rozbor

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

- Vjezd vlaku EC 278 do ŽST Brandýs nad Orlicí byl dovolen v době, kdy vlak Os 5029 ještě neopustil nástupiště č. II.
- V okamžiku vjezdu vlaku EC 278 na pražcový přechod v koleji 2a v km 266,049 se na něm nacházela poškozená, která vystoupila z protijedoucího vlaku Os 5029.
- Poškozená na uvedeném přechodu upadla.
- Porovnáním časů zastavení, 19:13:49 a rozjezdu Os 5029, 19:14:26 hodin, a času střetnutí EC 278 s osobou, 19:16:10 hodin, byla zjištěna doba pro výstup poškozené, chůzi po nástupišti a přechodu přechodu v km 266,049 v délce 104 - 141 vteřin. Vzhledem k vzdálenosti k přechodu a okolnostem (doprovod dítěte, zavazadla, odjíždějící osobní vlak, námraza na neposypaném přechodu, pád na přechodu) je tato doba nedostatečná. (Časy jsou uvedeny po započítání korekce vzájemného posunu časových základů zúčastněných záznamových zařízení.)
- Na přechod v km 266,049 není ze vzdálenosti 1 m od dveří dopravní kanceláře vidět.
- Při nočním osvětlení nejsou osoby na nástupišti II v blízkosti přechodu v km 266,049 vidět.

- Přejech v km 266,049 se při nočním osvětlení nachází ve stínu mezi světelnými kužely osvětlení instalovaného na nástupišti I.
- Upozornění „Zákaz vstupu cestujících do kolejiště před zastavením vlaku“ je jen na začátku nástupišti I u staniční budovy. Z druhé strany nástupišti, v místě přístupové cesty, toto upozornění není.

4.3 Závěry

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou vzniku mimořádné události je porušení § 72 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. provozovatelem dráhy (citace: „Ve stanicích bez mimoúrovňového přístupu k vlaku musí být zajištěn bezpečný přístup cestujících k vlaku s ohledem na pohyb drážních vozidel.“), konkrétně vjezd vlaku EC 278 na přechod v době, kdy se na něm nacházela cestující, která vystoupila z vlaku Os 5029.

Pro vznik mimořádné události byly dále rozhodující tyto faktory:

- Při nočním osvětlení nejsou osoby na nástupišti II v blízkosti přechodu v km 266,049 vidět.
- Časový stres výpravčích plynoucí ze snahy nezastavit u vjezdového návěstidla blížící se zpožděný vlak EC 278.
- Nedostatečné osvětlení nástupišti II a přechodu v km 266,049 vzhledem k místním podmínkám (pražcový přechod leží ve stínu mezi dvěma světelnými kužely a intenzita osvětlení neumožňuje za tmy odpovědně zjistit od dopravní kanceláře, zda se na nástupišti v úrovni přechodu nachází osoby či nikoliv).

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nejsou.

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

Nejsou.

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

Nejsou.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Nejsou.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Bezpečnostní doporučení nejsou vydána.

V Brně dne 23. 03. 2007

Ing. Stanislav Handl, v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Brno

Ing. Michal Miklenda, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno

7 PŘÍLOHY

Tato zpráva neobsahuje přílohy.