



Česká republika

Czech Republic



Drážní inspekce

The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku R 784 se silničním vozidlem v prostoru železničního přejezdu, v km 451,415, ve druhé traťové koleji mezi železničními stanicemi Vraňany – Dolní Beřkovice
(trať 527 Praha-Bubeneč – Děčín)

Pondělí, 19. března 2007

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of fast train No. 784 and a passenger car left at a level crossing between Vraňany and Dolní Beřkovice stations

Monday, 19th March 2007

Č. j.:6-19/2007/DI

Drážní inspekce
IČO: 75009561

Těšnov 5
110 00 Praha 1

mail@dicr.cz
<http://www.dicr.cz>

tel.: (+420) 224 805 444
fax: (+420) 224 805 428

SUMMARY

- Date and time: 19th March 2007, 21:29 (20:29 GMT)
- Occurrence type: level crossing accident (collision of fast train No. 784 with an empty car) with consequent derailment
- Type of train: fast train No. 784
- Location: active level crossing in km 451,415 between Vraňany and Dolní Beřkovice stations
- Consequences: 0 fatalities, 2 light injuries (1 engine driver, 1 passenger), total cost CZK 27 598 393.-
- Direct cause: third parties (intended act of level crossing user – insurance fraud)
- Underlying cause: not investigated
- Root cause: organisation of work – management of external communication
- Recommendation: 1) addressed to infrastructure manager České dráhy, a. s.:
- It is recommended to equip each level crossing with visible ID-table with unique level crossing ID-number and an emergency telephone number, in order to avoid misunderstandings when alerting emergency services or infrastructure manager in case of emergency.
 - It is recommended to provide all railway undertakings and emergency services with list of all level crossings showing their ID-numbers and emergency telephone numbers.
 - It is recommended to launch a media campaign informing the public about proper behaviour in case of emergency situation at a level crossing.
 - It is recommended to develop infrastructure manager's internal procedure responding for an emergency information from the public.
- 2) addressed to the national safety authority – Drážní úřad:
- It is recommended to apply the above recommendations to all infrastructure managers.

The Rail Safety Inspection Office will propose to Ministry for Transport to introduce mandatory identification of level crossings by the law.



Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	9
2.1 Mimořádná událost	9
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	9
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	10
2.2 Okolnosti mimořádné události	10
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	10
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, stavek, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	11
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	11
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	11
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	11
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	12
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	12
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	12
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	12
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	12
2.4 Vnější okolnosti	13
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	13
3 Záznam o podaných vysvětleních	13
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	13

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	13
3.1.2 Jiné osoby	15
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	15
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	16
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	17
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	17
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	17
3.3 Právní a jiná úprava	18
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	18
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	18
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	19
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	19
3.4.2 Součásti dráhy	19
3.4.3 Komunikační prostředky	19
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	19
3.5 Dokumentace o provozním systému	20
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	20
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	20
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	21
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	21
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	21
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	21
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	21
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	21
4 Analýza a závěry	22
4.1 Konečný popis mimořádné události	22
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	

.....	22
4.2 Rozbor	22
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	22
4.3 Závěry	24
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	24
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	24
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	24
4.4 Doplnující zjištění	24
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	24
5 Přijatá opatření	24
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	24
6 Bezpečnostní doporučení	25
7 Přílohy	26
Foto 1 Vykolejené HDV vlaku R 784 po střetnutí s os. automobilem	26
Foto 2 Vykolejená drážní vozidla vlaku R 784	26

1 SOUHRN

Dne 19. 3. 2007 ve 21:29 hodin došlo na dráze železniční, celostátní, dvoukolejně elektrifikované trati č. 527 Praha-Bubeneč – Děčín, mezi železniční stanicí (dále jen ŽST) Vraňany a ŽST Dolní Beřkovice, ve druhé traťové koleji v železničním km 451,415 v prostoru železničního přejezdu v km 451,420 ke střetnutí vlaku R 784 se silničním vozidlem.

Při mimořádné události (dále jen MU) nebyl nikdo usmrcen, došlo k lehkému zranění dvou osob a k následnému vykolejení hnacího drážního vozidla (dále jen HDV) a 3 drážních vozidel (dále jen DV).

Drážní doprava mezi ŽST Vraňany a ŽST Dolní Beřkovice byla přerušena v první i druhé traťové koleji od 21:30 hodin dne 19. 3. 2007. Obousměrný provoz po první traťové koleji byl obnoven ve 22:10 hodin dne 20. 3. 2007, provoz ve druhé traťové koleji byl obnoven dne 26. 3. 2007 v 19:45 hodin.

Mezi ŽST Vraňany – Dolní Beřkovice byla zavedena náhradní autobusová doprava.

Celková zjištěná škoda činí 27 598 393,- Kč.

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy jsou: České dráhy, a. s. (dále jen ČD, a. s.), se sídlem: Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, PSČ: 110 15, Praha 1.

V souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon), 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 – střetnutí DV se silničním vozidlem (dále jen os. automobil).

Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu druhé traťové koleje v prostoru železničního přejezdu os. automobilem, jenž byl záměrně vmanipulován do obvodu dráhy veřejnosti nepřístupného.

Příčina způsobená předpisovým rámcem je absence jednoznačného a nezaměnitelného identifikačního označení železničního přejezdu.

Bezpečnostní doporučení bylo vydáno provozovateli dráhy ČD, a. s., a Drážnímu úřadu.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K MU došlo 19. 3. 2007 ve 21:29 hodin v mezistaničním úseku Vraňany – Dolní Beřkovice, ve druhé traťové koleji, v prostoru železničního přejezdu (dále jen přejezd) v km 451,415.

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

Na přejezdu v km 451,415 bylo manipulováno s os. automobilem tak, že došlo k jeho částečnému sjetí z přejezdového tělesa do šterkového lože mezi první a druhou traťovou kolejí. Os. automobil, který se nepodařilo vyprostit, zasahoval přední částí do průjezdného průřezu druhé traťové koleje. Na místo byla přivolána Policie České republiky (dále jen PČR), která začala po příjezdu provádět opatření k zastavení drážní dopravy přes tento přejezd a k vyproštění os. automobilu. Přes prováděná opatření se nepodařilo drážní dopravu na tomto úseku trati zastavit a vlak R 784 jedoucí po druhé traťové koleji ve směru od ŽST Vraňany do ŽST Dolní Beřkovice se v prostoru přejezdu s tímto os. automobilem střetl. Osoby pohybující se kolem os. automobilu byly varovány uvedením přejezdového zabezpečovacího zařízení (dále jen PZZ) do činnosti a uzavřením přejezdu a z místa MU stačily utéct.

Vlak R 784 najel do přední části automobilu, která zasahovala do průjezdného průřezu druhé traťové koleje. Po střetnutí byl automobil odhozen do příkopu vně první traťové koleje. Těsně za přejezdem vykolejilo HDV a následně v dalších 270 metrech vykolejily i první tři za ním řazené DV. HDV bylo vymrštno do pole mimo trať vpravo ve směru jízdy, první DV otočeno na bok a zaklíněno o druhé DV, které zůstalo stát v nakloněné poloze téměř kolmo přes obě traťové koleje. Třetí DV zůstalo po vykolejení v ose druhé traťové koleje. Čtvrté DV nevykolejené bylo zaklíněno předním představkem do třetího DV.

Hrana panelů přejezdového tělesa mezi první a druhou traťovou kolejí ve směru jízdy vlaku byla poškozena. Přejezdové těleso bylo pokryto ropnými látkami a rozházeným šterkem. Stopy po vykolejení byly nalezeny ve druhé traťové koleji 11 m od hrany přejezdu. Dále byly zjištěny silně poškozené betonové pražce, směrové narušení koleje a značná deformace železničního svršku. Došlo rovněž ke zničení 4 sloupů trakčního vedení vpravo u druhé traťové koleje a oddílového návěstidla autobloku č. 2-4517. Poškozena byla i reléová skříň autobloku u návěstidla č. 2-4517 a stykové transformátory v tomto místě. Od sloupu č. 22 ke sloupu č. 26 zjištěno poškozené a prověšené trakční vedení.

Podrobný popis je uveden v Zápisu o ohledání místa MU, který je vložen ve spisu MU.

MU ohlásila z místa vzniku MU přítomná hlídka PČR operačnímu důstojníkovi PČR Mělník, který ihned aktivoval integrovaný záchranný systém. Vznik mimořádné události nahlásil i výpravčímu ŽST Vraňany. Na místě zasahovala PČR Mělník, Rychlá záchranná zdravotní služba (dále jen RZZS) Mělník a Hasičská záchranná služba (dále jen HZS) ČD, a. s., Kralupy nad Vltavou, Praha a Ústí nad Labem.

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) zahájila zjišťování příčin a okolností vzniku MU v souladu s ustanovením § 53b odst. (1) zákona na místě vzniku MU. Šetřením a zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen vrchní inspektor Územního inspektorátu Praha DI (dále jen VI DI). Na základě zjištěných skutečností nebylo nutné sestavovat tým VI DI. Způsob postupu byl stanoven operativně dle vývoje šetření, a to včetně využití konzultací s dalšími odborně způsobilými osobami DI. Při šetření DI vycházela z vlastních poznatků a zjištění a dále z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem, nahrávek a fotodokumentace poskytnuté PČR.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- strojvedoucí vlaku R 784, zaměstnanec ČD, a. s., Depo kolejových vozidel (dále jen DKV) Ústí nad Labem;
- výpravčí ŽST Vraňany zaměstnanec ČD, a. s., Uzlová železniční stanice (dále jen UŽST) Kralupy nad Vltavou;
- hlídka PČR Mělník;
- operační důstojník PČR Mělník;
- řidič os. automobilu AUDI A8, RZ 6S7 7746;
- majitel os. automobilu AUDI A8, RZ 6S7 7746;
- lehce zraněný cestující z vlaku R 784 – odvezen RZZS;
- dalších asi 130 cestujících z vlaku R 784.

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

Vlak R 784 byl sestaven z HDV 162.011-1 a šesti DV – osobních vozů, vše z DKV Ústí n/L:

1. DV - ČD řady B č. 50 54 20 – 41 357-5 vykolejený – poškozený
2. DV - ČD řady B č. 50 54 20 – 41 365-8 vykolejený – poškozený
3. DV - ČD řady B č. 50 54 20 – 41 364-1 vykolejený – poškozený
4. DV - ČD řady B č. 50 54 20 – 41 330-2 nevykolejený – poškozený
5. DV - ČD řady B č. 50 54 82 – 41 132-8 nevykolejený – poškozený
6. DV - ČD řady B č. 50 54 19 – 41 061-6 nevykolejený – poškozený

Celková délka vlaku 162 metrů, 28 náprav, celková hmotnost vlaku 349 tun, potřebná brzdicí procenta: 137 %, skutečná brzdicí procenta: 140 %.

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

Dvoukolejná elektrifikovaná trať v místě vzniku MU je vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu. Z obou stran tratě jsou polní plochy.

Nejvyšší dovolená traťová rychlost 160 km/h.

Traťové zabezpečovací zařízení je obousměrný trojznaký automatický blok třetí kategorie, typu AB 74.

Přejezdové zabezpečovací zařízení, PZS 3Z BI, typ AŽD 71 uvedeno do provozu v roce 2000.

Při ohledání místa MU přejezd shledán uzavřen z obou stran závorou, světelná i akustická výstraha byla v činnosti.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

O sjetí os. automobilu „do kolejí“ v prostoru přejezdu informoval operační důstojník PČR Mělník telefonicky výpravčího ŽST Vraňany a současně požadoval zastavení drážní dopravy.

Výpravčí ŽST Vraňany předal tuto informaci ihned výpravčímu ŽST Straškov (regionální trať Libochovice – Vraňany).

Nahrávky telefonických rozhovorů mezi hlídkou PČR, operačním důstojníkem PČR a výpravčím ŽST Vraňany jsou přílohou spisu MU.

Přepis telefonických rozhovorů mezi operačním důstojníkem PČR a výpravčím ŽST Vraňany viz bod 3.5.2.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Před vznikem MU bylo s os. automobilem na přejezdu manipulováno řidičem a vlastníkem os. automobilu tak, že byl automobilem narušen průjezdný profil druhé traťové koleje v prostoru přejezdu.

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

Vznik MU ohlásil výpravčímu ŽST Vraňany operační důstojník PČR a nezávisle na tom i strojvedoucí vlaku R 784. Výpravčí ŽST Vraňany tuto skutečnost ohlásil zátěžovému výpravčímu ŽST Kralupy nad Vltavou, jenž splnil další povinnosti v souladu s ohlašovacím plánem.

Na centrální ohlašovací pracoviště (dále jen COP) DI byla MU nahlášena ve 21:51 hodin. Na místo MU se dostavili odborně způsobilé osoby provozovatele ČD, a. s., a VI DI. Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek ČD, a. s. Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU včetně vyhotovení zápisu.

V ŽST Vraňany byla zajištěna dopravní dokumentace.

Po ohledání místa vzniku MU PČR, zaměstnanci Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Praha a přítomným VI DI, byl v 05:35 hodin dne 20.3. 2007 dán DI souhlas k zahájení odklizovacích prací.

K odstranění následků MU byla použita nehodová jeřábová jednotka provozovatele ČD, a. s.

Drážní doprava mezi ŽST Vraňany a ŽST Dolní Beřkovice byla přerušena v první i druhé traťové koleji od 21:30 hodin dne 19. 3. 2007. Dne 20. 3. 2007 ve 22:10 hodin byl mezi ŽST Vraňany – ŽST Dolní Beřkovice obnoven obousměrný provoz po první traťové koleji. Druhá traťová kolej byla zprovozněna dne 26. 3. 2007 v 19:45 hodin.

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

Vzhledem k okolnosti, že hlídka PČR byla na místě MU ještě před jejím vznikem, byl integrovaný záchranný systém aktivován okamžitě, za současného zahájení evakuace cestujících z jednotlivých DV policisty z hlídky. Postupně se na místo MU dostavily ostatní záchranné složky HZS a RZZS. Odvoz cestujících z místa MU zajistila PČR. MU šetří PČR Mělník pod čj.: ORME – 871/Tč -70-20007.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

Při MU nebyl nikdo usmrcen, lehkou újmu na zdraví utrpěl zaměstnanec ČD, a. s., strojvedoucí DKV Ústí nad Labem. Z místa MU byl převezen do nemocnice v Mělníku a poté propuštěn do domácího ošetřování.

Rovněž lehkou újmu na zdraví utrpěl cestující, který byl s podezřením na vnitřní zranění letecky přepraven do nemocnice v Praze na Bulovce, odkud byl propuštěn do domácího ošetřování.

Dále byla na místě RZZS ošetřena drobná poranění u několika cestujících, jejich totožnost nebyla PČR na místě zjištěna.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda nebyla zjištěna.

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

Poškozené HDV 162.011-1, při komisionálním zjištění technického stavu v DKV Praha odhadnuta celková škoda ve výši 9 000 000,- Kč.

Poškozené DV, osobní vůz č. 50 54 20 – 41 357-5, při komisionálním zjištění technického stavu v areálu Fy ATECO Praha odhadnuta škoda ve výši 650 000,- Kč.

Poškozené DV, osobní vůz č. 50 54 20 – 41 365-8, vzhledem k značnému poškození navržen dle č. j.: 993/07 0 12 ze dne 26. 3. 2007 na zrušení a fyzicky rozložen na místě MU dodavatelskou firmou Metalošrot Tlumačov. Odhad škody proveden ve výši 4 900

000,- Kč.

Poškozené DV, osobní vůz č. 50 54 20 – 41 364-1, vzhledem k značnému poškození navržen dle č. j.: 993/07 0 12 ze dne 26. 3. 2007 na zrušení a fyzicky rozložen na místě MU dodavatelskou firmou Metalošrot Tlumačov. Odhad škody proveden ve výši 4 900 000,- Kč.

Poškozené DV, osobní vůz č. 50 54 20 – 41 330-2, při komisionálním zjišťování technického stavu v areálu Fy ATECO Praha odhadnuta škoda ve výši 250 000,- Kč.

Poškozené DV, osobní vůz č. 50 54 82 – 40 132-8, při komisionálním zjišťování technického stavu v DKV Ústí nad Labem škoda odhadnuta ve výši 13 600,- Kč.

Poškozené DV, osobní vůz č. 50 54 19 – 41 061-6, při komisionálním zjišťování technického stavu v DKV Ústí nad Labem škoda odhadnuta ve výši 6 100,- Kč.

Dle písemného vyjádření vrchního přednosty Správy dopravní cesty Ústí nad Labem, vznikla škoda na zařízení v majetku Správy železniční dopravní cesty, s. o., ve výši 7 278 993,- Kč.

Při mimořádné události byl poškozen osobní automobil tovární značky AUDI typ A8 RZ 6S7 – 7746. Rozsah poškození byl PČR odhadnut 600 000,- Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku mimořádné události byl klid, teplota + 2 ° C, zataženo, tma.

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

V Zápisu o ohledání místa mimořádné události je v závěru zápisu konstatováno, že výpravčí ŽST Vraňany byl převezen dne 19. 3. 2007 na Okresní ředitelství PČR Mělník, k sepsání úředního zápisu. Po návratu z PČR Mělník byl natolik rozrušen, že požádal o odložení zápisu se zaměstnancem na čtvrtek 22. 3. 2007, v čemž mu bylo vyhověno. Od 21. 3. 2007 je výpravčí v dlouhodobé pracovní neschopnosti.

Ošetřující lékař a právní zástupce nesouhlasili s provedením zápisu se zaměstnancem za jeho osobní přítomnosti, z toho důvodu byla zvolena forma písemných otázek sestavených pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a drážní dopravy ČD, a. s., a

VI DI. V Úředním záznamu PČR (kopie je součástí spisu MU) a v písemné odpovědi na zaslané otázky (jsou součástí spisu MU) mimo jiné uvedl, že:

- na noční směnu výpravčího v ŽST Vraňany nastoupil řádně odpočatý, neměl žádné zdravotní potíže, nepožil před směnou alkohol;
- služba probíhala normálně bez jakýchkoliv závad;
- asi ve 21:10 hodin (neví přesně) zazvonil v dopravní kanceláři telefon, volala policie Mělník a bez dalšího představení mu bylo oznámeno, že v kolejišti na železniční trati z Cítova na Horní Beřkovice je u železničního přejezdu spadlé osobní vozidlo a že má zastavit vlakovou dopravu, že tam nemá posílat vlaky;
- si tuto informaci vyhodnotil dle podaných informací tak, že vozidlo je na kolejích mezi Cítovem a Horními Beřkovicemi;
- rozhovor proběhl krátce, policista mu doslova řekl: „*Na tom železničním přejezdu mezi Cítovem a Horními Beřkovicemi nám nějaký blbec spadl do kolejí*“;
(Pozn.: ve své písemné odpovědi na zaslané otázky již uvádí místo Cítova Lužec nad Vltavou, což je dle nahrávky telefonického rozhovoru správná citace);
- po ukončení telefonického rozhovoru se letmo podíval na hodinky, ale čas si nepamatuje, rozhovor si nikam nezaznamenal, pravdivost hovoru si neověřoval zpětným dotazem;
- ihned po ukončení rozhovoru předal skutečnost, která mu byla policií ohlášena, telefonicky výpravčímu ŽST Straškov;
- nebylo jasně řečeno, že se jedná o železniční trať mezi ŽST Kralupy nad Vltavou a Roudnicí nad Labem, že mezi ním a policistou, který mu telefonoval, došlo zřejmě k nedorozumění, a v důsledku toho si vyhodnotil, že má zastavit provoz na jiné železniční trati a u jiného přejezdu, protože jinak by tam samozřejmě žádný vlak neposlal a železniční dopravu zastavil;
- v předpisech nemá v takových případech uvedenou žádnou povinnost dělat zpětný dotaz na policii a ani zde nemá žádnou knihu na zapisování takových telefonátů;
- je přesvědčen, že na této události nemá žádnou vinu;
- usoudil, že se jedná o trať na Horní Beřkovice podle toho, že bylo hovořeno o trati, která byla uvedena pod jmény Lužec nad Vltavou – Horní Beřkovice. Z jeho znalosti místních poměrů se jedná o jediné místo, kde může sjet vozidlo ze silnice na trať. Kdyby mu policista řekl, že se jedná o silnici mezi Lužcem nad Vltavou a Horními Beřkovicemi, rozhodně by reagoval jinak;

Na otázku, zda slyšel v informaci od operačního důstojníka PČR slova „*na té hlavní trati*“ výpravčí odpověděl, že mu utkvělo v hlavě to, jak mu policie sdělila označení míst stanic, kde mělo sjet auto do kolejí. Byla to pro něj informace, o které neměl žádných pochyb.

Strojvedoucí vlaku R 784 v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl, že:

- jízda vlaku R 784 probíhala z Prahy až do Vraňan bez problémů;
- do ŽST Vraňany vjížděl na návěst Volno na vjezdovém návěstidle a rovněž na odjezdovém návěstidle byla návěst Volno;
- za vjezdu do ŽST Vraňany zhasl dálkový reflektor, aby nikoho neoslňl, a i po průjezdu

stanici měl reflektor stále zhasnutý. Náhle uviděl na vzdálenost cca 150 m na přejezdu něco podezřelého, okamžitě začal houkat, rychlost vlaku byla v tu chvíli asi 135 – 138 km/h, pak na okamžik spatřil na přejezdu automobil, který zasahoval do průjezdného profilu tak, že měl předek šikmo do jeho koleje a zadek auta směřoval k první koleji. Pak došlo k nárazu.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby se v souvislosti se vznikem MU na provozování dráhy a drážní dopravy nepodílely.

Z vyjádření řidiče a majitele os. automobilu vyplývá, že manipulace s os. automobilem na přejezdu byla záměrná s cílem vozidlo poškodit – protokoly jsou součástí spisu MU.

Svědci MU byli policisté hlídky PČR Mělník, kteří pořídili fotodokumentaci polohy os. automobilu bezprostředně před vznikem MU (je součástí spisu MU).

Operační důstojník PČR Mělník – nahrávky telefonických hovorů vedených v souvislosti s MU jsou součástí spisu MU.

Dle výsledků šetření PČR byla manipulace s os. automobilem na železničním přejezdu prováděna výše uvedenými osobami účelově.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

Ochrana dráhy je zakotvena v § 4a zákona:

Ochrana dráhy

(1) Nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak.

(2) Všechna místa na dráze a v obvodu dráhy jsou veřejnosti nepřístupná s výjimkou

a) dráhy a jejího obvodu, pokud je dráha vedena po pozemní komunikaci,

b) dráhy a jejího obvodu v místě křížení dráhy s pozemní komunikací,

c) prostor určených pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou,

d) veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy,

e) volných ploch vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy.

Povinnosti osob nacházejících se v obvodu dráhy jsou stanoveny v § 22 odst. (4) zákona:

(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 na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.

V části první § 1 odst. (1) písm. i) stanoví vyhláška Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb.,

kteřou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů, mimo jiné pojem průjezdný průřez:

Pro účely této vyhlášky se rozumí

i) průjezdným průřezem obrys obrazce v rovině kolmé k ose koleje, jehož osa je kolmá ke spojnicí temen kolejnic a prochází středem koleje a který vymezuje vzdálenosti vně ležících staveb, zařízení a předmětů od osy koleje a od spojnice temen kolejnic, kromě případů, kdy z funkčních důvodů musí dojít ke styku těchto zařízení s drážním vozidlem.

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

Provozovatel dráhy stanovil technologické postupy pro jednotlivé činnosti ve svých vnitřních předpisech. Na postup při oznámení o ohrožení osob a bezpečnosti provozu (v daném případě ohlášení o sjetí os. automobilu ze železničního přejezdu do kolejí) lze vztahovat:

v obecné rovině čl. 29 vnitřního předpisu ČD D2 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy:

29. Ve smyslu předpisu ČD D2 je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost železniční dopravy. Každý zaměstnanec dopravní služby je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.

Dále čl. 85 vnitřního předpisu ČD Z2 - Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení:

85. Pokud se obsluhující zaměstnanec dozví, že na přejezdu je překážka nebo jiné možné ohrožení bezpečnosti provozu na přejezdu, např. uváznuté motorové vozidlo, spadlý náklad apod., je povinen neprodleně učinit takové opatření, aby bylo zabráněno jízdě železničního kolejového vozidla na přejezd. Totéž je povinen učinit i v případě, že se dozví o stavu PZZ, kdy není schopno předepsaným způsobem informovat účastníky silničního provozu o blížícím se železničním kolejovém vozidle, ale indikace tuto situaci nepostihují (poškozené břevno závory, poškozený stojan závory apod.).

Vysvětlivka provozovatele dráhy ČD, a. s.:

PZZ - přejezdové zabezpečovací zařízení;

PZS - přejezdové zabezpečovací zařízení světelné;

Obsluhujícím zaměstnancem se u PZS provozovaných podle předpisu ČD Z2 příloha 2, 3, 4, 5, 6 rozumí zaměstnanec ve službě, na jehož pracovišti jsou instalovány indikační, případně ovládací prvky příslušného PZS a jehož povinností je uvedené prvky sledovat, případně obsluhovat.

Ve vnitřním předpisu ČD D17 - Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, jsou v části druhé „Ohlašování mimořádných událostí“, v kapitole I. „Ohlašovací povinnost“, mimo jiné v čl. 46 stanoveny povinnosti ohlašovacího pracoviště:

46. Ohlašovací pracoviště po vzniku MU při provozování dráhy a drážní dopravy podle její povahy provede bez zbytečné prodlevy opatření k zabránění vzniku dalších škod a bezodkladně ohlásí vznik MU

v kapitole II. „Způsoby, obsah a termíny hlášení mimořádných událostí“, čl. 64 pak stanoví mimo jiné povinnost zaměstnance ohlašovacího pracoviště zapisovat veškeré

nahlašované údaje:

64. Zaměstnanci na ohlašovacím pracovišti, kterým je MU hlášena a kteří hlášení dále předávají, si veškeré nahlašované údaje souběžně zapisují. Tento zápis použijí pro předání hlášení dle čl. 46 a následně jej předají pověřené osobě. Zápis se provádí i v případě, že je hovor zaznamenáván záznamovým zařízením.

V části čtvrté „Šetření a evidence mimořádných událostí“, v kapitole II. „Postup při šetření mimořádných událostí“, písm. H „Definice skupin mimořádných událostí“, je mimo jiné uvedeno v čl. 147 Mimořádné události jsou:

- *blíže nespécifikované MU, vzniklé bez souvislosti s pohybem drážního vozidla.*

(Ve vnitřním předpisu ČD 1/D17 - Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí, v příloze č. 15 „Kategorizace mimořádných událostí pro statistické potřeby ČD, a. s.“, jsou v odstavci MU skupiny C – ohrožení označeny tyto MU jako C20).

Znalost výše uvedených ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy má výpravčí na pracovišti ŽST Vraňany stanovenou.

Vrchní přednosta UŽST Kralupy nad Vltavou vydal dne 28. 4. 2004 Rozkaz vrchního přednosty UŽST č. 2/2004, v němž stanovil pracoviště výpravčího ŽST Vraňany jako ohlašovací pracoviště pro ŽST Vraňany, 1. a 2. traťovou kolej Nelahozeves – Dolní Beřkovice, traťovou kolej Vraňany – Lužec nad Vltavou a traťovou kolej Vraňany – Straškov.

Provozovatel dráhy ČD, a. s., ve vnitřním předpisu ČD 1/D5 – Prováděcí opatření k předpisu pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace, vydal pokyny pro sestavení staničního řádu (dále jen SR) železniční stanice a jeho příloh. V příloze čís. 47B - Havarijní opatření, stanovuje uvést mimo jiné všechna vydaná opatření k havarijním situacím, která nejsou součástí „Obalu mimořádné události“, včetně postupu při oznámení o ohrožení osob a bezpečnosti provozu. Ve SR ŽST Vraňany je v příloze čís. 47B uvedeno pouze „Opatření při havarijním úniku nebezpečných věcí“.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

Písemné záznamy jsou součástí spisu.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V souladu s vnitřními předpisy provozovatele dráhy. Plnění povinností ohlašovacích pracovišť UŽST Kralupy nad Vltavou jsou běžně kontrolovány, závady nebyly dosud zjištěny.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Netýká se.

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 vnitrostátní právní předpisy:

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace, ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva dopravy 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, v platném znění.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, 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.

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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly použity následující vnitřní předpisy a technologické postupy ČD, a. s., schválené rozhodnutím osoby odborně způsobilé:

ČD D1 – Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy;

ČD D2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy (dále jen ČD D2);

ČD 1/D5 – Prováděcí opatření k předpisu pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace;

ČD D7 – Předpis pro řízení provozu;

ČD D 15 – Předpis pro provádění kontrolní činnosti v dopravním provozu;

ČD D17 – Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí (dále jen ČD D17);

ČD 1/D17 – Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí (dále jen ČD 1/D17);

ČD Ok 2 – Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance železnic;

ČD T 100 – Provoz zabezpečovacích zařízení;

ČD T 108 – Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení;

ČD V 8/II – Předpis pro údržbu rychloměrů a vyhodnocování jejich záznamů;

ČD V 15/I – Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel

ČD Z2 – Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení (dále jen ČD Z2);

Staniční řád ŽST Vraňany.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Přejezd v km 451,415 mezi ŽST Vraňany a Dolní Beřkovice je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) se závislostí na jízdě drážních vozidel, s pozitivním signálem a celými závorami. Informace o stavu přejezdového zabezpečovacího zařízení je předávána obsluhujícímu zaměstnanci. Délka přejezdu je 15,64 metru, šířka 6 metrů, úhel křížení 110 °.

Traťové zabezpečovací zařízení univerzální obousměrný autoblok AŽD AB 3-74.

Mobilní část vlakového zabezpečovacího zařízení s elektromagnetickými snímači pro liniový přenos návěstních znaků s kontrolou bdělosti strojvedoucího, pro provoz kódovaných tratí s lokomotivním adaptérem XX 48.

3.4.2 Součásti dráhy

Vyhláška Ministerstva dopravy č.177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 177), v části třetí, hlava první, § 9, písm. c) zahrnuje železniční přejezdy do součástí dráhy.

Vyhláška Ministerstva dopravy č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (dále jen vyhláška č. 173), stanoví v § 3:

K zabezpečení dráhy slouží stanovení způsobu a podmínek pro označování zařízení dráhy, návěstění, stanovení podmínek k viditelnosti návěstidel a podmínky určení zábrzdné vzdálenosti.

dále v § 4 Označování zařízení dráhy:

odst. (1) Koleje, výhybky, kolejové křížovatky, zařízení pro boční ochranu vlakové cesty a návěstidla musí být označeny číslem, popřípadě písmeny nebo jejich kombinacemi. V jedné dopravně se stejné označení zařízení nesmí opakovat.

odst. (3) Označení zařízení části dráhy musí být jednotné na celé dráze, pro kterou bylo vydáno úřední povolení k provozování.

3.4.3 Komunikační prostředky

V ŽST Vraňany se používá k předávání pokynů telefonní spojení traťové a dále je k dispozici veřejná telefonní síť.

Spojení výpravčího se strojvedoucími HDV je prostřednictvím traťového radiového spojení (TRS).

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Dle záznamu elektronického rychloměru z HDV 162.011-1 se vlak R 784 blížil k přejezdu rychlostí 137 km/h. Před místem střetu je zaznamenána zvuková výstraha (lokomotivní houkačka) v době od 21:28:40 do 21:28:44 hodin. Ve 21:28:43 při rychlosti 136 km/h začal únik tlaku vzduchu z hlavního potrubí. Ve 21:28:44 hodin došlo ke střetnutí vlaku R 784 s os. automobilem při rychlosti 136 km/h. Od místa úniku tlaku z hlavního potrubí ujel vlak

135 metrů do zastavení ve 21:28:52 hodin. Záznam této jízdy v elektronickém rychloměru byl ukončen ve 21:28:54 hodin.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku 140 km/h nebyla překročena.

Vlakový zabezpečovač v činnosti byl strojvedoucím obsluhován v průběhu celé registrované směny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Na základě způsobu formulace ohlášení a následného požadavku vyhodnotil výpravčí ŽST Vraňany podané informace tak, že zcela nepochybně provedl opatření k zastavení drážní dopravy v mezistaničním úseku Vraňany – Straškov.

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

Přepis telefonických rozhovorů mezi operačním důstojníkem PČR Mělník a výpravčím ŽST Vraňany tak, jak byl zaznamenán nahrávacím zařízením PČR Mělník:

19. 3. 2007 ve 21:16:50 hodin:

Výpravčí : *haló.*

Policista : *no policie Mělník. To jsou Vraňany nádraží ?*

Výpravčí : *Vraňany nádraží ano.*

Policista : *pane výpravčí prosím vás máme teďka zprávu, že na železničním přejezdu mezi Lužcem a Horníma Beřkovicema na tý hlavní trati, nějak blbec sjel ze silnice a zůstal viset na kolejích, mimo mimo přejezd, nepouštějte tam teďka nic já tam hned posílám policejní hlídku.*

Výpravčí : *no, my tam teď nic nejedem, a pak mi zavolejte, ju ?*

Policista : *jo zavolám samozřejmě.*

Výpravčí : *v pořádku.*

Policista : *jo.*

19. 3. 2007 ve 21:29:39 hodin:

Výpravčí : *Vraňany*

Policista : *no, Mělník policie, vy jste tam pustili vlak!*

Výpravčí : *nepustili.*

Policista : *teď to tam do toho vlítlo !*

Výpravčí : *jak tam mohl do toho vlítnout vlak?*

Policista : *já nevím teď mi dává hlídka, že do toho najel vlak !*

Výpravčí : *a dyť tam nemoh jet vlak.*

Policista : *já nevím teď mi volá hlídka, že do toho najel vlak.*

Výpravčí : *no tak počkejte dyť tam,*

Policista : *slyšíte to jo ?*

Výpravčí : *dyť tam, na kterej tady ten jo?*

Policista : *no, teď mi hlásí hlídka, že do toho najel vlak.*

Výpravčí : *Ježišmarjá, tak já myslel na Horní Beřkovice.*

Policista : *ne, já jsem vám říkal na silnici na Horní Beřkovice na ústecký trati. Pane já to tady mám nahraný.*

Výpravčí : *no tak dobře, tak já to.*

Policista : *takže tam máte nehodu, tak jste to nezabezpečili.*

Výpravčí : *pane bože já se*

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo provozovatelem dráhy řádně zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

V souladu se zákoníkem práce a s turnusovým řádem ČD, a. s.

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetření neprokázalo jejich vystavení fyzickému ani psychickému stresu před vznikem MU.

Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

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

Nemá souvislost s příčinou mimořádné události.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Obdobná MU zatím na Drážní inspekci nebyla evidována.

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 19. 3. 2007 cca ve 21.00 hodin bylo na přejezdu v km 451.420 dvoukolejně elektrifikované trati č. 527 Praha-Bubeneč – Děčín, mezi ŽST Vraňany a ŽST Dolní Beřkovice záměrně manipulováno s os. automobilem tak, aby došlo k jeho poškození. S os. automobilem bylo částečně sjeto z přejezdového tělesa do štěrkového lože mezi první a druhou traťovou kolejí tak, že přední část automobilu zasahovala do průjezdného průřezu druhé traťové koleje. Na místo byla přivolána PČR, která začala po příjezdu provádět opatření k zastavení drážní dopravy přes tento přejezd a k vyproštění os. automobilu. Operační důstojník PČR telefonicky informoval o překážce na kolejích výpravčího ŽST Vraňany a požadoval zastavení drážní dopravy. Podanou informaci vyhodnotil výpravčí tak, že bezprostředně po ukončení telefonického hovoru s PČR provedl opatření k zastavení provozu na regionální trať Libochovice – Vraňany, tj. předal tuto informaci ihned výpravčímu ŽST Straškov.

Ve 21:28 hodin vjel vlak R 784 do ŽST Vraňany a na návěst Volno na odjezdovém návěstidle pokračoval v další jízdě po druhé traťové koleji ve směru od ŽST Vraňany k ŽST Dolní Beřkovice. Ve 21:28:44 hodin se v rychlosti 136 km/h střetl v prostoru přejezdu se stojícím os. automobilem.

Vlak R 784 najel do přední části automobilu. Nárazem byl automobil odhozen do příkopu vně první traťové koleje. Těsně za přejezdem vykolejilo HDV a následně i první tři za ním řazené DV.

4.2 Rozbor

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

Na přejezdu bylo s os. automobilem záměrně manipulováno tak, aby došlo k jeho poškození. Při této manipulaci byl os. automobil z větší části umístěn do obvodu dráhy veřejnosti nepřístupné. Uvedená činnost svým charakterem ohrozila bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.

Uvedené jednání je z hlediska zákona protiprávní a naplňuje skutkovou podstatu správního deliktu dle § 50 odst. (1) písm. c), e) zákona.

Poškození os. automobilu bylo ohlášeno PČR. Hlídka PČR po příjezdu k přejezdu informovala operačního důstojníka a ze záznamu hovoru je evidentní, že oba policisté se bez problému dohodli, o který přejezd se jedná. Operační důstojník poté telefonicky informoval výpravčího ŽST Vraňany a ze záznamu tohoto hovoru je zřejmé, že místo přejezdu identifikoval z hlediska pozemní komunikace, což ovšem neuvedl („...na

železničním přejezdu mezi Lužcem a Horníma Beřkovicema....“). Výpravčí pak reagoval na takto označená místa jako na označení míst na dráze, která je víceméně souběžná a oba názvy se na ní vyskytují. Tomu odpovídá i jeho bezprostřední reakce:

- v telefonickém rozhovoru („...no, my tam teď nic nejedem, a pak mi zavolejte, ju?“);
- v opatření, které bezprostředně poté učinil, tj. ihned po ukončení rozhovoru předal sdělenou informaci telefonicky výpravčímu ŽST Straškov;
- v následujícím telefonickém rozhovoru s operačním důstojníkem PČR, v němž mu byl oznámen vznik MU:

Policista : *no, Mělník policie, vy jste tam pustili vlak!*

Výpravčí : *nepustili.*

Policista : *teď to tam do toho vlítlo !*

Výpravčí : *jak tam mohl do toho vlítnout vlak?*

Policista : *já nevím teď mi dává hlídka, že do toho najel vlak !*

Výpravčí : *a dyť tam nemoh jet vlak.*

Důvod, proč výpravčí nereagoval na další část informace operačního důstojníka PČR („...na tý hlavní trati, nějak blbec sjel ze silnice a zůstal viset na kolejích,...“) nebyl z důvodů uvedených v bodě č. 3.1.1 této zprávy šetřením dostatečně objasněn.

Uvedená komunikace zcela nepochybně dokazuje rozdílné vnímání identifikace přejezdu policisty a drážními zaměstnanci, což je v podstatě poplatné jejich pracovnímu zaměření. Železniční přejezd je dle § 9 vyhlášky č. 177 zahrnut do součástí dráhy, ale na rozdíl od jiných součástí (koleje, výhybky atd.) není vyjmenován mezi zařízeními dráhy (§ 4 vyhlášky č. 173), jejichž označování slouží dle § 3 vyhlášky č. 173 k zabezpečení dráhy. Lze konstatovat, že zcela nezaměnitelné, jednoznačné označení železničního přejezdu umístěné u výstražných křížů a všeobecné zavedení tohoto systému identifikace u provozovatelů drah, drážní dopravy a integrovaného záchranného systému, nedorozumění tohoto typu odstraní.

Pomine-li se okolnost určení místa přejezdu, lze konstatovat, že výpravčí ŽST Vraňany jednal po obdržení informace o sjetí os. automobilu v prostoru železničního přejezdu do kolejí ve smyslu vnitřních předpisů provozovatele dráhy ČD D2 (čl. 29) a ČD Z2 (čl. 85), tj. provedl opatření k zastavení provozu.

Z hlediska činnosti integrovaného záchranného systému lze velmi pozitivně hodnotit zásah hlídky PČR, která byla na místě MU ještě před jejím vznikem a okamžitě zahájila evakuaci cestujících z jednotlivých DV ještě před příjezdem ostatních záchranných složek HZS a RZZS.

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

Narušení průjezdného průřezu druhé traťové koleje v prostoru přejezdu os. automobilem, jenž byl záměrně vmanipulován do obvodu dráhy veřejnosti nepřístupného.

Činností, která svým charakterem ohrozila bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy byl porušen § 4a odst. (1), (2), § 22 odst. (4) zákona, § 11 odst. (9) vyhlášky č. 177.

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

Chybějící všeobecný systém označování přejezdů, umožňující jejich jednoznačnou a nezaměnitelnou identifikaci.

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

Z jednání výpravčího vyplynulo, že oznámení o spadnutí os. automobilu do kolejí nepovažoval za MU.

Na základě rozboru MU ohlašovaných na DI provozovatelem dráhy ČD, a. s., jako kategorie C20 lze konstatovat, že i v tomto případě mělo být po provedeném opatření dále postupováno ve smyslu čl. 46 a 64 vnitřního předpisu ČD D17, viz bod 3.2.1 této zprávy.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatelem dráhy ČD, a. s., nebyla přijata žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU doporučuje provozovateli dráhy ČD, a. s.:

- Zavést systém označení každého přejezdu na jím provozované dráze, umožňující jeho jednoznačnou a nezaměnitelnou identifikaci. Toto označení fyzicky umístit na přejezd tak, aby bylo jeho součástí. Spolu s označením přejezdu uvést i telefonní čísla odborně způsobilých osob provozovatele dráhy řídících drážní dopravu v úsecích, ve kterých se přejezd nachází.
- Přidělené označení přejezdů zapracovat do tabulky traťových poměrů pro každý traťový úsek.
- Přidělené označení přejezdů předat jednotlivým složkám integrovaného záchranného systému s požadavkem zavedení jeho používání vždy při potřebě identifikace přejezdu.
- Současně s instalací označení na přejezdech zabezpečit mediální kampaň za účelem informování uživatelů přejezdů s poukázáním na možnost jeho využití při vzniklých problémech v prostoru přejezdu.
- Přijmout opatření které zajistí, aby zaměstnanci řídící a organizující drážní dopravu při obdržení informace o možném narušení a ohrožení plynulosti a bezpečnosti drážní dopavy, byť i nepřesné, postupovali do doby zjištění skutečného stavu věcí jako při ohlášení vzniku MU. Rozsah přijatých opatření přitom stanovit v nepřímé úměrnosti k rozsahu a odborné úrovni přijaté informace a k odbornosti informátora.

DI doporučuje Drážnímu úřadu jako bezpečnostnímu a regulačnímu orgánu pro provozování drah a drážní dopavy rozšířit toto bezpečnostní doporučení na ostatní provozovatele dráhy celostátní, regionální a vleček a stanovit těmto provozovatelům drah kritéria pro označení přejezdů tak, aby toto označení bylo na uvedených železničních dráhách nezaměnitelné.

Na základě výše uvedeného bezpečnostního doporučení Drážní inspekce navrhne Ministerstvu dopavy stanovení povinnosti označování železničních přejezdů legislativní úpravou stávající vyhlášky.

V Praze dne 11. července 2007

Zdeněk Malý, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto 1 Vykolejené HDV vlaku R 784 po střetnutí s os. automobilem



Foto 2 Vykolejená drážní vozidla vlaku R 784