



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Pád cestujícího z lanové dráhy Protěž na Černé Hoře v Janských Lázních

Úterý, 19. února 2008

Investigation Report of Railway Accident

Passenger fell off the chair-lift
Protěž – Slunečná cable way

Tuesday, 19th February 2008

Č. j.: 6-498/2008/DI



SUMMARY

Grade:	accident
Date and time:	16 th February 2008, 14:41 (13:41 GMT)
Occurrence type:	injury to passenger
Description:	passenger fell off the chair-lift
Type of train:	cable way
Location:	Jánské Lázně (Protěž – Slunečná cable way)
Parties:	MEGA PLUS, s. r. o. (IM and operator)
Consequences:	1 passenger seriously injured total cost CZK 0,-
Direct cause:	impossible to identify
Underlying cause:	none
Root cause:	none

Recommendations: addressed to Ministry of Transportation:

- 1) It is recommended to define sense of “stabilization and safety area” in cable way stations, including safety requirements for cable way operators related to such areas.
- 2) It is recommended to define “safe boarding of chair-lift”, stating that:
 - safe boarding of chair-lift is completed by closure of protective frame;
 - the closure must be performed before the chair reaches the sign located in the stabilization and safety area;
 - the operator must ensure that a chair will not leave stabilization and safety area without completing safe boarding.



Obsah

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

3.1.2 Jiné osoby	13
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	14
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	14
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	19
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	19
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	19
3.3 Právní a jiná úprava	20
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	20
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	20
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	21
3.5 Dokumentace o provozním systému	21
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	21
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	22
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	22
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	22
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	22
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	22
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	22
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	23
4 Analýza a závěry	23
4.1 Konečný popis mimořádné události	23
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	23
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	26
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	26
6 Bezpečnostní doporučení	27
7 Přílohy	28
Foto 1: Pohled na nástupní prostor	28
Foto 2: Upozorňující piktogramy před nástupním místem	29
Foto 3: Pohled od ovládacího panelu staničního.	30



1 SOUHRN

Dne 19. 2. 2008 ve 14:41 hodin došlo na lanové dráze Lanová dráha Protěž na Černé Hoře v Janských Lázních k mimořádné události (dále jen MU) ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), kdy ze sedačky lanové dráhy v blízkosti podpěry č. 7, cca v km 0,582 spadla nezletilá cestující.

Při MU došlo k újmě na zdraví nezletilé cestující.

Materiální škoda nebyla zjištěna.

Drážní doprava byla přerušena od 14:50 do 15:15 hodin dne 19. 2. 2008.

Provozovatel dráhy a drážní dopravy: MEGA PLUS s. r. o. (dále jen provozovatel), se sídlem: Černožorská 265, PSČ 542 25, Janské Lázně.

V souladu se zákonem a vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376), byla MU klasifikována jako nehoda.

Šetřením se nepodařilo zjistit takové skutečnosti, které by umožňovaly dojít k objektivnímu závěru a stanovit jednoznačnou příčinu vzniku MU.

Bezpečnostní doporučení bylo vydáno Ministerstvu dopravy České republiky.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku MU došlo dne 19. 2. 2008 ve 14:41 hodin na dráze lanové, Lanová dráha Protěž na Černé Hoře v Janských Lázních (dále jen LD), u podpěry č. 7, cca 582 m od spodní stanice LD.

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

Staničnicku dolní stanice LD oznámila neznámá lyžařka, která přijela k turniketům, že ze sedačky LD spadla cestující. Staniční tuto skutečnost oznámil strojníkovi a vyzval jej, aby LD zastavil. Ten tak neprodleně učinil, následně pak telefonicky informoval obsluhu horní stanice a poslal staničnicku této stanice s vysílačkou na pochůzku trati zjistit, co se stalo. Asi po 4 minutách od něho obdržel hlášení, že ve vzdálenosti cca 8 metrů před podpěrou č. 7 spadla nezletilá cestující a je ošetřována Horskou službou. Horská služba přijala

telefonické hlášení o MU ve 14:41 hodin od neznámé osoby, ve 14:50 hodin byla na místě MU a po ošetření svezla raněnou na saních ze sjezdovky. V 15:15 hodin přijela Rychlá záchranná služba a vrtulníkem přepravila zraněnou do nemocnice.

Poté bylo zjištěno, že nezletilá cestující jela na LD spolu s dalšími dvěma dětmi a jednou dospělou osobou. Na sedačce seděli celkem čtyři cestující, a to na krajních místech starší děti (11 a 9 let), dospělá osoba s poškozenou (7 let) seděli uprostřed.

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

Drážní inspekce (dále jen DI) prováděla po vzniku MU dozorování postupu provozovatele při zjišťování příčin a okolností vzniku MU formou výkonu státních dozorů ve věcech drah. Přitom respektovala zdůvodnění provozovatele k nedodržení termínu vydání a zaslání Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události ze dne 18. 4. 2008 a opětovně ze dne 31. 7. 2008 (viz Protokol o výkonu státního dozoru ve věcech drah č. j.: 3-900/2008-DI ze dne 31. 7. 2008).

Po obdržení Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události (dne 8. 8. 2008) zasláné provozovatelem DI a jeho analýze, bylo ředitelem Územního inspektorátu Praha (dále jen ÚI Praha) v souladu s ustanovením § 53b odst. 1 zákona rozhodnuto zahájit ke dni 1. 9. 2008 vlastní zjišťování příčin a okolností vzniku této MU, a to z důvodu možnosti přijmout bezpečnostní doporučení provozovateli.

Na základě zjištěných skutečností nebylo nutné sestavovat tým vrchních inspektorů DI, zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl pověřen vrchní inspektor (dále jen VI) ÚI Praha. Způsob postupu byl stanovován operativně, dle vývoje šetření, včetně využití konzultací s dalšími odborně způsobilými osobami DI. Při šetření bylo vycházeno z vlastních poznatků, zjištění z místa MU včetně vyhodnocení pořízené fotodokumentace, zjištění z provedených státních dozorů a dále z dokumentace pořízené provozovatelem a Policií České republiky (dále jen PČR).

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele:

- strojník ve směně,
- staniční dolní stanice,
- staniční 1 horní stanice,
- staniční 2 horní stanice.

Zúčastnění:

- cestující, která utrpěla zranění,
- cestující doprovázející zraněnou osobu na sedačce LD,
- 2 nezletilé spolucestující poškozené osoby.

Svědék:

- nebyl zjištěn

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

Výrobce LD je firma Doppelmayr (Wolfurt, Rakousko), rok výroby 2004. LD je oběžného jednonanového systému s neodpojitelným uchycením čtyřmístných sedaček. V nástupní stanici se nastupuje z nástupního pásu, jehož pohyb je synchronizován s pohybem drážních vozidel (sedaček LD). Lanová dráha je v provozu pouze v zimním období a není určena pro přepravu pěších cestujících. Sedačky visuté LD jsou číslovány 1 – 125.

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

Celková délka LD je 1274,76 m, převýšení stanic 298,6 m, počet podpěr 14, počet vozů – sedaček 125, celkové zatížení vozu - sedačky 320 kg a dopravní rychlost nosného lana 2,6 m/s, maximální provozní rychlost 3,16 m/s, interval mezi sedačkami je při uvedené dopravní rychlosti 7.92 s.

LD je vybavena hlavním a nouzovým pohonem, provozní a hlavní brzdou. Poháněcí zařízení je umístěno v dolní stanici. LD je vybavena zabezpečovacím zařízením, jehož signalizace je umístěna na pracovišti strojníka dolní stanice.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem MU byly použity následující komunikační prostředky:

- Provozní telefon – strojník dolní stanice informoval na základě hlášení lyžařky o vzniku MU obsluhu horní stanice provozním telefonem.
- Radiostanice – strojník dolní stanice vyslal staničního horní stanice s radiostanicí na trať LD.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Nebyly prováděny žádné činnosti, které by měly vliv na danou MU.

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

Pro případ vzniku MU je zřízeno ohlašovací pracoviště na stanovišti strojníka dolní stanice. Organizační opatření jsou zpracována na základě ohlašovacího rozvrhu, který je uložen na ohlašovacím pracovišti. Vznik MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu provozovatel LD dne 19. 2. 2008. Za DI telefonické hlášení o vzniklé MU převzal v 15:50 hodin VI Centrálního ohlašovacího pracoviště (dále jen COP). Podrobné hlášení o vzniklé MU bylo nahlášeno telefonicky v 16:20 hodin VI COP.

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

Na místě MU zasahovala Horská služba a Rychlá záchranná služba. Mimořádnou událost na místě šetřila Policie České republiky, Okresní ředitelství Trutnov (dále jen PČR) pod č. j.: ORTU–583/TČ–2008–80.

Postup dle ohlašovacího rozvrhu provozovatele byl dodržen.

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 byla zraněna nezletilá cestující. Zranění bylo kvalifikováno jako středně těžké.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech ani jiném majetku nebyla škoda zjištěna.

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

Na drážních vozidlech nebyla škoda zjištěna.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí -7° C, polojasno, viditelnost nesnížena.

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

Protokolární vysvětlení o MU podali:

strojník ve směně v „Zápisu se zaměstnancem“ a v „Úředním záznamu o podaném vysvětlení“ mimo jiné uvedl, že:

- dne 19. 2. 2008 vykonával službu na dolní stanici LD ve funkci strojníka spolu s dalším zaměstnancem, který byl ve funkci staničního,

- spolu se staničním mají totožné úkoly a povinnosti při provozu LD, on ve funkci strojníka má jen jednu funkci navíc, a to rozjíždění lanové dráhy, to může provádět pouze on,
- hlavním jejich úkolem je dohled nad nástupem cestujících na lanovou dráhu,
- v případě nějakých problémů je jejich povinností provoz LD zpomalit, případně zastavit a pomoci cestujícím nastoupit řádně na LD,
- ovládací tablo LD je umístěno venku vedle rozběhového (pozn. nástupního) pásu LD a rovněž ve velíně, který je v prostoru stanice,
- se staničním se pravidelně u ovládacího tabla venku střídali po 30 minutách,
- ten, kdo není zrovna u ovládacího tabla má na starosti odhazování sněhu a dohled u turniketů,
- o pádu dítěte z LD se dozvěděl od staničního dolní stanice a okamžitě zastavil LD následujícím způsobem: zpomalení 1, následně zpomalení 2 a zastavení, aby nedošlo k prudkému výkyvu sedačky,
- v době nástupu cestujících na sedačku, ze které později u podpěry číslo 7 spadla poškozená, stál u ovládacího tabla branek a sledoval nástup cestujících. Všechny obsazené sedačky opouštěly nástupiště způsobem, který nenasvědčoval ohrožení cestujících, v pořádku bez žádných problémů,
- od ovládacího tabla má obsluha dobrý výhled až ke skále, kde opouští sedačka stanici,
- ihned informoval obsluhu horní stanice a vyslal staničního této stanice s vysílačkou na údajné místo události,
- asi po 4 minutách dostal od tohoto staničního zprávu vysílačkou, že údajně nějaká dívka spadla u podpěry č. 7 ze sedačky a ošetřuje jí Horská služba,
- LD byla provozuschopná, proto pokračoval v provozu.

Na otázku, zda je možné, aby cestující již při opouštění stanice visel ze sedačky, uvedl, že toto není prakticky možné. Sedačka lanové dráhy neopustí stanici bez toho, aby všichni cestující seděli na sedačce.

Staniční dolní stanice v „Zápise se zaměstnancem“ a v „Úředním záznamu o podaném vysvětlení“ mimo jiné uvedl, že:

- dne 19. 2. 2008 vykonával službu na dolní stanici LD ve funkci staničního spolu s dalším zaměstnancem, který byl ve funkci strojníka,
- má na starosti to samé jako strojník, pouze s tou výjimkou, že nemůže rozjíždět LD,
- jeho povinností je hlídat cestující, aby dodržovali pravidla přepravního řádu.
- konkrétně se jedná o to, aby cestující řádně nastoupili, nebrali s sebou zavazadla na lanovku, nebyli pod vlivem alkoholu a celou řadu věcí, které vyplývají z přepravního řádu,
- na otázku, zda je jeho povinností kontrolovat sklopení zábrany sedačky proti vypadnutí odpovídá, že toto je jeho povinností a je to rovněž uvedeno v přepravním řádu. Zde se píše, že každý cestující je povinen mít při opuštění stanice sklopenou

zábranu sedačky proti vypadnutí. K tomu uvádí, že každý cestující si stihne zábranu sklopit na jiném místě. Pokud jako obsluha LD spatří problém při sklápění zábrany je povinen provoz zastavit,

- dále je jeho povinností v případě nasedání malých dětí provoz LD zpomalit a pomoci jim bezpečně nasednout na sedačku,
- u ovládacího tabla LD, který se nachází u rozběhového pásu, musí neustále během provozu lanovky být obsluha,
- se strojníkem se střídali po půl hodinách,
- v době nástupu poškozené nebyl v prostoru ovládacího tabla a branek, ale sledoval průchod cestujících u turniketů. Nemůže tedy říci co se stalo. Ví pouze, že přijela k dolní stanici paní na lyžích, která jej informovala, že ze sedačky na trase visí cestující. Ihned informoval strojníka a ten lanovku zpomalil a následně zastavil,
- v době, kdy jej neznámá lyžařka informovala u turniketů o tom, že visí dítě z lanovky, nebyl u ovládací skříně již 10 – 15 minut,
- v uvedené dobu nikdo s nastupováním a nasedáním problém neměl, pokud by tomu tak bylo, strojník by provoz zastavil,
- v případě, že dítě je menší 120 cm, musí jezdit s dospělou osobou, která je povinna mu pomoci, jinak samo takové dítě jezdit nesmí,
- obsluha zodpovídá za řádné nastoupení na LD a vysednutí z ní.

Staniční horní stanice 1 v „Zápise se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl, že:

- o mimořádné události se dozvěděl od Horské služby, která volala na horní stanici lanové dráhy,
- v tom okamžiku se LD zastavila, strojník volal, aby si vzal vysílačku a zkontroloval trať LD, že ze sedačky visí cestující,
- když dorazil na místo, Horská služba již poskytovala pomoc dívce, která údajně spadla ze sedačky,
- informoval strojníka o situaci s tím, že LD je provozuschopná.

Staniční 2 horní stanice v „Zápise se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl, že:

- o MU se dozvěděl od strojníka, který volal na horní stanici v okamžiku kdy zastavil LD a posílal kolegu s vysílačkou po trati zjistit, co se stalo,
- asi po 5 minutách volal strojník, že pokračujeme v provozu.

3.1.2 Jiné osoby

Cestující doprovázející zraněnou osobu na sedačce LD v „Úředním záznamu o podaném vysvětlení“ mimo jiné uvedla, že:

- s dcerami své kamarádky a se svým synem na této LD jezdili asi od 12 hodin a u předchozích jízd neměli žádné problémy;
- asi při celkově šesté jízdě jela ona se všemi dětmi, při nasedání na sedačku všichni čtyři stáli na páse, který je určen k čekání na sedačku,

- zleva stála sestra poškozené (11 let), ona, poškozená (7 let) a její syn (9 let),
- při tomto čekání již držela poškozenou za ruku, neví zda ji držel za ruku i její syn,
- když přijela sedačka, tak došlo pravděpodobně k tomu, že poškozená stála trochu před nimi a přijíždějící sedačka jí místo pod zadeček trefila do zad a jí se nepodařilo řádně na sedačku nastoupit,
- křikla na syna, ať poškozenou chytí,
- LD pokračovala dál a ona společně se synem poškozenou, která visela ze sedačky, držela a snažili se jí dostat zpátky na sedačku,
- na rukou však všichni měli rukavice, ona navíc v jedné ruce držela lyžařské hůlky poškozené a vytáhnout ji se jim nepodařilo,
- ona celou dobu držela poškozenou za ruku, a to tak, že jí držela v podpaží,
- v průběhu jízdy se jí však začala (pozn. poškozené) vytahovat ruka z rukávu a vše stěžovala skutečnost, že kopala nohama, na kterých měla připnuté lyže, a také silonové oblečení, po kterém vše klouzalo,
- již ji nešlo udržet a ona spadla,
- k pádu došlo, jak se později dozvěděla, u sedmého sloupu LD,
- myslí, že lanovka s nimi jela do pádu poškozené asi minutu, možná déle,
- při cestě, když poškozenou drželi, se pokoušela křičet na lidi okolo, aby jim nějak pomohli, aby se pokusili poškozenou chytit a aby nechali zastavit LD,
- ještě by chtěla říct, že za celou dobu cesty nemohli zavřít jistící zábranu proti pádu, protože poškozená na sedačku vůbec nenedla a kdyby se zábranu pokusili zavřít, tak by ji pravděpodobně shodili, navíc ji museli držet a na zavření zábrany neměli ani čas,
- poté co poškozená spadla, jeli dál, a ona křičela, aby zastavili LD,
- poté co dojeli nahoru, hned jela dolů k místu pádu,
- zde již byla Horská služba, kdo jí zavolal neví,
- poškozená spadla na zasněženou pláň,
- pokud se má vyjádřit k tomu, jak je poškozená vysoká, tak asi 130 cm.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Vztažné požadavky bezpečného provozování dráhy jsou stanoveny v následujících právních předpisech a technologických postupech obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele:

A) Právní předpisy:

A1) Povinnosti provozovatele dráhy – § 22 odst. (1) písm. a), b), c), odst. (3) písm. b), odst. (4) zákona:

1) Provozovatel dráhy je povinen

a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,

b) vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,

c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,

f) provozovat určené technické zařízení jen s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,

3) Provozovatel dráhy je oprávněn

b) dávat osobám nacházejícím se v obvodu dráhy pokyny k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti jiných osob a pokyny k ochraně majetku a veřejného pořádku a k zabránění možného rušení nebo ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy na dráze.

(4) Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.

A2) Povinnosti dopravce – § 35 odst. (1) písm. a), b), d), e), f), g) zákona:

(1) Dopravce je povinen

a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy...

b) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení,

d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,

e) zajistit, aby drážní vozidla řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení,

f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.

A3) Povinnosti dopravce – § 36 písm. a), e), f) zákona:

Každý dopravce, který provozuje veřejnou drážní dopravu, je kromě povinností uvedených v § 35 povinen

a) provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu a tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek v Přepravním a tarifním věstníku,

e) vytvářet ve veřejné drážní osobní dopravě podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace a rodičů s dětmi,

f) ve veřejné drážní osobní dopravě zabezpečit předlékařskou první pomoc v případě nehody,

A4) Přepravní řád – § 37 odst. (1), (2) písm. a), e) odst. (5) písm. a), zákona:

1) Podmínky, za nichž se přepravují osoby a jejich zavazadla ve veřejné drážní osobní dopravě... stanoví přepravní řády.

2) V přepravním řádu pro přepravu osob a jejich zavazadel ve veřejné drážní osobní dopravě se uvede zejména

a) vznik, obsah a ukončení přepravní smlouvy, způsob prokazování jejího vzniku, včetně úpravy vztahů mezi dopravce a cestujícím,

e) podmínky přepravy dětí...

5) Cestující je povinen při nástupu do drážního vozidla, pobytu v něm a při výstupu z drážního vozidla chovat se tak, aby neohrozil svou bezpečnost, bezpečnost jiných osob, bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a dbát přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy. Cestující je dále povinen

a) dbát pokynů a příkazů pověřené osoby, které směřují k zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy, jeho bezpečnosti nebo bezpečnosti ostatních cestujících.

A5) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni – § 49 odst. (3) písm. b) zákona:

b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události.

A6) Pravidla provozování dráhy – § 2 odst. (3), (4) vyhlášky č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173):

(3) Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována...

(4) K zajištění činností a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na zabezpečení dráhy, obsluze dráhy a organizování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci provozovatele dráhy, slouží technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

A7) Dráha lanová. Pravidla provozování dráhy. Zabezpečení a obsluha dráhy – § 31 odst. (1) vyhlášky č. 173:

1) Při provozování dráhy nesmí být překročena nejvyšší povolená rychlost drážního vozidla. Rychlost jízdy drážního vozidla musí vždy odpovídat místním podmínkám, zejména povětrnostním vlivům.

A8) Dráha lanová. Pravidla provozování dráhy. Organizování drážní dopravy – § 32 odst. (5) vyhlášky č. 173:

5) Při provozování dráhy lanové musí být stanoveny jednotné technologické postupy pro

a) regulaci rychlosti drážního vozidla,

b) používání návěstí, jejich význam, provedení, umístění a způsob jejich použití,

c) činnosti při mimořádné události.

A9) Dráha lanová. Řízení drážní dopravy – § 49 odst. (4) písm. b), e), f) vyhlášky č. 173:

4) Při provozování drážní dopravy na dráze lanové musí být stanoveny jednotné technologické postupy pro

b) minimální obsazení stanic osobami odborně způsobilými,

e) postup při nehodách a mimořádných událostech,

f) přepravu osob s lyžemi na nohou.

B) Vnitřní předpis:

B1) Přepravní řád sedačkové lanové dráhy Protěž (vztažné články):

Čl. 1 Rozsah platnosti přepravního řádu

1) Přepravní řád platí pro přepravu cestujících a zavazadel na sedačkové lanové dráze Protěž (dále jen „lanová dráha“).

2) Přepravní řád podrobně upravuje práva, povinnosti a odpovědnost dopravce a cestujících na lanové dráze.

Čl. 3 Oprávnění pracovníků dopravce

1) Pracovníci dopravce oblečeni ve služebním oblečení (dále jen „oprávnění pracovníci“) jsou oprávněni dávat cestujícím pokyny nutné v zájmu bezpečnosti a plynulosti přepravy, jedná se zejména o pokyny týkající se nastupování a vystupování, umístění cestujících na sedačce, uvolnění určitého prostoru na sedačce, připuštění zavazadel k přepravě a zachování klidu a pořádku.

Čl. 6 Přeprava dětí:

1) Dítětem pro potřeby tohoto předpisu se rozumí děti do 10 let.

2) Děti menší než 125 cm smí být přepravovány pouze v doprovodu dospělé osoby, která musí být připravena přepravovaným dětem poskytnout potřebnou pomoc. Přeprava skupin dětí podléhá spec. režimu.“

Čl. 12 Povinnosti dopravce

1) Dopravce je povinen provádět přepravu cestujících s odbornou péčí.

2) Dopravce poskytuje, na požádání cestujících, informace související s přepravou.

Čl. 13 Povinnosti cestujících

1) Cestující jsou povinni zachovávat opatrnost přiměřenou typu zařízení lanové dráhy a povaze jejího provozu. Dbát pokynů oprávněných pracovníků, piktogramů a informačního systému v zájmu bezpečnosti dopravy, pořádku a klidu.“

2) Cestujícím je zakázáno:

a) otevírat zábranu,

b) vyklánět se ze sedačky,

c) houpat se na sedačce,

d) kouřit,

e) vyhazovat předměty.

3) Při nástupu na pohyblivý pás je zakázáno se držet sedačky a nechat se takto táhnout k místu nástupu.

5) Cestující smějí nastupovat na sedačku a z ní vystupovat pouze na místech k tomu určených, tj. na stanicích lanové dráhy.

Čl. 16 Všeobecná ustanovení

Vzájemná odpovědnost mezi dopravcem a cestujícím vzniká z přepravní smlouvy dle příslušných ustanovení občanského zákoníku a tohoto přepravního řádu.

B2) Provozní předpis Osobní visuté lanové dráhy Doppelmayr 4 CLF Protěž (dále jen provozní předpis) – vztahné §:

§ 9. Personální obsazení lanové dráhy:

1) K zabezpečení řádného, spolehlivého a bezpečného provozu LD v rozsahu pokrytí provozní doby, určené v úředním povolení je minimální personální obsazení LD:

1. Hlavní technik LD
2. Strojník 1x
3. Staniční 2x

2) V době vyhrazené pro denní provoz musí být jednotlivé stanice obsazeny takto:

- poháněcí stanice počet členů obsluhy 2 (strojník, staniční)
- vratná stanice počet členů obsluhy 1 (staniční).

§ 12. Strojník lanové dráhy

1) ... Při výkonu služby jsou strojníkovi podřízeni ostatní pracovníci LD. Strojník LD zodpovídá za bezpečný provoz lanové dráhy a zastupuje hlavního technika v jeho nepřítomnosti ve věcech běžného provozu LD.

9) V průběhu pravidelné dopravy sleduje správnou funkci zařízení LD, organizaci nástupu cestujících. Při jakékoliv závadě bránící plně chodu LD zajistí okamžitou opravu, nebo odstranění příčiny bránící správnému chodu pravidelné dopravy. O tomto provede zápis do provozního deníku.

11) Neprodleně informuje hlavního technika o vzniklé nehodě nebo mimořádné události v provozu LD. Pokud tuto informaci z jakéhokoliv důvodu není schopen předat postupuje podle § 49 odst. 3 provozního předpisu.

18) Vykonává funkci druhého staničního.

§ 13 Staniční:

1) Je podřízen strojníkovi ve směně. Sleduje chod LD, stav vozů a strojníkovi hlásí závady, které se v průběhu provozu vyskytnou. Pomáhá při nástupu a výstupu cestujících. Podle pokynů strojníka pomáhá při opravě, běžné údržbě a kontrole zařízení.

2) Pro zajištění plynulého provozu je na každé stanici vždy jeden staniční.

- Ve spolupráci se strojníkem zajišťuje plynulý provoz LD.
- Řídí a sleduje nástup cestujících, vystup cestujících a včasné opuštění těchto míst před příjezdem dalšího vozu.

§ 14 Základní povinnosti pracovníků LD

1) Pracovníci LD musí zajišťovat bezpečnou a plynulou přepravu cestujících. V zájmu dosažení bezpečnosti a plynulosti musí být všichni pracovníci LD seznámeni se zařízením

a provozem v rozsahu potřebném pro bezchybný výkon služby. Zařízení LD mohou obsluhovat pouze řádně zaškolení pracovníci s předepsanou kvalifikací a vykonanou příslušnou odbornou zkouškou.

13) Když pracovník LD (bez ohledu na druh přidělené služby) zjistí nebezpečný stav na zařízení LD, nebo při organizaci nástupu a výstupu cestujících, přičemž tento stav signalizuje bezprostřední ohrožení života, zdraví osob nebo majetku, je povinen okamžitě vykonat opatření nutné k zastavení LD. Použitím tlačítka STÚJ nebo STÚJ – NEBEZPEČÍ nebo informovat službu konajícího strojníka.

§ 19 Pravidelná doprava

7). Pracovníci LD v rámci výkonu služby organizují nastupování a vystupování cestujících, dávají jim bezprostřední pokyny k nastupování a vystupování, pomáhají cestujícím tak, aby předcházeli možnosti vzniku nebezpečných situací. V případě potřeby mohou rychlost lanové dráhy zpomalit, nebo úplně zastavit.

§ 51 Postup při vzniku mimořádné události

2) Při vzniku mimořádné události § 48 odst. 1 a 2 nesmí být provoz LD obnoven až do rozhodnutí příslušného vyšetřovacího orgánu, kromě případů nevyhnutelné pomoci při záchráně života a zdraví osob nebo při zabránění vzniku následných škod na majetku.

§ 56 Všeobecně

Podmínky přepravy stanoví přepravní řád sedačkové lanové dráhy Protěž. Lanová dráha je určena pouze pro přepravu osob se sjezdovými lyžemi a snowboardy. Z přepravy jsou vyloučeny osoby pěší, na běžeckých lyžích a osoby neschopné samostatného nasednutí, vysednutí a odjetí z lanové dráhy na stanoveném místě za určitý časový interval. Děti menší 1,25 m smí být přepravovány pouze v doprovodu dospělých. Doprovázející osoba musí být připravena přepravovaným dětem poskytnout potřebnou pomoc.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele LD, zejména na jejich odbornou způsobilost, jsou dány vnitřním předpisem provozovatele. Dle předložených dokladů byli v době vzniku MU všichni zúčastnění zaměstnanci odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Kontrolní činnost provozovatele je prováděna v souladu s platnými právními předpisy podle ustanovení vnitřních předpisů provozovatele. Výsledky s podpisem zaměstnance, který kontrolu provedl, jsou zaznamenávány do příslušných knih kontrol a revizí. Tyto knihy jsou uloženy u provozovatele.

Zaměstnanci LD mají stanovenou odpovědnost za dodržování přepravního řádu a jsou oprávněni vyloučit z přepravy cestující, kteří jeho podmínky neplní.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Netýká se MU.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly použity následující právní předpisy:

- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.
- Vyhláška Ministerstva dopravy č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů .
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., řád určených technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen vyhláška č. 177).

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

- Provozní předpis Osobní visuté lanové dráhy Doppelmayr 4 CLF Protěž.
- Převážní řád sedačkové lanové dráhy Protěž.
- ČSN EN 12397 Bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy – Provoz.
- ČSN EN 12929-1 Bezpečnostní požadavky na osobní lanové dráhy – Všeobecné požadavky.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Šetřením nebylo zjištěno, že LD v době vzniku MU nespĺňovala technické podmínky provozuschopnosti dané vyhláškou č. 177. Dokumentace o výstavbě LD, technické pokyny a technologické postupy dodavatele, včetně vyjádření a rozhodnutí Drážních správních úřadů ke kolaudaci, zkušebnímu provozu a k uvedení do trvalého provozu, jsou součástí hlavního spisu LD uloženého u provozovatele.

Provozní předpis, Bezpečnostní analýza, Bezpečnostní zpráva jsou součástí spisu MU.

Řídící stanice LD 4- CLF/H, Doppelmayr je vybavena záznamovým zařízením o provozu LD. Výstup ze záznamového zařízení nemohl zásadním způsobem napomoci při šetření MU z toho důvodu, že nebylo zjištěno číslo sedačky a ani přesný čas nastupování poškozené na ni.

3.4.2 Součásti dráhy

Šetřením nebylo zjištěno, že součásti dráhy v době vzniku MU nespĺňovaly technické parametry dané vyhláškou č. 177.

3.4.3 Komunikační prostředky

Používá se :

- akustické signalizační zařízení mezi stanicemi,
- provozní telefon,
- radiostanice,
- interní telefonní účastnická stanice.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Na základě okolností vzniku MU nebylo možno zjistit číslo sedačky, ani přesný čas nastupování poškozené.

Pro sedačky je vydán Drážním úřadem Průkaz způsobilosti drážního vozidla, evidenční číslo PZ 1949/04-V.85. Datum vydání 25. 10. 2004. Úřední povolení, č. j.: TH 1375/04, vydal Městský úřad Janské Lázně dne 19. 11. 2004. Prohlídkou při výkonu státního dozoru ve věcech drah dne 21. 2. 2008 bylo zjištěno, že stav sedaček neměl vliv na příčinu a okolnosti vzniku MU.

Překročení maximální rychlosti 2,6 m/s nebylo zjištěno, rozběhový nástupní pás byl při vzniku MU v činnosti.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Zaměstnanci LD se řídí provozním předpisem „Osobní visuté lanové dráhy Doppelmayr 4 CLF Protěž“, se kterým byli prokazatelně seznámeni.

Strojník LD zastupoval v době vzniku MU staničního, který v době předpokládaného nástupu poškozené v souladu s provozním předpisem čistil a upravoval příjezdovou cestu u turniketů LD a na nástupní pás z místa výkonu práce neviděl. Strojník stál u ovládacího tabla LD vpravo u branek na začátku nástupního pásu, tj. cca 5 – 5,5 m od místa pravidelného nástupu cestujících na sedačky LD, a dle svého vyjádření sledoval řazení a nastupování cestujících.

Jiný zaměstnanec LD se v prostoru pro nástup cestujících v této době nenacházel, počet zaměstnanců LD zajišťujících provoz v poháněcí stanici odpovídal ustanovení provozního předpisu.

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

Nebyla zaznamenána, vyplývá pouze ze Zázpisu podaných vysvětlení zaměstnanců LD, popř. z úředních záznamů PČR.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

V okamžiku, kdy se první zaměstnanec provozovatele LD dostavil na místo vzniku MU, již na místě působila horská služba přivolaná neznámou osobou. Vzhledem k časovému rozdílu mezi pádem cestující, oznámením této události obsluze a zastavení LD, nebylo možné zjistit číslo sedačky, ze které postižená cestující spadla.

Strojník LD nepostupoval při zajišťování místa MU v souladu s ustanovením § 49 odst. (3) písm. b) zákona a § 51 odst. 2) provozního předpisu, neboť po zjištění, že LD je v provozuschopném stavu, pokračoval v provozování drážní dopravy. Vzhledem k výše uvedeným okolnostem nemělo porušení právního předpisu vliv na průběh šetření MU.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Šetřením bylo zjištěno, že pracovní doba všech osob zúčastněných na MU byla v souladu se zákoníkem práce a provozním předpisem.

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

Šetřením bylo zjištěno, že osobní situace, zdravotní, psychický a fyzický stav všech osob provozovatele dráhy zúčastněných na MU neměly vliv na vznik MU. Dle předložených dokladů, byli všichni zúčastnění zaměstnanci zdravotně způsobilí k výkonu své funkce.

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

Obvod dolní stanice není provozním předpisem vymezen, rovněž tak nejsou ve stanici přesně vymezeny prostory nástupní, stabilizační a bezpečnostní. Nezbytným provozním zaměstnancům, tj. dle provozního předpisu strojník LD a staniční, není přesně určeno pracoviště, na kterých musí při normálních provozních podmínkách plnit určené úkoly při řízení drážní dopravy a zajišťování bezpečné a plynulé přepravy cestujících. Naopak jsou na příkaz povinni vykonávat práce v obvodu celého lyžařského areálu.

V úrovni branek u začátku rozběhového (nástupního) pásu je na každé straně umístěno ovládací tablo. Při používání pravého ovládacího tabla má obsluha omezený výhled do bezpečnostního prostoru. Umístění ovládacích tabel je v souladu s projektovou dokumentací, která je uložena u provozovatele LD.

V uspořádání vybavení vozidel, tj. sedaček, které by mohlo mít vliv na jejich ovládání a užívání, nebyly shledány nedostatky. Sedačky mají platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Nejsou DI evidovány.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

K MU došlo dne 19.2.2008 ve 14:41 hodin na dráze lanové, „Lanová dráha PROTĚŽ na Černé Hoře v Janských Lázních“, cca v km 0,582.

Staničnickému dolní stanice LD oznámila neznámá lyžařka, která přijela k turniketům, že ze sedačky LD spadla cestující. Staniční tuto skutečnost oznámil strojníkovi a vyzval jej, aby LD zastavil. Ten tak neprodleně učinil, následně pak telefonicky informoval obsluhu horní stanice a poslal staničního této stanice s vysílačkou na pochůzku trati zjistit, co se stalo. Asi po 4 minutách obdržel hlášení, že ve vzdálenosti cca 8 metrů před podpěrou č. 7 spadla nezletilá cestující (7 let) a je ošetřována Horskou službou. Při pádu poškozená utrpěla středně těžká zranění a byla přepravena, po poskytnutí první pomoci, Horskou službou a Leteckou záchranou službou do nemocnice. Na sedačce seděli celkem čtyři cestující a to na krajních místech seděly dvě starší děti (11 a 9 let) a dospělá osoba s poškozenou seděli uprostřed. Dle výpovědi, doprovázející dospělé osoby, nezletilé dítě údajně nedosedlo na sedačku LD a viselo ze sedačky dolů. Doprovázející dospělá osoba za pomoci svého syna (9 let) držela visící dítě za ruku v podpaží a snažila se ho po celou dobu jízdy vytáhnout zpět na sedačku, což se jí nepodařilo. Dítě před podpěrou č. 7 neudržela a došlo k pádu dítěte na terén.

Strojník LD, jenž v době nástupu nezletilé cestující na sedačku LD zastupoval staničního a měl dohled nad nástupem cestujících, ve své výpovědi uvedl, že všechny obsazené sedačky opouštěly v uvedené době nástupiště způsobem, který nenasvědčoval ohrožení cestujících, v pořádku bez žádných problémů.

Svědky této MU se nepodařilo zjistit.

4.2 Rozbor

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

Jednou ze základních povinností cestujících na LD je sklopení pojistné zábrany po nasednutí na sedačku, a to nejpozději v úrovni příslušného piktogramu, umístěného provozovatelem na vhodném místě.

Vztažné základní povinnosti pracovníků LD jsou stanoveny provozním předpisem, a to zejména zajišťování bezpečné a plynulé přepravy cestujících, sledování organizace nástupu cestujících na sedačky LD, pomáhání cestujícím při nástupu a výstupu, zastavení chodu LD v případě, že zjistí nebezpečný stav při organizaci nástupu a výstupu cestujících.

Ve svém vyjádření cestující uvedla, že nesklopila pojistnou zábranu tak, jak ji přikazoval pokyn provozovatele umístěný na piktogramu v prostoru podpěry č. 1a, protože postižená osoba (dítě) nedosedla řádně na sedačku.

Strojník LD ve svém vyjádření uvedl, že v době nástupu cestujících na sedačku, ze které později u podpěry číslo 7 spadla poškozená, stál u ovládacího tabla branek a sledoval nástup cestujících. Dále uvedl, že všechny obsazené sedačky opouštěly nástupiště způsobem, který nenasvědčoval ohrožení cestujících, v pořádku bez žádných problémů, a od ovládacího tabla má obsluha dobrý výhled až ke skále, kde opouští sedačka stanici. Na otázku, zda je možné, aby cestující již při opouštění stanice visel ze sedačky, uvedl, že toto není prakticky možné. Sedačka lanové dráhy neopustí stanici bez toho, aby všichni cestující seděli na sedačce.

Po rozhodnutí DI zahájit vlastní zjišťování příčin a okolností vzniku této MU, bylo provedeno několik státních dozorů ve věci drah na této LD, shromážděna dostupná dokumentace a zjišťovány vztažné skutečnosti. Výsledky tohoto zjišťování byly porovnány s ustanovením právních předpisů, vnitřních předpisů provozovatele a vztažných technických norem.

Vyhodnocením provedeného šetření došla DI k závěru, že výpovědi cestující a strojníka, které jsou v rozporu, nelze doložit žádnými fakty, na jejichž základě by bylo možné objektivně určit jednoznačnou příčinu vzniku mimořádné události. A to i přesto, že indicie vyplývající z výpovědí a okolností uvedených v této zprávě příčinu vzniku MU naznačují.

V souvislosti se šetřením MU bylo rovněž zjišťováno, jaké možnosti má cestující, jenž se na sedačkové LD dostane do situace uvedené ve vyjádření cestující.

Přepravní řád vychází z ČSN EN 12397 část 6.4.2 Zvláštní pravidla, odstavec b) odrážka 6, která v těchto případech stanoví, aby se cestující, který nebyl schopen řádně nastoupit nezkoušel držet sedačky, ale ihned se jí pustil.

Problém s řádným nasednutím nastává v části nástupního prostoru, který je společný s prostorem stabilizačním. Pokud tento případ nastane, a cestující nereaguje okamžitě dle uvedeného pravidla, dostává se při rychlosti sedačky až 2,6 m/sec poměrně rychle do bezpečnostního prostoru, a tím až do 3, resp. 8 m výšky nad terénem. V případech, kdy na sedačku nedosedne nezletilé dítě (vycházíme-li z řešené MU), je v převážné většině proti spadnutí drženo spolucestujícími. V praxi se toto stává typicky v případech, kdy lyžaři nestojí přesně ve stejné úrovni v řadě vedle sebe, nebo když jsou mezi nimi velké výškové rozdíly, popř. někdo z nich dosedne na sedačku předčasně – dříve než ostatní. Držení

dítěte pak vychází z logického a reflexivního chování spolucestujících, zejména v případě příbuzenských vztahů. Za těchto podmínek pak lze z pravidla uvedeného v normě vycházet pouze teoreticky.

Dalším pravidlem v této části normy, které se uvedené problematiky týká, je možnost předejít podobné situaci tím, že cestující požádá obsluhujícího zaměstnance LD o pomoc při nastupování. Ovšem většina cestujících si předem podobnou situaci nepřipouští, takže převážně se opět jedná o možnost teoretickou.

Cestující se tak octne v situaci, kdy se musí spolehnout pouze na to, že si jeho obtíží, respektive faktu, že nástup na sedačku LD nebyl bezpečně ukončen, obsluhující zaměstnanec všimne a bude okamžitě reagovat. V případě šetřené MU byl v nástupním prostoru (v souladu se vztažnými právními a vnitřními předpisy provozovatele), pouze strojník, který obsluhoval ovládací tablo vpravo vedle vstupních branek. Další zaměstnanec vykonával určené práce v jiném prostoru LD.

Při zjišťování skutečnosti, zda je zaměstnanec obsluhující ovládací tablo schopen postřehnout problémy cestujících ve stabilizačním popř. v bezpečnostním prostoru, bylo konstatováno, že ano, ale pouze v případě, že jeho pozornost není odvedena jinam, např. situací u nástupních branek, které rovněž sleduje, nebo řešením dalších provozních problémů. Dále se nabízí otázka, zda je schopen rozpoznat na vzdálenost cca 10 – 15 metrů problémy s nedosednutím dítěte na sedačku při rychlosti pohybu sedačky cca 9 km/h. Zde je samozřejmě nutné vycházet z výšky dítěte a z konkrétní situace na sedačce. Ověřovací pokusy v tomto směru nebyly vykonány, neboť povinnost správně nasednout na sedačku, zavřít sklopnou zábranu a chovat se na sedačce tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost jeho i spolucestujících, náleží dle ustanovení platných právních předpisů, a v souladu s nimi, vnitřních předpisů provozovatele, vždy pouze cestujícímu. Na základě těchto faktů provozovatel situaci ve stabilizačním a bezpečnostním prostoru neřeší, neboť k tomu není ničím nucen, a za vznik případné MU na základě výše uvedeného neodpovídá.

ČSN EN 12929-1 v části 11.2 Nástupní prostory sedačkových lanových drah, uvádí technické parametry stabilizačního a bezpečnostního prostoru, neřeší však jejich funkci a význam pro zajištění bezpečnosti cestujících. Na základě toho nejsou tyto prostory ve vztahu k pracovišti a povinností provozních zaměstnanců vnitřním předpisem provozovatele nijak vymezeny. A to přesto, že ČSN EN 12929-1 poukazuje v 4.1.3 na nebezpečné případy, které mohou, ať už z důvodu chybného jednání osob (cestujících, provozních zaměstnanců), nebo z důvodu nepříznivých podmínek, zde vzniknout, a také nejčastěji v souvislosti s chybným nasednutím na sedačku vznikají.

Tato norma v 11.2.5 stanovuje, že pokud se přepravují lyžaři, povrch terénu ve stabilizačním prostoru musí být upraven tak, aby umožnil skluz vybavení lyžařů a musí být rovněž možné, aby provozní pracovníci přišli pomoci, a aby cestující opustili tento prostor bez potíží. Jak již bylo uvedeno, je toto opatření účinné jen tehdy, pokud cestující reaguje okamžitě. Navíc není uloženo, aby provozovatel pomoc provozních pracovníků ve svém vnitřním předpisu konkrétně řešil.

Na základě uvedeného rozboru dospěla Drážní inspekce k závěru, že nástupní místo v nástupním prostoru, a následující stabilizační prostor sedačkových LD, jsou prostorem, ve kterých může nejčastěji dojít ke vzniku nebezpečné situace, a v nichž je nutné legislativně stanovit odpovídající ochranná opatření. Z tohoto důvodu je přijímáno bezpečnostní doporučení DI.

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

Šetřením se nepodařilo zjistit takové skutečnosti, které by umožňovaly dojít k objektivnímu závěru a stanovit jednoznačnou příčinu vzniku MU.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nebyly zjištěny.

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

Nebyly 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

V Části II. Organizace provozu LD, § 7 odst. 7 Provozního předpisu „Osobní visuté lanové dráhy Doppelmayr 4 CLF Protěž“, provozovatel uvádí:

7) Střídání osob obsluhy horní stanice je zajištěno cyklicky po jedné pracovní hodině. Střídání provede druhá obsluhující osoba dolní stanice.

Plnění tohoto ustanovení je v rozporu s Částí III. uvedeného předpisu, kde v § 9 odst. 2 je stanoveno, že v době vyhrazené pro denní provoz musí být poháněcí (pozn. dolní) stanice obsazena 2 zaměstnanci. V době výše uvedeného střídání je pak tato stanice obsazena pouze 1 zaměstnancem, a to minimálně po dobu 17 minut.

V Provozním deníku ze dne 19. 2. 2008 není proveden záznam o zastavení a obnovení provozu LD z důvodu vzniku MU, ani záznam o provedené pochůzce a o zjištění, že LD je v provozuschopném stavu [viz čl. 3.2.1 B2) této zprávy].

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel ve vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU přijal opatření:

Vypracovat do příští zimní sezony přepravní podmínky (výňatek z přepravního řádu), které by ještě srozumitelněji řešily přepravu dětí. Velikost přepravních podmínek 0,8 x 1,2 metrů a vyvěsit je u pokladny nebo na nástupišti lanové dráhy (stávající přepravní podmínky byly vyvěšeny na okně pokladny na formátu A4).

Pult s ovládacími tlačítky na pravé straně branek rozběhového pásu odstranit (úplně zrušit) a používat v provozu lanové dráhy pouze pult na straně levé, kde má obsluha v případě příznivých klimatických podmínek větší výhled na trať lanové dráhy.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

DI jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. (5) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU doporučuje Ministerstvu dopravy České republiky:

a) definovat funkci stabilizačního a bezpečnostního prostoru zřízovaného ve stanicích sedačkových lanových drah včetně povinností provozovatelů, které z hlediska zajištění bezpečné a plynulé drážní dopravy z této funkce vyplývají;

b) zavést a specifikovat termín „bezpečný nástup na sedačku“ u sedačkových lanových drah s tím, že bezpečný nástup na sedačku je ukončen uzavřením sklopné zábrany cestujícím na úrovni piktogramu umístěného ve stabilizačním prostoru a povinností provozovatele je zajistit, aby sedačka, na které nebyl dokončen bezpečný nástup cestujícího, neopustila obvod dolní stanice.

V Praze dne 31. 8. 2009.

Marian Konvalinka, v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Praha

Zdeněk Malý, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto 1: Pohled na nástupní prostor



Foto 2: Upozorňující piktogramy před nástupním místem



Foto 3: Pohled od ovládacího panelu staničního.