



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku osobní dopravy R 648 s nákladním automobilem
na železničním přejezdu v obvodu železniční stanice Veselí nad Lužnicí

Středa, 4. července 2007

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of fast train No. 648 and a lorry
in Veselí nad Lužnicí station

Wednesday, 4th July 2007

Č. j.: 6-28/2007/ÚI 4

SUMMARY

- Date and time: 4th July 2007, 18:44 (16:44 GMT)
- Occurrence type: level crossing accident (collision of fast train No. 648 with a lorry)
- Type of train: fast train No. 648
- Location: active level crossing in km 56,245 in Veselí nad Lužnicí station
- Consequences: 0 fatalities, 2 injuries (engine driver – light, lorry driver – serious), total cost CZK 2 491 265,40
- Direct cause: third party (lorry driver violence)
- Underlying cause: not investigated
- Root cause: not investigated
- Recommendation: 1) addressed to infrastructure manager České dráhy, a. s., national safety authority – Drážní úřad and owner of the railway SŽDC, s. o.:
- It is recommended to equip the level crossing with barriers or to replace it with graded crossing.



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	9
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	10
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	11
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	11
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	11
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	11
2.4 Vnější okolnosti	11
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	11
3 Záznam o podaných vysvětleních	12
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	12
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	12
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	14
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	14
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	14
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	15
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	15
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	15
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	15
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	16
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	16
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	16
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	17
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	17
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	18
4.4 Doplnující zjištění	18
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	18
5 Přijatá opatření	18
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	18
6 Bezpečnostní doporučení	19
7 Přílohy	20

1 SOUHRN

Dne 4. 7. 2007 v 18.44 hodin, došlo na dráze celostátní České Budějovice – Benešov u Prahy, provozované ČD, a. s., k mimořádné události (MU) – nehodě, ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), kdy se na železničním jednokolejném přejezdu v km 56,245, zabezpečeném přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným, bez pozitivního signálu a závor, které bylo v činnosti, střetl vlak osobní dopravy R 648 s nákladním automobilem tovární značky Renault Midlum. Při této MU došlo k těžké újmě na zdraví řidiče nákladního automobilu a k újmě na zdraví strojvedoucího vlaku. Ke zranění cestujících nedošlo. Příčinou MU bylo nedovolené vjetí řidiče nákladního automobilu na přejezd. Opatření návazná na tuto MU ze strany provozovatele dráhy a drážní dopravy – ČD, a. s., nejsou potřebná vzhledem k příčině vzniku MU. Vzhledem k velké četnosti vzniku MU na tomto přejezdu ze stejných příčin, tj. nerespektování výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení účastníky silničního provozu, přijala Drážní inspekce již v kalendářním roce 2005 doporučení, určená vlastníkovu dráhy Správě železniční dopravní cesty (SŽDC, s. o.) a provozovateli dráhy a drážní dopravy Českým dráhám (ČD, a. s.). Bezpečnostnímu orgánu, tj. Drážnímu úřadu, je „nešvar“ účastníků silničního provozu na tomto přejezdu znám od kalendářního roku 2003. I přes iniciativu Drážní inspekce a přijatá dílčí opatření ve vyvolaných jednáních, nebyla provedena žádným z výše uvedených subjektů opatření nutná v zájmu bezpečného provozování drážní dopravy. Po vzniku poslední z těchto MU proto Drážní inspekce, k vyřešení této závažné problematiky, iniciovala aktivní vstup představitele vyššího územně správního celku ČR - hejtmána Jihočeského kraje. Konkrétní výstupy, tj. provedení organizačních opatření v zájmu zvýšení bezpečnosti drážního i silničního provozu a případné aplikování zvýšení stupně zabezpečení na přejezdu, budou známy na přelomu kalendářních let 2007/2008.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku této MU došlo dne 4. 7. 2007, v 18.44 hodin, na dráze celostátní České Budějovice – Benešov u Prahy, na přejezdu v km 56,245, v obvodu železniční stanice (ŽST) Veselí nad Lužnicí.

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

Za jízdy vlaku R 648 přes přejezd vybavený přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor (dále jen PZZ), které bylo v činnosti, došlo ke střetnutí s nákladním automobilem. PZZ je typu SSSR, kategorie PZS 3SNI podle ČSN 34 2650, se čtyřmi výstražníky AŽD 71, tj. bez pozitivního signálu (bez bílého přerušovaného světla), kontrolní a ovládací prvky se nacházejí u výpravčího ŽST Veselí nad Lužnicí. Silniční komunikace je místní komunikací v obvodu obce Veselí nad Lužnicí se živičným povrchem a spojuje silnici I. třídy České Budějovice – Praha s areálem podniku GRENA, a. s. Přejezd je dlouhý 5,26 m, široký 8,16 m a jeho povrch je tvořen železobetonovou konstrukcí. Úhel křížení dráhy se silniční komunikací je 72 stupňů, před přejezdem ve směru jízdy automobilu (vlevo ve směru jízdy vlaku) je komunikace ve stoupání 3,5 %. Na silniční komunikaci je z obou stran železničního přejezdu osazeno odpovídající dopravní značení. Trať je ve směru jízdy vlaku v nulové niveletě. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku přes přejezd je 100 km/h, skutečná rychlost vlaku byla 85 km/h. Integrovaný záchranný systém byl aktivován. Na místě byla přítomna Záchranná služba, Letecká záchranná služba, Hasičská záchranná služba (HZS) Soběslav, HZS ČD, a. s. a Policie ČR – OŘ Tábor. Řidič nákladního automobilu utrpěl těžkou újmu na zdraví a byl letecky přepraven do nemocnice v Českých Budějovicích, strojvedoucí vlaku byl ošetřen na místě.

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 zahájila zjišťování příčin a okolností MU po oznámení jejího vzniku provozovatelem na Centrální ohlašovací pracoviště podle příslušných právních předpisů. Na místo vzniku byl vyslán vrchní inspektor nehodové pohotovosti Územního inspektorátu Plzeň. Šetření bylo prováděno nezávisle na provozovateli, v součinnosti s Policí ČR. Na místě byli přítomni: Pověřené odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy z Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy Plzeň (dále jen RIBŽD), Uzlové železniční stanice Tábor (dále jen UŽST), ŽST Třeboň, Správy dopravní cesty Č. Budějovice (dále jen SDC) a Depa kolejových vozidel Č. Budějovice (dále jen DKV). Způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku MU spočíval v součinnosti všech zúčastněných složek a osob. Tento postup byl v souladu s ustanovením § 53b zákona a vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněným zaměstnancem provozovatele dráhy a dopravce byl strojvedoucí vlaku R 648 od DKV Praha, zúčastněnou osobou pak řidič předmětného nákladního automobilu a dále svědek – řidič automobilu jedoucího bezprostředně před vznikem MU po hlavní komunikaci.

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

Vlak R 648 se sestával z hnacího drážního vozidla (dále jen HDV) 363.080-3 z DKV Plzeň a 8 osobních vozů. Vlastníkem všech drážních vozidel jsou ČD, a. s. Vlak měl 32 náprav, dopravní hmotnost 351 t, celkovou hmotnost 438 t, potřebná brzdící procenta 103%, skutečná 116%. Čelo vlaku bylo označeno v souladu s ustanovením § 39 vyhl. č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

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

Přejezd je vybavený PZZ typu SSSR světelným bez závor, které bylo v činnosti. Podle závazné ČSN 34 2650 je kategorie PZS 3SNI, se čtyřmi výstražníky AŽD 71, tj. bez pozitivního signálu (bez bílého přerušovaného světla). Kontrolní a ovládací prvky se nacházejí u výpravčího ŽST Veselí nad Lužnicí. Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Veselí nad Lužnicí je reléové. Hnací drážní vozidlo bylo obsazeno jednočlennou obsluhou – strojvedoucím a vybaveno funkčním vlakovým zabezpečovacím zařízením VZ s tlačítkem bdělosti. Podle „Zápisu o komisionálním přezkoušení PZZ po MU“ nebyly zjištěny žádné závady a PZZ vyhovuje příslušným předpisům.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Použitými komunikačními prostředky byly služební telekomunikační zařízení mobilní (strojvedoucí) a pevné sítě (výpravčí) provozovatele dráhy a drážní dopravy, na HDV dále i radiové zařízení TRS zajišťující komunikaci mezi strojvedoucím a příslušnou osobou řídící drážní dopravu.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Na místě MU samotném ani v jeho okolí nebyly před jejím vznikem prováděny žádné práce. K odstranění následků MU byla povolána jednotka HZS Soběslav a HZS ČD, a. s. – Provozní jednotka Č. Budějovice.

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

Plán pro případ vzniku MU na dráze byl aktivován výpravčím ŽST Veselí nad Lužnicí, bezprostředně po oznámení vzniku MU strojvedoucím vlaku R 648, a to podle Ohlašovacího rozvrhu MU vyvěšeném v dopravní kanceláři. Dále vrchním inspektorem v nehodové pohotovosti RIBŽD Plzeň - pracoviště Č. Budějovice oznámením vzniku MU na COP Drážní inspekce, a to v souladu s příslušnými právními předpisy a ujednáními. V průběhu provádění záchranných prací se na místo MU dostavili zaměstnanci orgánů provozovatele pověřeni odborným zjišťováním příčin vzniku této MU a vrchní inspektor Drážní inspekce - Územního inspektorátu Plzeň.

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

Plán integrovaného záchranného systému byl aktivován souběžně s ohlašováním vzniku této MU vyšetřovacími orgány, podle výše zmíněného Ohlašovacího rozvrhu MU. Na místo vzniku MU se postupně dostavila Záchranná služba, Letecká záchranná služba,

HZS Soběslav, HZS ČD, a. s. – PJ Č. Budějovice a Policie ČR. Řidič nákladního automobilu byl po ošetření RZS letecky přepraven do nemocnice v Českých Budějovicích, strojvedoucí vlaku R 648 byl ošetřen na místě.

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 této MU utrpěl těžkou újmu na zdraví řidič nákladního automobilu a újmu na zdraví strojvedoucí vlaku R 648. Ke zranění cestujících, třetích osob ani jiných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce nedošlo.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

MU bez vzniku škody na přepravovaných věcech a zavazadlech. Škoda na nákladním automobilu Renault byla vyčíslena na 1.500.000,- Kč.

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

● Na HDV	363.080-3	853.000,-	Kč
● Na vozech	B 51 54 20-41 611-4	4.300,-	Kč
	B 51 54 20-41 808-6	2.000,-	Kč
	A 51 54 19-41 107-6	6.670,-	Kč
	BDs 50 54 82-40 434-8	4.695,40	Kč
	BDbmse 51 54 82-70 035-5	75.000,-	Kč
	tj. na osobních vozech celkem	92.665,40	Kč
● Škoda na majetku SŽDC, s. o.		45.600,-	Kč
● Hmotná škoda celkem činí		991.265,40	Kč
● Škoda za zpoždění vlaků		231.849,-	Kč
● Škoda na životním prostředí nevznikla.			

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU byla denní doba, +17°C, oblačno, klid.

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

Podle písemného vysvětlení výpravčího ŽST Veselí nad Lužnicí tento pohledem při postavení vlakové cesty pro vlak R 648 zkontroloval činnost PZZ, které vykazovalo řádnou činnost. Podle písemného vysvětlení viděl strojvedoucí při vedení vlaku R 648, jak na levé straně ve směru jízdy vlaku jede po silnici I. třídy, vedoucí souběžně s tratí, nákladní automobil, který odbočil vpravo na místní komunikaci a vjel na inkriminovaný železniční přejezd těsně před přijíždějícím vlakem, čímž došlo k následnému střetnutí. Automobil byl odražen vpravo ve směru jízdy vlaku. Strojvedoucí ihned zavedl rychločinné brzdění, vlak zastavil a ohlásil MU radiovým spojením výpravčímu ŽST Veselí nad Lužnicí.

3.1.2 Jiné osoby

Podle ústního vysvětlení svědka – řidiče jiného nákladního automobilu, tovární značky AVIA, jedoucího bezprostředně před vznikem této MU po hlavní komunikaci, bylo světelné přejezdové zabezpečovací zařízení v činnosti.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozování dráhy a drážní dopravy je prováděno na základě uděleného úředního povolení a licence, podle ustanovení vnitřních předpisů provozovatele, v souladu s ustanoveními zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravního řádu drah. Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy obsahuje určení organizačních složek, jejich působnost a stanovení odpovědnosti jednotlivých zaměstnanců. V době šetření MU provozovatel ČD, a. s., požádal bezpečnostní orgán – Drážní úřad o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele podle ustanovení zákona o dráhách.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce jsou dány řídicími akty a vnitřními předpisy provozovatele v souladu se Zákoníkem práce a příslušnými předpisy. Jejich prosazování je dáno prováděním kontroly a přijímáním nápravných opatření na všech stupních řízení činnosti. Strojvedoucí vlaku splňuje stanovenou odbornou a zdravotní způsobilost, příslušné doklady jsou založeny na zaměstnaneckém oddělení DKV Praha.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti jsou prováděny podle příslušných právních předpisů a nařízení provozovatele v kontrolované oblasti činnosti, zejména na základě ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, včetně vyhodnocování zjištění a přijímání nápravných opatření, v souladu s ostatními předpisy k zajištění bezpečnosti provozu, práce a technických zařízení. Poslední prohlídka a údržba PZZ před vznikem této MU, podle výše uvedených předpisů, byla provedena dne 20. 6. 2007 a nebyly při ní zjištěny závady.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty je dáno ustanovením zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, a zákona č. 77/2002, o akciové společnosti ČD, státní organizaci SŽDC a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Provozovatelem dráhy i drážní dopravy na této dráze celostátní je stejná právnická osoba – ČD, a. s., smlouvy se neuzavírají. Povinnosti řidiče silničního vozidla při užívání železničního přejezdu upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Příslušným komunitárním předpisem je Směrnice Evropského parlamentu a rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 (směrnice o bezpečnosti železnic).

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

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů;
- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

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

- ČD D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy,
- ČD D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy,
- ČD S 4/3 Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přečhodů,
- ČD D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí,
- Sešitový jízdní řád č. 704 pro trať České Budějovice – Benešov u Prahy.
- jiné vnitřní předpisy vzhledem k provozování silničního motorového vozidla nejsou předmětem zkoumání pro potřeby této zprávy.

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, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat je dán řadou použitého drážního vozidla, typem a kategorií staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a dále kategorií železničního přejezdu podle závazné ČSN 34 2650.

3.4.2 Součásti dráhy

MU vznikla na železničním přejezdu jednokolejné dráhy celostátní, vybaveném přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným, bez závor, typu SSSR, které bylo v činnosti. Podle ČSN 34 2650 je kategorie PZS 3SNI, se čtyřmi výstražníky AŽD 71, tj. bez pozitivního signálu (bez bílého přerušovaného světla). Kontrolní a ovládací prvky se nacházejí u výpravčího ŽST Veselí nad Lužnicí. Průkaz způsobilosti tohoto určeného technického zařízení vydaný Drážním úřadem ve smyslu § 47 zákona, má evidenční číslo: PZ 4732/96-E.48, s platností prodlouženou do 31. 7. 2007. Staniční zabezpečovací zařízení ŽST Veselí nad Lužnicí je reléové.

3.4.3 Komunikační prostředky

Použitými komunikačními prostředky byly služební telekomunikační zařízení mobilní (ze strany strojvedoucího) a pevné sítě (výpravčího) provozovatele dráhy a drážní dopravy, na HDV dále i radiové zařízení TRS zajišťující komunikaci mezi strojvedoucím a příslušnou osobou řídící drážní dopravu.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Činnost předmětných drážních vozidel, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat, zde registračního rychloměru, byla sledována v pořádku. Hnací drážní vozidlo bylo obsazeno jednočlennou obsluhou a mělo v činnosti vlakové zabezpečovací zařízení VZ. Systém řízení elektrické dvousystémové lokomotivy řady 363 je dán výrobcem, tj. zde

s možností automatické regulace rychlosti, dále elektrický přenos výkonu tažné síly. Podle posouzení záznamu rychloměrového proužku strojvedoucí řádně obsluhoval tlačítko bdělosti a nejvyšší dovolenou rychlost přes inkriminovaný přejezd nepřekročil.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Opatření činěná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy před vznikem MU, byla shledána bez závad.

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

Výměna verbálních hlášení, činěná zaměstnanci provozovatele v souvislosti s mimořádnou událostí, vedla k zajištění místa MU, oznámení vzniku MU a přivolání IZS a přijetí náhradních opatření vzhledem k mimořádnostem nastalých v následném provozování dráhy a drážní dopravy. Komunikace mezi zaměstnanci provozovatele, zúčastněnými na vzniku MU, byla na místě MU jednak přímá – ústní (strojvedoucí + obsluha vlaku), jednak vedená komunikačními prostředky včetně oznámení vzniku MU (strojvedoucí + výpravčí). Komunikace mezi výpravčím a strojvedoucím je dokladována prostřednictvím záznamového zařízení hovorů REDAT.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události na místě vzniku MU zajistil a činnost organizoval velitel zásahu složky HZS ČD, a. s., v součinnosti s ostatními zasahujícími a vyšetřujícími složkami. Přijatá opatření vedla k zajištění místa MU a k přijetí náhradních opatření vzhledem k mimořádnostem nastalých v následném provozování dráhy a drážní dopravy, na místě MU k bezpečnosti provozu, práce a odstranění následků střetnutí – částí nákladního automobilu z průjezdného průřezu.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlaku R 648 v době vzniku MU byl ve službě 6 hod. 24 min, výpravčí ŽST Veselí nad Lužnicí 12 hod. 14 min. Oba před směnou měli řádný odpočinek. Pracovní doba, pojížděná vozební ramena, čísla jednotlivých vlaků a obraty jsou stanoveny v Turnusovém řádu, v souladu s ustanovením Zákoníku práce a platné Kolektivní smlouvy.

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

Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik mimořádné události, včetně fyzického a psychického stresu na straně zaměstnanců provozovatele dráhy a drážní dopravy, nebyly zjištěny. Provedená detalkoholová zkouška se strojvedoucím vlaku R 648 byla s výsledkem „negativní“.

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

V uspořádání vybavení řídicích pracovišť nebo vozidel provozovatele, které by mohlo mít vliv na jejich ovládání a užívání, nebyly zjištěny nedostatky.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

V posledních pěti kalendářních letech došlo na tomto přejezdu k následujícím mimořádným událostem obdobného charakteru, tj. ke střetnutí drážního vozidla se silničním, s těmito následky:

- 1) dne 20. 10. 2003, hmotná škoda celkem 1.879.000,- Kč, bez zranění osob,
- 2) dne 13. 10. 2004, škoda 57.874,- Kč, újma na zdraví,
- 3) dne 26. 01. 2005, škoda 206.620,- Kč, újma na zdraví,
- 4) dne 10. 06. 2005, škoda 1.637.000,- Kč, újma na zdraví a smrtelné zranění,
- 5) dne 16. 06. 2005, škoda 185.000,- Kč,
- 6) dne 30. 03. 2006, škoda 241.656,- Kč, újma na zdraví,
- 7) dne 15. 05. 2007, škoda 318.119,- Kč, 2x těžká újma na zdraví.

Všechny tyto MU vznikly ze stejných příčin, a to nerespektováním výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného, bez závor, účastníky silničního provozu.

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 mimořádné události, střetnutí vlaku R 648 s nákladním automobilem na přejezdu, došlo nedodržením ustanovení § 6 odst. (3) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, neboť „*při křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích*“, a porušením ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích,

ve znění pozdějších předpisů, ze strany uživatele silniční komunikace - řidiče nákladního automobilu.

4.2 Rozbor

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

Příčinou mimořádné události bylo nedovolené vjetí řidiče nákladního automobilu na železniční přejezd. Svým jednáním porušil ustanovení § 29 odst. (1) písm. a), b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, neboť „Řidič nesmí vjíždět na železniční přejezd: a) je-li dávana výstraha dvěma červenými střídavě přerušovanými světly signálu přejezdového zabezpečovacího zařízení, b) je-li dávana výstraha přerušovaným zvukem houkačky nebo zvonku přejezdového zabezpečovacího zařízení“. Odborný zásah záchranných služeb byl proveden z důvodu potřeby ošetření a odvozu řidiče silničního motorového vozidla LZS a ošetření strojevedoucího vlaku.

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

Podle ustanovení příslušných právních předpisů je příčinou této mimořádné události nedovolené vjetí řidiče nákladního automobilu na železniční přejezd. Na základě zjištění Drážní inspekce při šetření této i předcházejících MU je však potřebné dále konstatovat, že provozování drážní dopravy na předmětné dráze celostátní vzhledem k umístění tohoto železničního přejezdu v bezprostřední blízkosti brány závodu GRENA, a. s., je nadále bez přijmutí potřebných opatření svou povahou nebezpečné. Řidiči silničních vozidel vzhledem k umístění přejezdu zde již nevěnují řádnou pozornost činnosti přejezdového zabezpečovacího zařízení a se silničními vozidly se v dobré víře řadí za sebe, včetně stání v průjezdném průřezu. Technické zařízení PZZ pro varování osob zde postrádá základní, neúčinnější, a to vizuálně i podvědomě působící psychologickou zábranu, tj. závory.

Činnost záchranných služeb nevykazovala žádné nedostatky.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

V kvalifikaci osob, postupech a údržbě nebylo zjištěno porušení ustanovení vnitřních předpisů ani zákonných ustanovení s prokazatelnou odpovědností provozovatele dráhy a drážní dopravy.

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

Šetřením nebyly zjištěny příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti ze strany provozovatele dráhy a drážní dopravy. Byly však zjištěny skryté příčiny v chování účastníků silničního provozu, a to vzhledem k umístění a způsobu zabezpečení inkriminovaného železničního přejezdu.

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

Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku této mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách, a to podle ustanovení příslušných právních předpisů, nebyly zjištěny. Jako nedostatky pro závěry o skutečných příčinách však byly zjištěny v bodu 4.3 zde uvedené skutečnosti, které na základě rozborů Drážní inspekce, podporované skutečně vznikajícím značným počtem nehodových dějů na tomto přejezdu, vypovídají o přispívajících faktorech a skrytých příčinách vzniklých MU. Jako jednoznačný, objektivní závěr doplňujícího zjištění je nutné uvést, že tento přejezd je svým umístěním v komunikačně intenzivně provozovaném extravilánu vrátnice podniku GRENA, a. s., svou povahou nebezpečný a zvláštního zřetele hodný.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Opatření návazná na tuto MU ze strany provozovatele dráhy a drážní dopravy nejsou potřebná vzhledem k příčině vzniku MU. Vzhledem k velké četnosti MU na tomto přejezdu, a to ze stejných příčin, přijala Drážní inspekce již v kalendářním roce 2005 doporučení, určená vlastníkovvi dráhy (SŽDC, s. o.) a provozovateli dráhy a drážní dopravy (ČD, a. s.). Bezpečnostnímu orgánu, tj. Drážnímu úřadu, je situace na tomto přejezdu známa již od kalendářního roku 2003. I přes tuto iniciativu Drážní inspekce a přijatá dílčí opatření z vyvolaných jednání, včetně podniku GRENA, a. s., nebyla provedena a ani požadována žádným z výše uvedených subjektů žádná zásadní opatření nutná v zájmu bezpečného drážního (i silničního) provozu. Kladným výstupem je zařazení tohoto přejezdu do Národního programu zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, a to vyvíjenou iniciativou a působením institutu Drážní inspekce v ustavené komisi Jihočeského kraje. Po vzniku této poslední MU na tomto přejezdu Drážní inspekce, dále pro řešení této co do následků závažné problematiky, iniciovala aktivní vstup představitele vyššího územně správního celku ČR - hejtmána Jihočeského kraje. Na základě jeho iniciativy bylo dne 18.

9. 2007 uskutečněno jednání příslušných odpovědných složek na místě, jehož cílem bylo posoudit možnosti řešení, navrhnout okamžitá opatření ke zlepšení situace a projednat podmínky řešení koncepčního. Dle sdělení zástupce vlastníka této dráhy, bude situace na tomto přejezdu vyřešena v rámci výstavby IV. tranzitního koridoru mimoúrovňovým křížením, avšak až v letech 2011-2013. Jako výstup z tohoto jednání byla na místě přijata doporučení na prověření případného doplnění dalších světelných skříní na stávající výstražníky PZZ a jejich nové přesměrování, zvýšení úrovně zvukové výstrahy PZZ, provedení nástřiku vodorovného dopravního značení „zákaz zastavení“ za hranicí nebezpečného pásma přejezdu směrem do závodu Grena, a. s., nadstandardní doplnění silničního dopravního značení na hlavní silniční komunikaci před odbočením k přejezdu a osazení betonových prefabrikátů na plochu před přejezdem z důvodu vhodnějšího nasměrování silničních vozidel přijíždějících k přejezdu.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad, ve smyslu § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU a s ohledem na přetrvávající neuspokojivý stav nehodovosti na předmětném železničním přejezdu, kontinuální tvrzení o jeho řádném a bezpečném stavu a nezájmu o posun v dané problematice k zásadním možnostem zvýšení bezpečnosti, popř. i stupně zabezpečení přejezdu ze strany provozovatele, vlastníka dráhy i bezpečnostního orgánu, v zájmu bezpečného drážního (ale i silničního) provozu, doporučuje bezpečnostnímu orgánu (Drážnímu úřadu), vlastníkovi dráhy (SŽDC, s. o.) a provozovateli dráhy a drážní dopravy (ČD, a. s.) instalování závorových břeven, popř. urychlené vybudování mimoúrovňového křížení předmětné železniční dopravní cesty a silniční komunikace v daném místě, jako nejúčinnějšího opatření proti opakování vzniku MU ze stejných, opakujících se příčin, tj. nerespektování výstrahy přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného, bez závor, účastníky silničního provozu.

Ve Českých Budějovicích dne 14. března 2008

Jaroslav Říha, v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Plzeň

Ing. Petr Mencl, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Plzeň

7 PŘÍLOHY

Bez příloh.