



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 13772 s motocyklem na železničním přejezdu v km 15,590,
dráhy regionální Šumperk – Kouty nad Desnou, traťovém úseku Šumperk – Petrov
nad Desnou (trať 312 A)

Pondělí 9. října 2006

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of passenger train No. 13772 and a motorcycle
between Šumperk – Petrov nad Desnou stations

Monday, 9th October 2006

Č. j.: 6-145/2006-UI1

SUMMARY

- Date and time: 9th October 2006, 15:54 (13:54 GMT)
- Occurrence type: level crossing accident (collision of passenger train No. 13772 with a motorcycle)
- Type of train: passenger train No. 13772
- Location: passive level crossing in km 15,590 between Šumperk and Petrov nad Desnou stations
- Consequences: 0 fatalities, 1 light injury, total cost CZK 42 740,-
- Direct cause: third party (motorcycle driver violence)
- Underlying cause: not investigated
- Root cause: not investigated
- Recommendation: not issued

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	8
2.1 Mimořádná událost	8
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	8
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	8
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	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 ..	9
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	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	15
3.4.3 Komunikační prostředky	15
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	15
3.5 Dokumentace o provozním systému	16
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	16
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	16
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	16
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	16
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	16
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	17
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	17
4 Analýza a závěry	17
4.1 Konečný popis mimořádné události	17
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	17

4.2 Rozbor	18
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	18
4.3 Závěry	19
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	19
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	20
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	20
4.4 Doplnující zjištění	20
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	20
5 Přijatá opatření	22
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	22
6 Bezpečnostní doporučení	22
7 Přílohy	23
Foto 1: Pohled na železniční přejezd ze směru jízdy motocyklu	23
Foto 2: Foto přejezdové vozovky	23

1 SOUHRN

Dne 9. 10. 2006 v 15:54 h došlo k mimořádné události v drážní dopravě ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen MU), kdy se na železničním přejezdu dráhy regionální Šumperk – Kouty nad Desnou v km 15,590 (trať 312 A) střetlo drážní vozidlo jedoucí jako vlak Os 13772 se silničním motorovým vozidlem – motocyklem YAMAHA, registrační značky 2M2 122 (dále jen motocykl).

Po vzniku MU byl na místě ošetřen řidič motocyklu.

Železniční přejezd (dále jen ŽP) je pro uživatele pozemní komunikace označen a zabezpečen z obou směrů svislými dopravními značkami A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Škoda na hnacím drážním vozidle (dále jen HDV) řady 810.221-2 činí 2.740,- Kč, na motocyklu YAMAHA 40.000,- Kč

Příčinou vzniku MU byl nedovolený vjezd silničního motorového vozidla – motocyklu na ŽP v době jízdy drážního vozidla - vlaku Os 13772.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí (dále jen DI) vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K vzniku MU došlo dne 9. 10. 2006 v 15:54 h, na dráze regionální Šumperk – Kouty nad Desnou (trať 312 A), železniční přejezd v km 15,590 mezi dopravními – železničními stanicemi (dále jen žst.) Šumperk – Petrov nad Desnou.

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

Vlak Os 13772 odjel z výchozí žst. Šumperk do žst. Petrov nad Desnou v 15:50 h. Cílovou stanicí byla dopravna na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy (dále jen D3) Kouty nad Desnou. Jízda vlaku do km 15,590 probíhala bez mimořádností. Před ŽP v km 15,590 dávala osoba řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) opakovaně zvukovou návěst „Pozor“ a snižovala rychlost vlaku, jelikož bezprostředně za tímto přejezdem následuje zastávka Víkřovice, ve které tento vlak pravidelně zastavuje pro výstup a nástup cestujících. V okamžiku průjezdu vlaku Os 13772 přes ŽP v km 15,590 vjel zprava ve směru jízdy vlaku na tento přejezd také motocykl, který narazil do pravé strany HDV 810.221-2. Strojvedoucí zaregistroval tento náraz a ihned zavedl rychločinné brzdění. Čelo vlaku zastavilo v km 15,650, tj. 60 m za místem vzniku MU. Motocykl byl odhozen mimo prostor ŽP vpravo ve směru jízdy vlaku Os 13772. Po zastavení vlaku, strojvedoucí oznámil výpravčímu žst. Petrov nad Desnou vznik MU.

ŽP se nachází v km 15,590 jednokolejně regionální dráhy č. 312 A Šumperk – Kouty nad Desnou mezi železniční stanicí žst. Šumperk a žst. Petrov nad Desnou, v obci Víkřovice. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací v místě MU je 90°.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy motocyklu 7,10 metrů, z opačné strany 4,00 metrů. ŽP je pro uživatele pozemní komunikace označen a zabezpečen z obou směrů svislými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován výpravčím žst. Petrov nad Desnou v 16:00 h. Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba Šumperk, Hasičská záchranná služba Šumperk a Policie České republiky - Dopravní inspektorát Šumperk.

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

Vznik MU byl Drážní inspekcí (dále jen DI) na centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) za provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy oznámen v 16:18 h, vedoucím železničního provozu provozovatele drážní dopravy, kterým je firma Connex Morava a. s. (dále jen dopravce).

V 16:33 h rozhodl zaměstnanec COP o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě. Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU na místě byl pověřen vrchní inspektor ÚI Ostrava. Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno ve smyslu § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a § 11 a § 12 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.).

Za provozovatele drážní dopravy byla pověřena zjišťováním příčin a okolností vzniku MU pověřená odborně způsobilá osoba dopravce.

Za provozovatele dráhy byla pověřena zjišťováním příčin a okolností vzniku MU odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy až na základě vykonaného státního dozoru ve věcech drah provedeného Drážní inspekcí dne 28. 3. 2007.

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 dráhy a dopravce:

- strojvedoucí HDV v čele vlaku Os 13772, zaměstnanec dopravce firmy Connex Morava a. s.;

Zúčastněný:

- řidič motocyklu YAMAHA, r. z. 2M2 122.

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

Vlak Os 13772 byl určen k přepravě cestujících. Výchozí stanicí vlaku byla ŽST Šumperk a cílovou dopravnou D3 Kouty nad Desnou.

Vlak Os 13772 byl sestaven z HDV - motorového vozu řady 810.221-2 v čele vlaku, jednoho taženého drážního vozidla (dále jen TDV) přívěsného vozu řady 010.609-6 a HDV 810.141-2 na postrku.

Vlak měl 42 m, 6 náprav, 71 t, normativ potřebných brzdících procent 61, skutečná brzdící procenta 79, I. způsob brzdění, režim brzdy P.

Vlakové HDV 810.221-2 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha pod ev. č. PZ 7838/04-V.22, dne 2. 9. 2004. Poslední pravidelnou technickou kontrolu HDV provedla dne 27. 9. 2006 odborně způsobilá osoba dopravce s výsledkem – bez závad.

Po MU bylo čelo vlaku řádně označeno návěstí „Začátek vlaku“ v souladu s § 39 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.)

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

Železniční trať je v místě ŽP v km 15,590 vedena v přímém směru, ve směru jízdy vlaku Os 13772 na spádu 8‰. Přejezdová konstrukce ŽP je živičná. Žlábek je tvořen zaklopenou kolejnicí. Šířka ŽP je 4,30 metrů. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 90°. ŽP byl zřízen v roce 1941.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy motocyklu 7,10 metrů, z opačné strany 4,00 metrů.

ŽP je pro uživatele pozemní komunikace označen a zabezpečen z obou směrů svislými výstražnými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

Největší traťová rychlost v místě vzniku MU je 80 km.h⁻¹, návěstidlo pro traťovou rychlost s návěstí „ Rychlost 80 km.h⁻¹“ je umístěno ve směru jízdy vlaku Os 13772 v km 14,300 tj. 1290 m před místem vzniku MU. Zábrazdná vzdálenost je 700 metrů.

Pozemní komunikace je před i za ŽP přímá. Povrch vozovky v místě ŽP i v okolí byl v době MU suchý, bez zjevných výmolů či výtluků.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Za jízdy vlaku v úseku mezi žst. Šumperk a žst. Petrov nad Desnou nejsou běžně používány žádné komunikační prostředky, včetně traťového radiového spojení.

Strojvedoucí pouze opakovaně dával lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Žádné práce na místě ani v blízkosti MU nebyly prováděny. Byla pouze uskutečněna jízda vlaku Os 13772 mezi žst. Šumperk a žst. Petrov nad Desnou.

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

Strojvedoucí HDV 810.221-2 a výpravčí žst. Petrov nad Desnou postupovali dle vnitřní směrnice provozovatele dráhy o hlášení nehod „Havarijní plán – Železnice Desná“.

Strojvedoucí z HDV 810.221-2 oznámil v 15:58 h vznik MU mobilním telefonem výpravčímu žst. Petrov nad Desnou. Ten vznik MU v 16:00 h ohlásil PČR Petrov nad Desnou, Rychlé záchranné službě Šumperk, HZS Šumperk, zaměstnanci nehodové pohotovosti dopravce a provozovateli dráhy. Zaměstnanec nehodové pohotovosti dopravce vznik MU ohlásil na centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce v 16:18 h nejen za dopravce, ale i za provozovatele dráhy. Centrálním ohlašovacím pracovištěm Drážní inspekce byl v 16:33 h oznámen vznik MU nehodové pohotovosti Územního inspektorátu Ostrava a rozhodnuto o zahájení zjišťování příčin a okolností na místě MU. MU byla oznámena Drážní inspekci ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností.

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

MU byla oznámena integrovanému záchrannému systému policie a zdravotnické záchranné služby ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb. bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností výpravčím žst. Petrov nad Desnou v 16:00 h.

Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba Šumperk, která na místě ošetřila řidiče motocyklu, Hasičská záchranná služba a Policie České republiky (dále jen PČR) Dopravní inspektorát Šumperk.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Na místě MU byl ošetřen řidič motocyklu.

K újmě na zdraví u cestujících, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce ani třetích osob při MU nedošlo.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na motocyklu YAMAHA dle kvalifikovaného odhadu PČR vznikla škoda ve výši 40.000,- Kč.

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

Komisionální prohlídkou motorového vozu 810.221-2 vykonanou dne 11. 10. 2006 na pracovišti Českých drah, a. s., v Depu kolejových vozidel Olomouc, provozní jednotky Šumperk bylo zjištěno: deformovaná pravá horní část krytu čela na přední straně, ohnutá pravá stupačka, poškozený kabel náhonu rychloměru včetně průchodky, ulomená konzola maziva mazání okolků. Škoda na HDV byla vyčíslena ve výši 2.740,- Kč.

Sekundární škoda způsobená MU vznikla náklady na náhradní autobusovou dopravu ve výši 731,- Kč. Drážní doprava byla v úseku žst. Šumperk – žst. Petrov nad Desnou přerušena dne 9. 10. 2006 od 15:54 h do 17:55 h téhož dne, tj. 121 min. Odřeknuty byly vlaky Os 13772/13775 v úseku Petrov nad Desnou – doprava D3 Kouty nad Desnou a zpět a Os 13773 v úseku Petrov nad Desnou - Šumperk. Vlaky Os 23866/23867 byly v úseku žst. Šumperk a žst. Petrov nad Desnou nahrazeny autobusy firmy Connex Morava a. s.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí: + 16° C, klid, jasno, denní doba, viditelnost nad 100 m, nebyla snížena povětrnostními vlivy.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

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

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

Strojvedoucí vlaku Os 13772 v zápise „Zápis se zaměstnancem“ vyhotoveném dne 9. 10. 2006 mimo jiné uvedl: „..... Před přejezdem jsem již brzdil při dojezdu do zastávky Vikýřovice a před přejezdem jsem dával návěst „Pozor“. Motocyklista... .. na přejezdu narazil do pravé přední části mot. vozu. Použil jsem rychlobrzdu a vlak zastavil. Po zastavení jsem vystoupil a šel poskytnout pomoc řidiči motocyklu. Řidič byl zraněn na pravé noze, nikoli vážně. Potom jsem tuto událost nahlásil mobilním telefonem dirigujícímu dispečerovi v Petrově n. D.“

3.1.2 Jiné osoby

Řidič motocyklu YAMAHA – v „Protokolu o ústním projednávání dopravního přestupku č. j. 173465/2006 DOP/JOSL“ vyhotoveném Odborem dopravy Městského úřadu Šumperk je uvedeno pochybení řidiče motocyklu, a to nerespektování dopravní značky P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ a dále pokračování v jízdě přes železniční přejezd v době, kdy již bylo vidět a slyšet vlak.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Jízda vlaků mezi žst. Šumperk a Petrov nad Desnou je zabezpečena poloautomatickým blokem. Strojvedoucí vlaku Os 13772 se za jízdy v předmětném traťovém úseku řídil pokyny – návěstmi a skutečnostmi, které pozoroval ze svého stanoviště, nacházejícího se v čele vlaku, na pravé straně vlakového HDV 810.221-2. Vzniku MU předcházel pokyn provozovatele dráhy nepřenositelným varovným návěstidlem „Pískejte“ umístěným 195 m před inkriminovaným ŽP (bezprostředně za ŽP v km 15,390). Pokyn byl určen strojvedoucímu vlaku Os 13772. Na pokyn návěstí „Pískejte“ následoval pokyn dopravce daný lokomotivní houkačkou návěstí „Pozor“ opakovaně. Tento varovný pokyn byl určen k varování účastníků silničního provozu, tj. i řidiče motocyklu, že se k ŽP blíží drážní vozidlo. Další pokyny, související se vznikem MU jsou pokyny provozovatele dráhy účastníkům silničního provozu, a to formou svislých dopravních značek A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zdravotní a odborná způsobilost zaměstnanců provozovatele drážní dopravy firmy Connex Morava a. s., se řídí ustanoveními vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění (dále jen vyhláška č. 101/1995 Sb.). Strojvedoucí provedl poslední periodickou zdravotní prohlídku dne 14. 10. 2004 s platností 2 roky.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců provozovatele drážní dopravy firmy Connex Morava a. s., stanoví vnitřní předpis „OS-Ž 10.5 Vzdělávání a výcvik zaměstnanců ŽD, ve znění

změny č. 1“ schválený dne 26. 4. 2006, s účinností od 1. 5. 2006. Pro osoby řídící hnací drážní vozidlo je vnitřním předpisem stanovena odborná zkouška číslo „C 2“.

Poslední školení s přezkoušením bylo provedeno dne 20. 6. 2006.

Strojvedoucí je osobou odborně způsobilou, s platným průkazem způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 202022, vydaným ve smyslu § 45 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, Drážním úřadem (dále jen DU) dne 28. 7. 2000 na dráhy C, R, V pro drážní vozidla druhu (MM, MH, ME, MK).

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy je v příloze č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.), stanoven časový interval prohlídek a měření staveb drah. Pro ŽP je v zápisech „Zápis z komplexní prohlídky Železnice Desná rok 2006“ stanoven interval prohlídek 12 měsíců. Provozovatel dráhy má stanoveny prohlídky v souladu s přílohou č. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Poslední periodická prohlídka ŽP byla provedena dne 6. 6. 2006 bez zjištěných závad.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem železniční, regionální dráhy Šumperk – Kouty nad Desnou a Petrov nad Desnou je Svazek obcí údolí Desné, se sídlem Družstevní 125, Rapotín, PSČ 788 14, IČO 65497074.

Provozovatelem dráhy je firma s obchodním jménem "SART – stavby a rekonstrukce a. s." se sídlem Uničovská čp. 2944/1 B, Šumperk, PSČ 787 01, IČO 258 98 671, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha, dne 23. 3. 2005 pod č. j. 3-588/05-DU/Le (ev. č. ÚP/2005/8014) a smlouvy „Smlouva mandátní č. 03/2005 o provozování dráhy, ve smyslu zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., v platném znění a ve znění prováděcích předpisů“ uzavřená mezi Svazek obcí údolí Desné, IČO 654 97074 a firmou SART – stavby a rekonstrukce a. s., IČO 258 98 671 ze dne 22. 2. 2005, s účinností od 1. 3. 2005.

Provozovatelem drážní dopravy je firma s obchodním jménem "Connex Morava a. s." se sídlem Vítkovická 3056/2, Ostrava – Moravská Ostrava, PSČ 702 00, IČO 258 27 405, na základě Licence provozovatele drážní dopravy č. j. 3 - 2407/02-DÚ/Bp, ev. č.: L/2006/8016 udělené DÚ Praha dne 27. srpna 2001 právnické osobě – dopravci s obchodním jménem „Connex Morava a. s.“ a smlouvy „Smlouva o provozování drážní dopravy na regionální dráze Šumperk – Kouty nad Desnou, Petrov nad Desnou – Sobotín číslo: 002/05/ŽD“ uzavřené mezi Connex Morava a. s., IČO 258 27 405 a firmou SART – stavby a rekonstrukce a. s., IČO 258 98 671, ze dne 28. 2. 2005, s účinností od 1. 3. 2005.

Řidič motocyklu - jako účastník silničního provozu. Jeho postup při užívání ŽP 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

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, 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;

- 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;
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

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

Vnitřní předpisy provozovatele dráhy:

- vnitřní předpis „PDŽD Provozování regionální dráhy Šumperk – Petrov nad Desnou - Sobotín, včetně Petrov nad Desnou – Kouty nad Desnou, dále jen Železnice Desná“, s účinností od 15. 4. 2005;
- „TRAŤOVÉ SCHÉMA ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ NA ŽELEZNICI DESNÁ“, s účinností od 19. 12. 2005;
- vnitřní předpis „ŽD S5 Předpis Organizace a provádění kontrol na Železnici Desná“, s účinností od 15. 4. 2005. Obsahem předpisu je i stanovení časového intervalu prohlídek a měření staveb dráhy;
- vnitřní předpis „ŽD D1 Předpis Pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy na Železnici Desná“, s účinností od 15. 6. 2005;
- vnitřní předpis „ŽD D2 Řízení drážní dopravy na TÚ Šumperk – Petrov nad Desnou a na styku drah“, s účinností od 1. 9. 2005;
- vnitřní předpis „ŽD S4 Předpis Provoz, obsluha a údržba sdělovacího zařízení, zabezpečovacího zařízení a zařízení PZS na Železnici Desná“, s účinností od 15. 6. 2005;
- vnitřní předpis „Předpis OK 2/ŽD Odborná způsobilost a znalost osob, zajišťujících provozování dráhy, způsob ověřování znalostí a systém pravidelného školení na Železnici Desná“, s účinností od 15. 4. 2005;
- vnitřní předpis ČD D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“.

Vnitřní předpisy provozovatele drážní dopravy:

- vnitřní předpis „OS-Ž 10.5 Vzdělávání a výcvik zaměstnanců ŽD, ve znění změny č. 1“ schválený dne 26. 4. 2006, s účinností od 1. 5. 2006.

Platné normy:

- ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Jízda vlaků v traťovém úseku Šumperk - Petrov nad Desnou je zabezpečena poloautomatickým blokem typu RPB 71. Hlášení o předvídaném odjezdu vlaku je formou samostatného hlášení, telefonicky bez záznamu hovorů.

3.4.2 Součásti dráhy

ŽP se nachází v km 15,590 jednokolejné regionální dráhy č. 312 A Šumperk – Kouty nad Desnou mezi žst. Šumperk a žst. Petrov nad Desnou, v obci Vikýřovice. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 90°.

ŽP je pro uživatele pozemní komunikace označen z obou směrů svislými výstražnými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ dle vyhlášky MDaS č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Svislé dopravní značky byly umístěny na pravé straně pozemní komunikace, každá na samostatném sloupku v pořadí P6 a A 32a. Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy motocyklu 7,10 metrů, z opačné strany 4,00 metrů. Označení ŽP v km 15,590 je v souladu s § 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380.

ŽP byl zřízen v roce 1941. Jelikož provozovatel dráhy firma SART – stavby a rekonstrukce a. s., nepředložila ověřenou projektovou dokumentaci ve stavebním řízení před účinností vyhlášky č. 177/1995 Sb., tj. před 1. 12. 1995, a není doloženo ověřené technické řešení konstrukce a zabezpečení ŽP, nelze při posuzování zabezpečení předmětného ŽP ve smyslu § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. zohlednit ustanovení § 88 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Protože traťová rychlost na ŽP v km 15,590 je 80 km.h⁻¹ a ŽP je ve smyslu § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. zabezpečen pouze výstražnými kříži, je toto zabezpečení ŽP v rozporu s § 4 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Jízda vlaků mezi žst. Šumperk – žst. Petrov nad Desnou je zabezpečena poloautomatickým blokem typu RPB 71.

3.4.3 Komunikační prostředky

Trať Šumperk – Petrov nad Desnou není vybavena traťovým rádiovým systémem (dále jen TRS). Výpravčí žst. Šumperk a žst. Petrov nad Desnou si předávají informace o jízdách vlaků telefonicky formou předvídaného odjezdu. Hlášení předvídaného odjezdu je dáváno jako samostatné telefonické hlášení traťovým spojením a zapisuje ho ten, kdo ho dává, i ten, kdo ho přijímá, a to oznámeným časovým údajem. Výpravčí tyto hlášení ve smyslu § 14 odst. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb. zapisují do dopravního deníku. Hovory nejsou zaznamenávány.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 810.221-2 je ve smyslu vyhlášky č. 173/1995 Sb., Přílohy č. 3, část II, odst. 5. vybaveno registračním rychloměrem č. 83005, s mechanickým záznamem dat, s rozsahem rychlosti 0 - 120 km.h⁻¹. Registrační rychloměr je umístěn na stanovišti I, tj. předním ve směru jízdy vlaku Os 13772.

Vyhodnocení dat zaznamenaných registračním rychloměrem umístěným na HDV 810.221-2:

Data jsou zaznamenávána na 100 mm širokém, papírovém rychloměrovém proužku s rozsahem rychlosti 0 - 120 km.h⁻¹.

Vlak Os 13772 odjel z žst. Šumperk v 15:50 h, plynulým rozjezdem dosáhl rychlost 70 km.h⁻¹. Před místem střetnutí je zaznamenáno plynulé snižování rychlosti (brzdění do zastávky Vikýřovice). Při rychlosti 35 km.h⁻¹ v 15:54 h je registrován počátek intenzivního snižování rychlosti až do zastavení. Brzdná dráha je cca 60 m. Rychlost vlaku v místě střetnutí byla 35 km.h⁻¹. Vyhodnocením dat zaznamenaných rychloměrovým proužkem nebylo zjištěno v daném úseku překročení nejvyšší dovolené rychlosti.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Vlak Os 13772 odjel z žst. Šumperk v 15:50 h po výpravě výpravčím žst. Šumperk. Výpravčí žst. Šumperk před uskutečněním výpravy předmětného vlaku dal pomocí traťového telefonního spojení předvídaný odjezd vlaku Os 13772 výpravčímu žst. Petrov nad Desnou a následně provedl obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení v souladu s technologickými předpisy provozovatele dráhy.

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

Za první prokázané hlášení v souvislosti s MU lze považovat oznámení střetnutí na ŽP strojvedoucím vlaku Os 13772 výpravčímu žst. Petrov nad Desnou, uskutečněné služebním mobilním telefonem strojvedoucího vlaku Os 13772. Dalším verbálním hlášením bylo oznámení vzniku MU výpravčím žst. Petrov nad Desnou na IZS.

V žst. Petrov nad Desnou není instalováno záznamové zařízení pro archivaci pokynů dávaných při organizování a provozování drážní dopravy. Proto ani hlášení vzniku MU strojvedoucího vlaku Os 13772 výpravčímu žst. Petrov nad Desnou, které proběhlo mobilním telefonem, nebylo nikterak zaznamenáno.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa MU byla do doby příchodu pověřené, odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy zajištěna strojvedoucím vlaku Os 13772. Po příchodu pověřené, odborně způsobilé osoby provozovatele drážní dopravy ve smyslu § 9 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. a zástupce provozovatele dráhy (buť provozovatel dráhy nepověřil před, v době a po vzniku MU ve smyslu § 9 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. odborně způsobilou osobu) byla opatření k ochraně a zabezpečení místa MU přijata pověřenou osobou dopravce v součinnosti s orgány činnými v trestním řízení.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlakového HDV 810.221-2 nastoupil na směnu dne 9. 10. 2006 v souladu s rozvrhem turnusové služby v 7:30 h, s plánovaným ukončení směny v 18:03 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s ustanovením § 90 zákoníku práce.

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 měly vliv na MU včetně fyzického nebo psychického stresu osob zúčastněných na MU, nebyly zjištěny.

Orientační dechová zkouška strojvedoucího a řidiče motocyklu na požití alkoholu byla provedena PČR na místě MU s výsledkem – negativní.

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

Vlak Os 13772 byl veden HDV řady 810.221-2. Strojvedoucí jej řídil, pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště č. 1. Řídicí pult HDV 810.221-2 je ergonomicky uspořádán tak, že strojvedoucímu nic nebrání v rozhledu před HDV. Na místě MU nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu zhoršovalo výhled ze stanoviště strojvedoucího.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Na uvedeném ŽP k MU obdobného charakteru doposud nedošlo.

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 9. 10. 2006 v 15:54 h došlo k mimořádné události v drážní dopravě ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, kdy se na železničním přejezdu v km 15,590 železniční regionální dráhy Šumperk – Kouty nad Desnou (trať 312 A) střetlo drážní vozidlo jedoucí jako vlak Os 13772 se silničním motorovým vozidlem – motocyklem zn. YAMAHA, rz 2M2 122.

Jízda vlaku Os 13772 do km 15,590 probíhala bez mimořádností. V 15:50 h vlak Os 13772 odjel z výchozí žst. Šumperk do žst. Petrov nad Desnou. Jízda vlaku do km 15,590 probíhala bez mimořádností. Před ŽP v km 15,590 dával strojvedoucí zvukovou návěst „Pozor“ a snižoval rychlost vlaku, jelikož za tímto přejezdem následuje zastávka Víkýřovice. Vlak zde pravidelně zastavuje pro výstup a nástup cestujících. Za průjezdu vlaku Os 13772 přes ŽP v km 15,590 vjel na tento přejezd také motocykl, který narazil do pravé strany vedoucího hnacího drážního vozidla vlaku Os 13772. Strojvedoucí zaregistroval tento náraz a ihned zavedl rychločinné brzdění. Čelo vlaku zastavilo v km 15,650, tj. 60 m za místem vzniku MU. Motocykl byl odhozen mimo prostor ŽP vpravo ve směru jízdy vlaku Os 13772. Po zastavení vlaku strojvedoucí oznámil výpravčímu žst. Petrov nad Desnou vznik MU.

ŽP se nachází v km 15,590 jednokolejné regionální dráhy č. 312 A Šumperk – Kouty nad Desnou mezi žst. Šumperk a žst. Petrov nad Desnou, v obci Víkýřovice. Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací v místě MU je 90°.

Vzdálenost „Výstražného kříže“ od osy koleje je ve směru jízdy motocyklu 7,10 metrů, z opačné strany 4,00 metrů. ŽP je pro uživatele pozemní komunikace označen a zabezpečen z obou směrů svislými dopravními značkami A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ a P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Svislé dopravní značky byly umístěny na pravé straně pozemní komunikace každá na samostatném sloupku v pořadí P6 a A 32a. Označení ŽP v km 15,590 ve směru jízdy motocyklu je v souladu s § 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380.

ŽP byl zřízen v roce 1941. Jelikož provozovatel dráhy firma SART – stavby a rekonstrukce a. s., nepředložila ověřenou projektovou dokumentaci ve stavebním řízení před účinností vyhlášky

č. 177/1995 Sb., tj. před 1. 12. 1995, a není doloženo ověřené technické řešení konstrukce a zabezpečení ŽP, nelze při posuzování zabezpečení předmětného ŽP ve smyslu § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. zohlednit ustanovení § 88 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Protože traťová rychlost na ŽP v km 15,590 je 80 km.h^{-1} a ŽP je ve smyslu § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. zabezpečen pouze výstražnými kříži, je toto zabezpečení ŽP v rozporu s § 4 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. (*“Přejezd trati s traťovou rychlostí nižší nebo rovnou 60 km.h^{-1} ,... .. může být zabezpečen pouze výstražným křížem“*).

- Dne 24. 10. 2006 vykonala DI, Územní inspektorát Ostrava, na ŽP výkon státního dozoru se zaměřením na měření, prohlídky, evidenci parametrů a rozhledové poměry s následujícím zjištěním:
 - v km 15,530 v vpravo ve směru jízdy vlaku Os 13772 (tj. 60 m před ŽP) a ve směru zleva jízdy motocyklu (tj. ve směru jízdy vlaku) zasahují do rozhledového pole pro silniční vozidla 2 ovocné stromy. Uvedený stav je nedodržením ustanovení § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb.;
 - dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ umístěna na samostatném sloupku částečně zakrývá výhled na dopravní značku A 32a "Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný", uvedený stav je nedodržením ustanovení § 25 odstavec 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb.
- Uvedené zjištěné zjištění však nejsou v příčinné souvislosti se vznikem předmětné MU.

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován výpravčím žst. Petrov nad Desnou v 16:00 h. Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba Šumperk, Hasičská záchranná služba Šumperk a Policie České republiky Dopravní inspektorát Šumperk.

Materiální škoda na hnacím drážním vozidle je 2.740,- Kč, na motocyklu 40.000,- Kč. Na místě byl ošetřen řidič motocyklu. Celková škoda vzniklá následkem MU byla vyčíslena ve výši 42740,- Kč.

Dále byly vyčísleny sekundární náklady:

Náklady na náhradní autobusovou dopravu, kterou zajišťovala firmou Connex Morava a. s., byly vyčísleny na 731,- Kč.

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 byl nedovolený vjezd silničního motorového vozidla – motocyklu na železniční přejezd v době, kdy se na železničním přejezdu již nacházelo drážní vozidlo – vlak Os 13772.

Označení ŽP v km 15,590 je v souladu s § 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a ČSN 73 6380.

ŽP svým provedením v době vzniku MU ve smyslu § 17 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. vyhovoval provedením přejezdové vozovky bezpečnému provozování dráhy a zajišťoval bezpečnost účastníků na pozemní komunikaci.

ŽP byl zřízen v roce 1941. Jelikož provozovatel dráhy firma SART – stavby a rekonstrukce a. s., nepředložila ověřenou projektovou dokumentaci ve stavebním řízení před účinností vyhlášky č. 177/1995 Sb., tj. před 1. 12. 1995, a není doloženo ověřené technické řešení konstrukce a zabezpečení ŽP, nelze při posuzování zabezpečení předmětného ŽP ve smyslu § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb. zohlednit ustanovení § 88 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Protože traťová rychlost na ŽP v km 15,590 je 80 km.h^{-1} a ŽP je ve smyslu § 4 vyhlášky

č. 177/1995 Sb. zabezpečen pouze výstražnými kříži, je toto zabezpečení ŽP v rozporu s § 4 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. (*“Přejezd trati s traťovou rychlostí nižší nebo rovnou 60 km.h⁻¹,... .. může být zabezpečen pouze výstražným křížem“*).

Tato skutečnost však neměla vliv na vznik předmětné MU.

Na základě vyhodnocení dat (Rozbor záznamu rychloměrného proužku KAPS-COOM Český Krumlov ze dne 10. 10. 2006) zaznamenaných záznamovým zařízením umístěným na HDV 810.221-2 bylo zjištěno, že k MU došlo v 15:54 h, při rychlosti 35 km.h⁻¹. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 13772 v mezistaničním úseku žst. Šumperk – žst. Petrov nad Desnou nebyla překročena. Dle vyhodnocení rychloměrného proužku a vyjádření strojvedoucího (viz části 3.1.1) bylo ze strany strojvedoucího k zabránění vzniku mimořádné události použito všech dostupných prostředků.

Na místě MU zasahovala Zdravotnická záchranná služba, Hasičská záchranná služba a Policie České republiky Dopravní inspektorát Šumperk. K činnosti integrovaného záchranného systému ze strany Dražní inspekce nebyly připomínky.

Dražní inspekce při zjišťování příčin a okolností vzniku MU nezjistila zanedbání povinností provozovatele drážní dopravy firmy Connex Morava a. s., stanovených právními předpisy pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Dražní inspekce při zjišťování příčin a okolností vzniku MU zjistila zanedbání povinností provozovatele dráhy firmy SART – stavby a rekonstrukce a. s., stanovených právními předpisy pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, a to závady uvedené v protokolu „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“ č. j. 1-286/2007/DI-2 ze dne 28. 3. 2007, viz bod 4.4.1 této zprávy.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou vzniku mimořádné události byl nedovolený vjezd silničního motorového vozidla (motocykl zn. YAMAHA, rz 2M2 122) na železniční přejezd v době, kdy se na železničním přejezdu nacházelo drážní vozidlo. Rozhodujícím faktorem, který přispěl k vzniku MU bylo nedodržení:

- § 6 odst. 3) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno: *„Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.“*
- § 4 písm. a) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v platném znění (dále jen zákon č. 361/2000 Sb.): *„Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní...“;*
- § 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.: *„Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“;*
- § 28 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb.: *„Před železničním přejezdem, u kterého je umístěna dopravní značka “Stůj, dej přednost v jízdě!”, musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať.“;*
- § 29 odst. 1 písm. d) zákona č. 361/2000 Sb.: *„je-li již vidět nebo slyšet příjíždějící vlak nebo jiné drážní vozidlo nebo je-li slyšet jeho houkání nebo pískání....“;*

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

Nedostatky a opomenutí při zjišťování příčin a okolností MU pověřenou, odborně způsobilou osobou provozovatele drážní dopravy firmy Connex Morava a. s., nebyly Dražní inspekcí zjištěny.

Výkonem státního dozoru ve věcech drah dne 24. 10. 2006 vykonaným Dražní inspekcí u provozovatele dráhy se zaměřením na měření a prohlídky ŽP, evidenci stavebně technických parametrů byly zjištěny následující nedostatky:

- ze „Zápisu z komplexní prohlídky Železnice Desná rok 2006“ provedené ve dnech 24. 4., 27. 4., 3. 5. a 6. 6. 2006 není zřejmé, zda u všech železničních přejezdů byla provedena prohlídka označení, zabezpečení, rozhledové poměry, odvodnění a sjízdnost přejezdové vozovky. **Uvedený stav není v souladu s ustanovením § 26 odst 2 písmeno n) vyhlášky č. 177/1995 Sb.;**
- v km 15,530 vpravo ve směru jízdy vlaku Os 13772 (tj. 60 m před ŽP) a ve směru zleva jízdy motocyklu zasahují do rozhledového pole pro silniční vozidla 2x ovocné stromy. **Uvedený stav není v souladu s ustanovením § 3 a § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb.;**
- dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ umístěna na samostatném sloupku částečně zakrývá výhled na dopravní značku A 32a "Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný", **uvedený stav není v souladu s ustanovením § 25 odstavec 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb.**

Výše uvedené nedostatky jsou uvedeny v protokolu „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“ č. j. 1-718/2006/DI-2 ze dne 24. 10. 2006.

Další nedostatky na straně provozovatele dráhy byly Dražní inspekcí zjištěny při výkonu státního dozoru ve věcech drah vykonaném dne 28. 3. 2007 u provozovatele dráhy, kterým je firma SART – stavby a rekonstrukce a. s., se zaměřením i na zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné MU a to následující:

- do doby výkonu státního dozoru ve věcech drah dne 28. 3. 2007 provozovatel dráhy nepověřil osobu odborně způsobilou k zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné mimořádné události. **Zjištění je porušením ustanovení § 9 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb.;**
- nebyla shromážděna dokumentace a záznamy související se zjišťováním příčin a okolností vzniku MU (např. výsledky kontroly technického stavu drážního vozidla, zápisy o stavu stavby dráhy). **Zjištění je porušením ustanovení § 10 odst. 3 písm. b) vyhlášky č. 376/2006 Sb.;**

- nebylo provedeno vyhodnocení výsledků ohledání místa mimořádné události, shromážděné dokumentace a záznamů, výsledky kontroly technického stavu drážního vozidla, zápisů o stavu stavby dráhy a vysvětlení zúčastněných zaměstnanců ke vzniku mimořádné události.
Zjištění je porušením ustanovení § 10 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.;
- nebylo provedeno porovnání zjištěných skutečností podle § 10 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. se vztažnými skutečnostmi stanovenými technickými specifikacemi technické a provozní propojenosti, technickými předpisy, harmonizovanými nebo určenými technickými normami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy nebo dopravce.
Zjištění je porušením ustanovení § 10 odst. 4 vyhlášky č. 376/2006 Sb.;
- nebylo vyhotoveno Vyhodnocení příčin a okolností vzniku předmětné události a nebyla navržena odpovědnost za její vznik.
Zjištění je porušením ustanovení § 10 odst. 4 vyhlášky č. 376/2006 Sb.;
- provozovatel dráhy, firma SART – stavby a rekonstrukce a. s., nezajistil, aby bylo provedeno zjištění příčin a okolností vzniku předmětné mimořádné události, včetně odpovědnosti za její vznik.
Provozovatel nezjišťoval příčiny a okolnosti vzniku předmětné mimořádné události.
Zjištění je porušením ustanovení § 49 odst. 3 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. a § 10 odst. 1, 3 a 4 vyhlášky č. 376/2006 Sb.;
- vyhodnocení předmětné mimořádné události nebylo (ani nemohlo být) ve smyslu § 10 odst. 6 vyhlášky č. 376/2006 Sb. k datu výkonu státního dozoru ve věcech drah provozovatelem dráhy zasláno Drážní inspekci a drážnímu správnímu úřadu. Taktéž nebyl Drážní inspekci a drážnímu správnímu úřadu oznámen pozdější termín zaslání vyhodnocení, včetně odůvodnění prodloužení termínu.
Zjištění je porušením ustanovení § 10 odst. 6 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Výše uvedené nedostatky jsou uvedeny v protokolu „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“ č. j. 1-286/2007/DI-2 ze dne 28. 3. 2007.

Dalším nedostatkem zjištěným při zjišťování příčin a okolností vzniku MU je:

- ŽP v km 15,590 byl zřízen v roce 1941. Jelikož provozovatel dráhy firma SART – stavby a rekonstrukce a. s., nepředložil ověřenou projektovou dokumentaci ve stavebním řízení před účinností vyhlášky č. 177/1995 Sb., tj. před 1. 12. 1995, a není doloženo ověřené technické řešení konstrukce a zabezpečení ŽP, nelze při posuzování zabezpečení předmětného ŽP ve smyslu § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., zohlednit ustanovení § 88 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.
Protože traťová rychlost na ŽP v km 15,590 je 80 km.h⁻¹ a ŽP je ve smyslu § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., zabezpečen pouze výstražnými kříži, je toto zabezpečení ŽP v rozporu s § 4 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. (*“Přejezd trati s traťovou rychlostí nižší nebo rovnou 60 km.h⁻¹,... může být zabezpečen pouze výstražným křížem“*).

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Opatření k předmětné MU nebylo provozovatelem dráhy a drážní dopravy přijato.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU bezpečnostní doporučení neuložila.

V Ostravě dne 29. března 2007

Ing. Adrian Kufa v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Ostrava

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

7 PŘÍLOHY



Foto 1: Pohled na železniční přejezd ze směru jízdy motocyklu



Foto 2: Foto přejezdové vozovky