



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí vlaku Os 6409 se silničním vozidlem na železničním přejezdu v km 343,109 a následná srážka vlaku Pn 65401 s tímto silničním vozidlem v průjezdném průřezu první traťové koleje v km 343,089 mezi železničními stanicemi Stará Boleslav – Lysá nad Labem.

(trať 503A Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ)

Pátek, 12. prosince 2008

Investigation Report of Railway Accident

Level crossing accident of passenger train No. 6409 and a car with consequent collision of freight train No. 65401 with this car between Stará Boleslav and Lysá nad Labem stations, in km 343,109 (Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ main line)

Friday, 12th December 2008

Č. j.: 6-4167/2008/DI

SUMMARY

Grade:	accident
Date and time:	12 th December 2008, 11:35 (10:35 GMT)
Occurrence type:	level crossing accident with consequent collision of another train with this car
Description:	Passenger train No. 6409 collided with a car at a level crossing. The car was thrown 20 meters ahead. Consequently freight train No. 65401 collided with wrack of the car.
Type of train:	regional passenger train No. 6409 freight train No. 65401
Location:	active level crossing without barriers in km 343,109 between Stará Boleslav and Lysá nad Labem stations
Parties:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM) České Dráhy, a. s. (RU – train No. 6409) ČD Cargo, a. s. (RU – train No. 65401) level crossing user
Consequences:	1 serious injury (car driver) total cost CZK 390 080,- (EUR 15 600,-)
Direct cause:	third party - level crossing user (car driver's violation)
Underlying cause:	none
Root cause:	none
Recommendations:	not issued

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	11
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	11
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	11
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	11
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	12
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	12
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	12
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	13
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	13
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	13
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	13
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ...	13
2.4 Vnější okolnosti	14
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	14
3 Záznam o podaných vysvětleních	14
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	14
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	14

3.1.2 Jiné osoby	18
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	19
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	21
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	22
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	22
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	23
3.3 Právní a jiná úprava	23
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	23
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	24
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	25
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	25
3.4.2 Součásti dráhy	25
3.4.3 Komunikační prostředky	26
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	26
3.5 Dokumentace o provozním systému	27
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	27
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	28
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	29
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	30
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	30
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	30
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	30
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	30
4 Analýza a závěry	30
4.1 Konečný popis mimořádné události	30
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	30
4.2 Rozbor	31
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb	31
4.3 Závěry	33
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	33
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	36
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	36
4.4 Doplnující zjištění	36
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	36
5 Přijatá opatření	37
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	37
6 Bezpečnostní doporučení	38
7 Přílohy	40
Foto 7.1 Železniční přejezd v km 343,109 ze směru jízdy vlaků Os 6409 a Pn 65401	40
Foto 7.2 Celkový pohled na místo MU z železničního přejezdu v km 343,109 ze směru jízdy vlaků Os 6409 a Pn 65401	40
Foto 7.3 Vrak silničního vozidla po srážce s vlakem Pn 65401	41
Foto 7.4 Železniční přejezd a vrak silničního vozidla z protisměru jízdy vlaků Os 6409 a Pn 65401	41
Foto 7.5 Mřížka z přední části silničního vozidla zavěšená na prvním taženém DV vlaku Os 6409 řady B 250 50 54 20-80 219-9	42
Foto 7.6 Stopy po střetnutí se silničním vozidlem na prvním taženém DV vlaku Os 6409 řady B 250 50 54 20-80 219-9	42
Foto 7.7 Stopy po střetnutí se silničním vozidlem na druhém taženém DV vlaku Os 6409 řady Bdt 279 50 54 21-08 014-2	43
Foto 7.8 Stopy po střetnutí se silničním vozidlem na druhém taženém DV vlaku Os 6409 řady Bt 283 50 54 21-19 499-2	43
Foto 7.9 Stopy po srážce se silničním vozidlem na HDV vlaku Pn 65401 řady 130.032-6	44



1 SOUHRN

- Skupina události: nehoda
- Vznik události: 12. 12. 2008, 11:35 hodin
- Popis události: střetnutí vlaku Os 6409 se silničním vozidlem na železničním přejezdu s následnou srážkou vlaku Pn 65401 s tímto silničním vozidlem
- Dráha, místo: dráha celostátní, trať 503A mezi železničními stanicemi (dále jen žst.) Stará Boleslav – Lysá nad Labem, železniční přejezd v km 343,109 a první traťová kolej v km 343,089; železniční přejezd byl zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) kategorie PZS 3SB, typu SSSR s výstražníky AŽD
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy)
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 6409)
ČD Cargo, a. s. (dopravce vlaku Pn 65401)
řidič silničního vozidla
- Následky: 1 těžká újma na zdraví (řidič silničního vozidla)
celková škoda 390 080,- Kč (290 080,- Kč škoda na drážních vozidlech; 100 000,- Kč škoda na silničním vozidle)
- Bezprostř. příčiny: nerespektování přednosti drážní dopravy před provozem na pozemní komunikaci na železničním přejezdu, kdy při uzavření přejezdu pro uživatele pozemní komunikace vjelo na přejezd silniční vozidlo, střetlo se s jedoucím vlakem Os 6409 a po střetnutí vytvořilo překážku v obvodu dráhy, do které narazil následný vlak Pn 65401
- Zásadní příčiny: nezjištěny
- Příč. v syst. bezp.: nezjištěny
- Bezp. doporučení: nebylo vydáno

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K mimořádné události (dále jen MU) došlo dne 12. 12. 2008 v 11:35 hodin na dráze železniční, celostátní, na železničním přejezdu v km 343,109, v první traťové koleji dvoukolejně trati č. 503A Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, mezi žst. Stará Boleslav a žst. Lysá nad Labem.

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

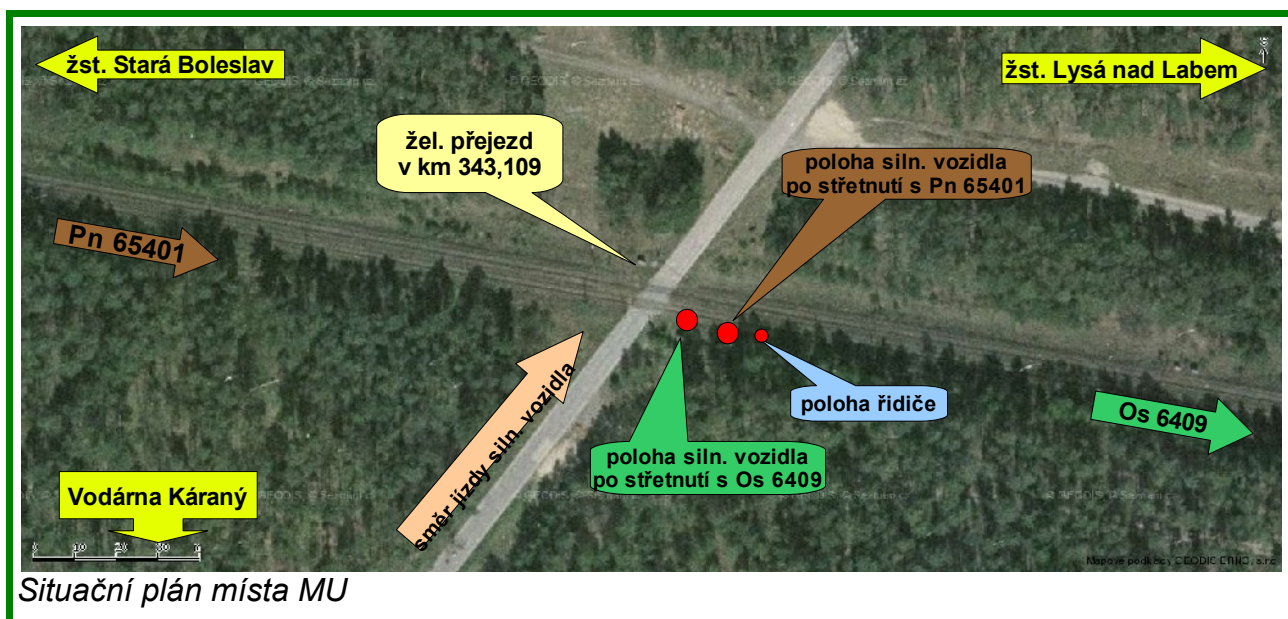
Dne 12. 12. 2008 v 11:35 hodin se vlak Os 6409, jedoucí po první traťové koleji ze žst. Stará Boleslav do žst. Lysá nad Labem, střetl na železničním přejezdu v km 343,109 s dodávkovým automobilem (dále jen silniční vozidlo). Železniční přejezd byl zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SB, typu SSSR s výstražníky AŽD (dále jen PZZ) v činnosti. Řidič silničního vozidla nereagoval na výstražný signál PZZ a z pravé strany ve směru jízdy vlaku narazil do boku prvního taženého drážního vozidla (dále jen DV) projíždějícího vlaku. Strojvedoucí vlaku Os 6409 střetnutí nezaznamenal a pokračoval v jízdě do zastávky Lysá nad Labem-Dvorce a potom dále do cílové žst. Lysá nad Labem. Silniční vozidlo bylo odraženo z železničního přejezdu vpravo ve směru jízdy vlaku tak, že zasahovalo jako překážka do průjezdného průřezu první traťové koleje. Řidič silničního vozidla zůstal ve vraku vozidla.

Místem projížděl v 11:50 hodin po první traťové koleji následný vlak Pn 65401 jedoucí ze žst. Stará Boleslav do žst. Lysá nad Labem, jenž do vytvořené překážky v blízkosti železničního přejezdu v km 343,089 narazil. Vrak silničního vozidla byl odražen hnacím drážním vozidlem (dále jen HDV) vlaku Pn 65401 vpravo ve směru jízdy vlaku mimo průjezdný průřez první traťové koleje. Strojvedoucí vlaku Pn 65401 po srážce vlak nezastavil a pokračoval v jízdě do žst. Lysá nad Labem.

Z obou stran tratě, před i za železničním přejezdem, byl zasněžený lesní porost, sníh se nacházel na zemi v souvislé vrstvě cca 2 cm. Pozemní komunikace je před železničním přejezdem, ve směru jízdy silničního vozidla, vedena v přímém směru. Následkem střetnutí nedošlo k poškození železničního svršku a přejezdové vozovky.

Silniční vozidlo bílé barvy bylo odhozeno cca 40 metrů za železniční přejezd ve směru jízdy vlaků Os 6409 a Pn 65401 a převráceno na pravý bok. Přední částí bylo otočeno šikmo proti jízdě vlaků a zcela zdemolované leželo ve vzdálenosti 6 metrů od první traťové koleje. Ve vzdálenosti 20 metrů za železničním přejezdem, vpravo ve směru jízdy vlaků Os 6409 a Pn 65401, v km 343,089, byla v průjezdném průřezu první traťové koleje stopa ve štěrku a v zemině po čerstvém zarytí silničního vozidla do země. Jeho částí a částí v něm přepravovaného nákladu byly rozházeny ve vzdálenosti od 6 do 40 metrů za železničním přejezdem ve směru jízdy uvedených vlaků. Dle krevních stop se řidič po vypadnutí z vraku silničního vozidla nacházel ve vzdálenosti 1 metr od první traťové koleje a 6 metrů za silničním vozidlem ve směru jízdy vlaků. Při ohledání místa MU vykazovalo PZZ správnou činnost, světelná výstraha „výstražný signál“ byla v činnosti. Zápis o ohledání místa MU je přiložen ke spisu.

Řidič silničního vozidla s těžkou újmou na zdraví byl převezen Leteckou záchrannou službou (dále jen LZS) do Fakultní nemocnice Královské Vinohrady v Praze. Vznik MU byl ohlášen vlakvedoucím vlaku Os 6409 výpravčímu žst. Lysá nad Labem, který postupoval podle ohlašovacího rozvrhu. Na místě zasahovala Rychlá zdravotnická záchranná služba (dále jen RZZS) Mladá Boleslav, Policie ČR – Skupina dopravních nehod (dále jen PČR – SDN) Mladá Boleslav a Hasičský záchranný sbor (dále jen HZS) SŽDC, státní organizace, Jednotka provozního oddílu (dále jen JPO) Nymburk.



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

Vznik MU byl Drážní inspekci na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) oznámen ve 12:03 hodin. Drážní inspekce (dále jen DI) zahájila zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě jejího vzniku v souladu s ustanovením § 53b odst. (1) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a dále dle § 11 odst. (2) písm b) 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), na základě ustanovení služebních předpisů DI a zjištěné skutečnosti nezabránění následné srážce s vrakem silničního vozidla.

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, vlastní fotodokumentace a dále z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy a dopravci.

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:

- osoba řídící HDV (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 6409, zaměstnanec ČD, a. s., Provozní jednotka Děčín;
- osoba řídící HDV (dále jen strojvedoucí) vlaku Pn 65401, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., Provozní jednotka Nymburk;
- osoba řídící HDV (dále jen strojvedoucí) vlaku Vn 53668, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., Provozní jednotka Ústí nad Labem;
- výpravčí žst. Lysá nad Labem, zaměstnanec ČD, a. s., Provozní obvod (dále jen PO) Lysá nad Labem;
- vlakvedoucí osobní dopravy vlaku Os 6409, zaměstnanec ČD, a. s., Regionální centrum vlakového doprovodu (dále jen RCVD) Ústí nad Labem.

Zúčastněný:

- řidič silničního vozidla Fiat Scudo, zaměstnanec firmy Statua, s. r. o., Křenova 438/7, 162 00 Praha 6.

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

Vlak Os 6409 byl sestaven z HDV 163.259-5 a tří DV:

1. DV č. B ²⁵⁰ 50 54 20-80 219-9
2. DV č. Bdt ²⁷⁹ 50 54 21-08 014-2
3. DV č. Bt ²⁸³ 50 54 21-19 499-2

Celková délka vlaku 91 metrů, 16 náprav, celková hmotnost vlaku 219 tun, potřebná brzdicí procenta: 81 %, skutečná brzdicí procenta: 89 %.

Vlak Pn 65401 byl sestaven z HDV 130.032-6 a třiceti pěti DV. Celková délka vlaku 541 metrů, 142 náprav, celková hmotnost vlaku 1 731 tun, potřebná brzdicí procenta: 46 %, skutečná brzdicí procenta: 78 %.

Vlaková dokumentace je součástí spisu.

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

K MU došlo na dráze železniční, celostátní. Dvukolejná elektrifikovaná trať je v místě MU vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu a klesá 5,08 ‰. Traťová rychlost v daném úseku je 120 km/h.

Jízda vlaků mezi žst. Stará Boleslav – Lysá nad Labem je zabezpečována automatickým traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (automatický blok trojznaký), které

pomocí technických prostředků zjišťuje volnost úseků a eviduje průjezd vlaku kontrolním místem. Činnost oddílových návěstidel je automatická v závislosti na jízdě vlaku.

Železniční přejezd se nachází v km 343,109 dvoukolejné dráhy železniční celostátní č. 503A Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, mezi žst. Stará Boleslav a žst. Lysá nad Labem, v blízkosti Úpravny vody Káraný. Je zabezpečen PZZ světelným kategorie PZS 3SB, typ SSSR s výstražníky AŽD, bez závor, s pozitivním signálem a akustickou výstrahou. PZZ bylo uvedeno do provozu v roce 1997 a není vybaveno záznamovým zařízením.

Úhel křížení dráhy s pozemní komunikací je 110°. Délka železničního přejezdu je 10,50 metru, šířka 3,20 metru. Pozemní komunikace je obecní cesta IV. třídy, vozovka pokryta živičným krytem (asfalt). Železniční přejezd je pro uživatele pozemní komunikace označen z obou směrů svislou výstražnou dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“, doplněnou výstražnou tabulkou „Pozor vlak“.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem MU výpravčí žst. Lysá nad Labem použil traťovou radiostanici (dále jen TRS) ke komunikaci se strojvedoucím vlaku Pn 65401 a bezprostředně po ohlášení MU zadal, dle svého vyjádření, GENERÁLNÍ STOP na kanálové skupině 66.

MU byla ohlášena vlakvedoucím osobní dopravy vlaku Os 6409 v dopravní kanceláři výpravčímu žst. Lysá nad Labem ústně.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU na trati a na pozemní komunikaci železničního přejezdu nebyly bezprostředně před vznikem MU prováděny žádné práce.

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

Vznik MU ohlásil výpravčímu žst. Lysá nad Labem vlakvedoucí osobní dopravy vlaku 6409 cca 5 – 6 minut po příjezdu vlaku Os 6409 do žst. Lysá nad Labem. Výpravčí žst. Lysá nad Labem splnili další povinnosti v souladu s Ohlašovacím rozvrhem.

Na COP DI byla MU nahlášena ve 12:03 hodin. Na místo MU se dostavily odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a VI DI. Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce. Za účasti provozovatelem dráhy pověřené osoby bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu. V žst. Lysá nad Labem byla zajištěna dopravní a vlaková dokumentace a byly pořizeny zápisy se zúčastněnými zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců.

Po ohledání místa vzniku MU Policií ČR, zaměstnanci Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Praha a přítomným VI DI byl ve 13:56 hodin dne 12. 12. 2008 dán DI souhlas k zahájení odklizovacích prací.

Drážní doprava mezi žst. Stará Boleslav a žst. Lysá nad Labem byla po první traťové koleji přerušena od 11:51 hodin. Drážní doprava byla provozována po druhé traťové koleji. Po odklizení silničního vozidla a přeměření železničního svršku bylo v 15:32 hodin provozování drážní dopravy po první traťové koleji obnoveno.

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

Plán integrovaného záchranného systému byl aktivován souběžně s ohlášením vzniku této MU vyšetřovacími orgány, podle Ohlašovacího rozvrhu. Na místo vzniku MU se postupně dostavila RZZS, LZS, HZS SŽDC, státní organizace – JPO Nymburk a Policie ČR. Řidič silničního vozidla byl převezen s těžkou újmou na zdraví LZS do Fakultní nemocnice Královské Vinohrady v Praze.

MU šetřila Policie ČR, Okresní ředitelství, SDN Mladá Boleslav pod č. j.: ORMB-2322/DN-2008-LN.

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.
- Těžkou újmou na zdraví utrpěl řidič silničního vozidla.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na silničním vozidle Fiat Scudo byla odhadnuta celková škoda ve výši 100 000,- Kč.

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

Poškozené DV řady B ²⁵⁰ 50 54 20-80 219-9, v majetku ČD, a. s., při komisionálním zjištění technického stavu v DKV Praha byla odhadnuta celková škoda ve výši 200 000,- Kč.

Poškozené DV řady Bt ²⁸³ 50 54 21-19 499-2, v majetku ČD, a. s., při komisionálním zjištění technického stavu v DKV Praha byla odhadnuta celková škoda ve výši 50 000,- Kč.

Poškozené HDV řady 130.032-6, v majetku ČD Cargo, a. s., při komisionálním zjištění technického stavu v SOKV Ostrava byla odhadnuta celková škoda ve výši 25 000,- Kč.

Poškozené DV řady Eas-u 82 54 596 2885-5, v majetku ČD Cargo, a. s., při komisionálním zjištění technického stavu v SOKV Ústí nad Labem byla odhadnuta celková škoda ve výši 8 760,- Kč.

Poškozené DV řady Eas-u 82 54 596 3986-0, v majetku ČD Cargo, a. s., při komisionálním zjištění technického stavu v SOKV Ústí nad Labem byla odhadnuta celková škoda ve výši 6 320,- Kč.

Na majetku SŽDC, státní organizace škoda nevznikla.

Celková zjištěná škoda: 390 080,- Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU byla teplota +1° C, sněžení, viditelnost nejméně na 100 metrů.

GPS souřadnice 50,204372; 17,764886.



3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

Strojvedoucí vlaku Os 6409 v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl, že:

- *směna probíhala až do vzniku MU bez závad;*
- *při průjezdu inkriminovaným přejezdem jsem periferně zaregistroval nějaké světlé auto na komunikaci z pravé strany, ve směru jízdy;*
- *vzdálenost, na kterou jsem jej spatřil, nedokáži odhadnout – vozidlo bylo v době, když jsem jej míjel, mimo průjezdný průřez, takže jsem neměl sebemenší důvod činit nějaká opatření;*

- *přejezd jsem normálně minul – odhaduji rychlost kolem 100 km/h, neslyšel jsem žádné podezřelé zvuky, zkrátka nic mimořádného, co by se vymykalo z normálu;*
- *po zastavení v zastávce Lysá nad Labem-Dvorce ke mně přišel vlakvedoucí s dotazem, zda jsem si povšiml něčeho podezřelého na přejezdu, že jemu se zdálo, že vůz, ve kterém právě pobýval, se podivně zakymácel (nebo něco takového v tom smyslu);*
- *odpověděl jsem, že o ničem nevím, on mi na to odpověděl, že po dojezdu do cílové stanice raději soupravu ještě prohlédne;*
- *tak se i stalo a při prohlídce bylo zjištěno poškození prvního a třetího vozu.*

Vlakvedoucí vlaku Os 6409 v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl, že:

- *až do doby vzniku MU se během služby nevyskytly žádné závady;*
- *před místem vzniku MU jsme naposledy zastavili na zastávce Otradovice, odjezd ze zastávky proběhl podle předpisu, jeli jsme po první traťové koleji, po rozjezdu vlaku jsem prováděl revizi jízdenek;*
- *na přejezdu, kde došlo k MU, jsem zaregistroval, jako kdybychom přejeli kameny, vlak se jakoby zhoupl;*
- *v té době jsem se nacházel na přechodovém můstku mezi prvním a prostředním vozem;*
- *myslel jsem si, že někdo dal kameny na koleje, kolem vlaku jsem neviděl žádné předměty;*
- *potom jsme zastavili na zastávce Lysá nad Labem-Dvorce, vystoupil jsem z vlaku a šel jsem se zeptat strojvedoucího, jestli na přejezdu něco neviděl;*
- *řekl, že neviděl a že mu to připadalo tak, jako by se souprava smekla;*
- *potom jsme pokračovali do žst. Lysá nad Labem, v Lysé jsme přijeli k prvnímu nástupišti na 4. staniční kolej;*
- *z druhého nástupiště měl odjíždět rychlík, u kterého stál cestující a ukazoval na náš vlak;*
- *vystoupil jsem a zjistil jsem, že je poškozen první vůz za lokomotivou a také poslední vůz;*
- *šel jsem do dopravní kanceláře, kde jsem informoval výpravčího, výpravčímu jsem řekl, že cestující ve vlaku mi řekli, že do nás najelo auto, aby zavolal policii, řekl jsem mu, že to bylo mezi zastávkou Otradovice a Lysá nad Labem-Dvorce;*
- *od cestujících jsem se dozvěděl informaci, že do nás najelo auto, když vystupovali v Lysé nad Labem;*
- *než jsem odešel do dopravní kanceláře, tak jsme stáli v Lysé asi 5 minut;*
- *o tom, že bych viděl letět kolem vlaku nějaké plechy, jsem výpravčímu nic neříkal, také já jsem nic takového neviděl;*
- *na zastávce Lysá nad Labem-Dvorce jsem vystoupil na pravé straně ve směru jízdy vlaku z prvních dveří prvního osobního vozu za lokomotivou a jak jsem již uvedl, šel jsem za strojvedoucím;*

- *kolem soupravy jsem nešel;*
- *vlak byl obsazen asi 7 cestujícími;*
- *strojvedoucí na zastávce Lysá nad Labem-Dvorce soupravu neprohlížel, prohlédl vlak až v Lysé nad Labem po oznámení cestujících.*

Výpravčí žst. Lysá nad Labem v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl, že:

- *od výpravčího žst. Dřísy jsem v 11:26 hodin obdržel předvídaný odjezd vlaku Os 6409, po obdržení předvídaného odjezdu jsem hned pro tento vlak v žst. Stará Boleslav postavil průjezd po první staniční koleji;*
- *poté jsem v 11:42 hodin obdržel předvídaný odjezd vlaku Pn 65401, pro vlak jsem měl skrz žst. Stará Boleslav již postavenou vlakovou cestu (zabezpečovací zařízení bylo přeprnuto na autoblok po projetí Os 6409);*
- *v této době vjížděl do stanice na 4. staniční kolej vlak Os 6409, který zastavil u nástupiště v cca 11:43 hodin;*
- *po době cca 5 – 6 minut do dopravní kanceláře přišel vlakvedoucí vlaku Os 6409, zřetelně jsem viděl, že je nějak rozrušen;*
- *zmateně nás informoval, že asi na přejezdu do nich nabouralo auto z boku a že jsou na vlaku z boku poškozeny vozy;*
- *společně s kolegyní jsme se chvíli pokoušeli zjistit, o jaký přejezd se jedná;*
- *mezitím jsem se marně pokoušel volat číselným kódem vlak Pn 65401;*
- *toto spojení se nepodařilo navázat, proto jsem použil GENERÁLNÍ STOP;*
- *po zjištění, že je vlak Pn 65401 stále v pohybu a projel místem MU, zavola jsem traťovým telefonem výpravčímu v žst. Stará Boleslav, aby rovněž použil GENERÁLNÍ STOP;*
- *výpravčí žst. Stará Boleslav mi volal vzápětí zpět a řekl mi, že GENERÁLNÍ STOP nefunguje;*
- *po chvíli, když se vlak Pn 65401 přiblížil k žst. Lysá nad Labem, tak se mi konečně podařilo navázat spojení se strojvedoucím;*
- *strojvedoucí mi řekl, že zrovna chtěl volat, že u koleje leží automobil, že to bylo těsně na projetí;*
- *řekl jsem mu, že jsem použil GENERÁLNÍ STOP, že zřejmě nereagoval, na to mi odvětil, že měl naladěný 78 kanál, přitom měl mít naladěný 66 kanál;*
- *dále mi po chvíli strojvedoucí vlaku oznámil, že má poškozenou lokomotivu;*
- *kolegyně již mezitím ohlásila vznik MU a přivolala RZS a PČR;*
- *na otázku VI DI, zda jsem zaznamenal reakci některého ze strojvedoucích na vydání GENERÁLNÍHO STOPU, odpovídám – ne, nezaznamenal.*

Výpravčí žst. Lysá nad Labem v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedla, že:

- *cca 5 – 6 minut po dojezdu vlaku Os 6409 se do dopravní kanceláře dostavil vlakvedoucí tohoto vlaku, již na první pohled byl viditelně rozrušen;*
- *sdělil nám, abychom volali PČR, že na soupravě vlaku jsou poškozeny vozy;*

- *společně s kolegou, než byla vyrozuměna PČR, jsme se postupně vyptávali, co se vlastně stalo a kde;*
- *vlakvedoucí uvedl v několika nesouvislých větách, že při revizi jízdenek ucítil náraz a viděl za jízdy vlaku z okna letět plech na přejezdu mezi Otradovicemi a zastávkou Lysá nad Labem-Dvorce;*
- *nebyl schopen uvést, na kterém přejezdu se tato událost stala;*
- *dále uvedl, že se domníval, že se jedná o nějaký předmět, který někdo položil na koleje, ale od cestujících se dozvěděl (v jaké době nevím), že se jednalo o automobil;*
- *kolega se ihned pokoušel zastavit jedoucí vlak Pn 65401 a já jsem telefonicky vyrozuměla RZS a PČR;*
- *dále jsme společně s kolegou provedli ohlášení vzniklé MU podle ohlašovacího rozvrhu.*

Výpravčí žst. Stará Boleslav v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl, že:

- *po průjezdu vlaků Os 6409 a Pn 65401, přesný čas si nepamatuji, ale bylo asi 5 minut po příjezdu vlaku Os 6409 do žst. Lysá nad Labem, mi zavolal výpravčí žst. Lysá nad Labem a nařídil mi zadání GENERÁLNÍHO STOPU;*
- *já jsem neprodleně zadal GENERÁLNÍ STOP, kontrolka se rozsvítila, takže jsem byl přesvědčen, že byl zadán;*
- *na otázku VI DI, zda jsem zaznamenal reakci některého ze strojvedoucích na vydání GENERÁLNÍHO STOPU, odpovídám – ne, nezaznamenal.*

Strojvedoucí vlaku Pn 65401 v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl, že:

- *s hnacím vozidlem jsem zapřáhl nákladní vlak Pn 65401 v žst. Všetaty, cca v 11:35 hodin jsem s vlakem odjel směrem Lysá nad Labem;*
- *po projetí zastávky Otradovice trať začíná stoupat a já jsem kontrolerem najel na výkon, v těchto místech je trať vedena lesem a v tuto dobu hustě sněžilo a byla mlha, dohlednost byla cca 100 metrů;*
- *když jsem se přiblížil s vlakem jedoucím rychlostí cca 80 km/h k přejezdu, tak jsem za přejezdem na pravé straně na výše uvedenou vzdálenost spatřil něco velkého bílého vedle poježděné koleje;*
- *když jsem se přiblížil k předmětu na cca 50 metrů, tak jsem zjistil, že se jedná o převrácený automobil;*
- *při jeho míjení se ozvala rána;*
- *ihned jak naskočil signál (vysílačka v lese špatně funguje), jsem výpravčímu vysílačkou do Lysé nad Labem oznámil, že jsem o něco s vlakem zavadil a vypadalo to jako automobilový vrak;*
- *výpravčí se dotázal, zda s vlakem stojím nebo jedu, odpověděl jsem, že jedu;*
- *s vlakem jsem dojel do Lysé nad Labem, po předchozím zastavení u vjezdového návěstidla (na vjezdovém návěstidle v tuto dobu byla ještě cca 2 minuty návěst „Stůj“) jsem šel prohlédnout hnací vozidlo, zde jsem zjistil, že hnací vozidlo je poškozené na pravé straně, na vjezdovém návěstidle se rozsvítila návěst „40 km/h“ a „Výstraha“;*

- *výpravčímu jsem vysílačkou oznámil, že mám poškozenou lokomotivu;*
- *výpravčí mi řekl, že ve stanici zůstanu s vlakem stát a vyčkám příjezdu vyšetřujících.*

Na otázku vrchního inspektora RIBŽD Praha: „Proč jste po střetnutí s automobilem ihned neučinil vše k zastavení vlaku a nešel zjistit stav po vzniklé MU?“ strojvedoucí vlaku Pn 65401 odpověděl:

- *jelikož jsem automobil v těchto místech považoval za vyhozený šrot, tak jsem pouze ohlásil událost výpravčímu, aby učinil opatření.*

Strojvedoucí vlaku Vn 53668 v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl, že:

- *pokud jsem dotazován na situaci kolem železničního přejezdu v km 343,109 tak uvádím, že z Lysé nad Labem jsem odjel podle mého odhadu asi v 11:25 – 11:30 hodin;*
- *při jízdě k uvedenému železničnímu přejezdu bylo mlhavo, jel jsem po druhé traťové koleji;*
- *asi 50 metrů před vjetím na uvedený železniční přejezd jsem uviděl vedle první traťové koleje ležet na boku automobil, nerozeznal jsem typ automobilu ani jeho barvu, viděl jsem jeho podvozek, ležel na boku podél koleje, podle mého odhadu byl dost daleko od koleje, asi tak 2 metry, automobil byl asi 4 metry od konce přejezdu, z pohledu mojí jízdy před přejezdem;*
- *pokusil jsem se ještě vykouknout z okna lokomotivy, přešel jsem na druhou stranu na stanovišti, ale nikoho jsem neviděl, žádný pohyb kolem automobilu jsem nezaznamenal;*
- *podle mého názoru automobil nezasahoval do průjezdného průřezu první traťové koleje;*
- *domníval jsem se, že tam někdo automobil například hodil ze stráně, nebo že pokud by to byla nehoda, tak že už je to vyřešeno, protože tam nikdo nebyl, z tohoto důvodu jsem ani žádného výpravčího ani nikoho jiného nevolal;*
- *radiové zařízení bylo v pořádku, měl jsem navolenu kanálovou skupinu 66;*
- *zda jsem během jízdy do žst. Stará Boleslav potkal nějaký vlak, si nevzpomínám;*

3.1.2 Jiné osoby

Vrchní inspektor RIBŽD Praha v záznamu z kontrolní jízdy na stanovišti HDV za účelem kontroly umístění návěstidel pro radiový provoz mimo jiné uvedl, že:

- *dne 16. 12. 2008 byla provedena kontrolní jízda na stanovišti HDV mezi žst. Všetaty – žst. Dřísy – žst. Stará Boleslav – žst. Lysá nad Labem za účelem kontroly umístění návěstidla s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“, se zjištěním, že návěstidlo „Přepněte kanálovou skupinu č. 66“ je umístěno v kilometrické poloze, která neodpovídá skutečnosti, kde má strojvedoucí radiostanici na tento kanál přepnout;*
- *dále bylo zjištěno, že umístění návěstidel pro radiový provoz není zapracováno do Tabulek traťových poměrů (dále jen TTP).*

Zaměstnanec ČD Telematika, a. s., dne 12. 12. 2008 v Zázpisu o přezkoušení systému TRS v žst. Lysá nad Labem uvedl:

- *v čase 18:30 – 19:00 hodin bylo provedeno přezkoušení radiostanice TRS včetně adresného STOP – TRS a kontroly REDATU;*
- *zařízení při tomto přezkoušení nevykazují závady;*
- *zaznamenán hovor mezi výpravčím a strojvedoucím vlaku Pn 65401 v 11:50 hodin, kde strojvedoucí informuje výpravčího o bílé dodávce vedle koleje, kterou minul;*
- *dále v tomto hovoru informuje výpravčí strojvedoucího o odeslání GENERÁLNÍHO STOPU, strojvedoucí v hovoru oznámil, že měl vysílačku na jiném kanálovém vstupu (78);*
- *byly zpětně kontrolovány záznamy radiostanice do času 11:30 hodin; záznamy, které REDAT zaznamenal, neodpovídají rutinní instrukci pro kódované signály (STOP – TRS) – není zaznamenáno;*
- *v 11:59 hodin zaznamenán hovor, kdy strojvedoucí oznamuje poškození HDV a informaci pro výpravčího, ať dále nepouští žádné vlaky.*

V odpovědi provozovatele dráhy ze dne 17. 2. 2009, na základě zaslané „Výzvy k odstranění zjištěných nedostatků“ DI, dne 22. 1. 2009, týkající se nesprávného umístění návěstí pro radiový provoz, je mimo jiné uvedeno:

- *dne 30. 6. 2008 bylo skutečně předání a převzetí stavby Etapa TRS Všetaty – Lysá nad Labem;*
- *stavba byla převzata zástupcem TÚDC (Technické ústředny dopravní cesty) do majetku SŽDC, státní organizace, s podmínkou, že přemístění radiovniků bude provedeno zhotovitelem, a to po upřesnění jejich kilometrické polohy pracovníkem RCP Praha (ČD, a. s.), na základě kolaudačního měření vf. pole rádiového signálu základnových radiostanic v trati Lysá nad Labem – Všetaty;*
- *kontrolní operátor radioprovozu RCP Praha vyzval zhotovitele písemným pokynem k umístění radiovniků v úseku Lysá nad Labem – Všetaty dle jeho dispozic s tím, že aktivace TRS proběhne od 16. 10. 2008 v 08:00 hodin a zhotovitel zajistí v určeném termínu přemístění radiovniků;*
- *radiovníky byly zhotovitelem díla přemístěny dne 4. 2. 2009;*
- *radiovníky patří sice do majetku SŽDC, státní organizace, ale určení jejich kilometrických poloh, aktivace TRS a související dopravní opatření nespádají do kompetencí správce železničního telekomunikačního majetku, a proto TÚDC nebude v této věci přijímat žádná další opatření.*

Dokumentace je součástí spisu MU.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

Křížení dráhy s pozemní komunikací je zakotveno v § 6 zákona:

Křížení dráhy

(1) Pokud se železniční dráha kříží s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí, musí být

křížení označeno a zabezpečeno. Způsob označení křížení stanoví prováděcí předpis.

(2) O rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí a jeho změně rozhoduje drážní správní úřad po předchozím vyjádření příslušného orgánu Policie České republiky. Rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení křížení nenahrazuje povolení vydávaná správními úřady podle zvláštních právních předpisů. Technické způsoby zabezpečení křížení stanoví prováděcí předpis.

(3) Při křížení železniční dráhy s pozemními komunikacemi v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích.

V části první § 1 odst. (1) písm. i) stanoví vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 177), je mimo jiné definován 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 spojnici 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.

Postup při ohlášení vzniku mimořádné události v drážní dopravě provozovatelem dráhy, dopravcem nebo osobou ve smluvním vztahu je zakotven v § 7 odst. (2) vyhlášky č. 376:

(2) Vznikne-li mimořádná událost při provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, provozovatel dráhy a dopravce zajišťuje, aby každý zaměstnanec nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo dopravci, kteří se svou pracovní činností podílejí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, neprodleně ohlásili na určené ohlašovací pracoviště její vznik, pokud tuto událost zjistili sami nebo se o ní věrohodně dozvěděli.

Opatření při nehodách a mimořádných událostech jsou zakotvena v § 74 odst. (1) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173):

Opatření při nehodách a mimořádných událostech

(1) Pro případ nehody a mimořádné události musí být vypracována záchranná opatření pro záchranu zdraví a života postižených osob, zajištění nezbytné lékařské pomoci, zabránění vzniku dalších škod a zajištění obnovení provozování dráhy a drážní dopravy.

Povinnosti provozovatele dráhy při udílení pokynů dopravcům při organizování drážní dopravy jsou zakotveny v § 22 odst. (1) písm. a) a odst. (3) písm. a) zákona:

Práva a povinnosti provozovatele dráhy a osob nacházejících se na dráze a v obvodu dráhy

(1) Provozovatel dráhy je povinen

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

(3) Provozovatel dráhy je oprávněn

a) udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy.

Udílení pokynů při řízení dopravy, změny v podmínkách pro jízdu vlaku, seznámení s traťovými poměry osoby řídící drážní vozidlo a zpravování o změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze jsou zakotveny v § 14 odst. (5), § 15 odst. (7), § 35 odst. (1) písm. a) a § 68 vyhlášky č. 173:

§ 14

(5) Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. Při vydávání pokynů při řízení dopravy prostřednictvím sdělovacího zařízení musí být zřejmé, kdo pokyn vydává a kdo jej přijímá. Pokyn nelze spojovat s jinými sděleními.

§ 15

(7) Změny v podmínkách pro jízdu vlaku, nejsou-li stanoveným způsobem jednoznačně návštěženy příslušnými návštěžidly nebo ručními návštěžmi, mimořádné události při provozování dráhy a drážní dopravy, které by mohly mít vliv na bezpečnost a pravidelnost jízdy vlaku, a s tím související pokyny musí být oznámeny doprovodu vlaku písemně nebo prostřednictvím technického zařízení s prokazatelným záznamem komunikace obou stran.

§ 35

Řízení drážního vozidla

(1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo

a) byla seznámena s traťovými poměry na tratích a v dopravnách, kde řídí drážní vozidlo.

§ 68

(1) Provozovatel dráhy oznamuje dopravci v časovém předstihu, nejméně 21 dní před uvedením do užívání, předvídané změny stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, zejména pokud se jedná o změny prostorové průchodnosti a přechodnosti drážních vozidel, změny v návštěžení, změny zabezpečovacího zařízení, zařízení vlakového zabezpečovače, zařízení elektrické trakce a změny sdělovacího zařízení určeného pro přenos informací ze zařízení trati na drážní vozidlo a opačně.

(2) Osoba řídící drážní vozidlo musí být prokazatelně zpravena o změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze podle odstavce 1, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost provozování drážní dopravy, a to nejpozději před první jízdou v dotčeném úseku dráhy.

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

Způsob udílení pokynů pro osobu řídící DV upravují pravidla pro provozování dráhy a technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy. Jízda vlaku Os 6409 k železničnímu přejezdu byla řízena pokyny provozovatele dráhy.

Výpravčí žst. Lysá nad Labem ve svém vysvětlení uvedl, že se nemohl na strojvedoucího vlaku Pn 65401 prostřednictvím TRS dovolat, a proto zadal GENERÁLNÍ STOP na kanálové skupině č. 66. Žádný vlak v obvodu této kanálové skupiny na jeho zadání však nezareagoval. Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku Pn 65401 měl TRS stále přeladěnou na kanálovou skupinu č. 78, místo kanálové skupiny č. 66. Umístění návěsti „Přepněte kanálovou skupinu č. 66“ v km 342,00 mezi žst. Stará Boleslav a žst. Lysá nad Labem v době vzniku MU neodpovídalo skutečnosti.

Na základě pokynů depeše kontrolního operátora ČD, a. s., RCP Praha (dps 2008-10-001472), ze dne 13. 10. 2008, byl již v žst. Stará Boleslav aktivován radiový systém TRS Tesla, jako

součástí stuhové radiové sítě Stará Boleslav – Lysá nad Labem – Velký Osek – Kolín – Čáslav na kanálové skupině č. 66, a uvedená návěst měla být přemístěna a aktivována z km 342,00 do km 352,00 do 5. 11.2008 do 24:00 hodin, kdy také skončila povinnost výpravčích dispozičních stanic, zpravovat rozkazem „V“ osoby řídící drážní vozidla, jedoucí v úseku Lysá nad Labem – Všetaty a zpět. Na základě těchto okolností nemohl strojvedoucí vlaku Pn 65401 zaznamenat pokyn GENERÁLNÍ STOP, který byl dle výpravčího v žst. Lysá nad Labem bezprostředně po ohlášení MU použit a ani se nemohl výpravčí v žst. Lysá nad Labem dovolat na číselný kód vlaku Pn 65401.

Provozovatel dráhy obnovil zpravování osob řídících drážní vozidla až depeší č. 2008-12-002952, vydanou dne 23. 12. 2008. Provozovatel dráhy tedy v době od 6. 11. 2008 do 22. 12. 2008 nezpravoval osoby řídící drážní vozidla v uvedeném úseku o nesprávné poloze návěsti „Přepněte kanálovou skupinu č. 66“.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Šetřením nebyla prokázána odborná nezpůsobilost zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce k výkonu zastávané funkce v době vzniku MU.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Vzhledem k tomu, že v žst. Stará Boleslav byl již aktivován radiový systém TRS Tesla na kanálové skupině č. 66 a umístění návěsti „Přepněte kanálovou skupinu č. 66“ v km 342,00 mezi žst. Stará Boleslav a žst. Lysá nad Labem v době vzniku MU neodpovídalo skutečnosti, neboť uvedená návěst měla být přemístěna a aktivována z km 342,00 do km 352,00, do 5. 11. 2008 24:00 hodin, kdy také skončila povinnost výpravčích dispozičních stanic zpravovat rozkazem „V“ osoby řídící drážní vozidla, jedoucí v úseku Lysá nad Labem – Všetaty a zpět, provozovatel dráhy nejednal při přejímání této stavby do prozatimního provozního užívání od zhotovitele v souladu s § 2 vyhlášky č. 376:

Prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy

(1) Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy obsahuje v závislosti na druhu a rozsahu vykonávaných činností provozovatele dráhy celostátní nebo regionální nebo dopravce na těchto dráhách tyto prvky:

a) určení organizačního uspořádání provozovatele dráhy nebo dopravce a působnosti organizačních složek,

b) stanovení odpovědnosti vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců provozovatele dráhy za bezpečnost při provozování dráhy a organizaci drážní dopravy, zejména za zajištění bezpečné obsluhy dráhy, údržby součástí dráhy pro bezpečné provozování dráhy, zajištění kontroly bezpečné obsluhy dráhy a organizování drážní dopravy, zajištění kontroly jakosti dodávek materiálu a výrobků pro provozování dráhy s vlivem na bezpečnost provozu a za kontrolu činností subdodavatelů nebo stanovení odpovědnosti vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců dopravce za bezpečnost při provozování drážní dopravy, zajištění kontroly bezpečného technického stavu drážních vozidel, jakosti dodávek materiálu a výrobků pro provozování drážní dopravy s vlivem na bezpečnost provozu a za kontrolu činností subdodavatelů,

c) určení odpovědnosti za průběžné vedení dokumentace o všech důležitých částech systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy nebo drážní dopravy,

d) stanovení bezpečnostních cílů a opatření k soustavnému zlepšování systému zajišťování

bezpečnosti provozování dráhy nebo drážní dopravy.

(2) Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy jsou uvedeny v příloze č. 1 této vyhlášky.

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy je stanoven časový interval prohlídek a měření staveb drah v příloze č. 1 vyhlášky č. 177. Pro železniční přejezd je stanoven interval prohlídky 12 měsíců. Provozovatel dráhy předložil záznam o poslední periodické prohlídce a pravidelné údržbě železničního přejezdu v km 343,109 konané dne 10. 12. 2008 bez zjištěných závad.

Provozovatel dráhy má stanoveny prohlídky a údržbu PZZ v souladu s přílohou č. 1 vyhlášky č. 177.

Doklady jsou přiloženy ke spisu MU.

Byly předloženy zápisy o provedených prohlídkách určeného technického zařízení kategorie PZS 3SB s PZ 4782/97-E.45 ze dne 15. 10. 1997:

- pětiletá prohlídka provedena 7. 8. 2008 bez závad,
- tříměsíční prohlídky jsou prováděny pravidelně a zápisy o jejich provedení jsou zapisovány do „Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“.

Doklady jsou přiloženy ke spisu MU.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty je stanoveno podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, takto:

- Správa železniční dopravní cesty, s. o. – vlastník a provozovatel dráhy
- České dráhy, a. s. – dopravce
- ČD Cargo, a. s. – dopravce

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;
- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, 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. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 100);
- 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 (dále jen vyhláška č. 101).

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

Vnitřní předpisy provozovatele dráhy a dopravců:

- ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody – změna Z1“ vydaná v květnu 2008, v platném znění;
- ČSN 34 2650 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“ vydaná v říjnu 1998, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. dubna 1997, č. j.: 55216/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS s účinností od 01.07.2008, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D2 „Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55279/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55279/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS s účinností od 01.07.2008, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V1 „Předpis pro organizaci provozu v depech kolejových vozidel“ schválený rozhodnutím dne 20. 3. 1998, č. j.: 55027/98-O18, s účinností od 22. 4. 1998, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V2 „Předpis pro lokomotivní čety“ schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize obchodně provozní dne 8. 1. 1998, č. j.: 60796/97-O18, s účinností od 22. 4. 1998, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V1 „Předpis pro organizaci provozu v depech kolejových vozidel“ schválený rozhodnutím dne 20. 3. 1998, č. j.: 55027/98-O18, s účinností od 22. 4. 1998, v platném znění (interní předpis ČD, a. s., převedený k 1. 2. 2007 do ČD Cargo, a. s., s návaznou vlastní garancí ČD Cargo, a. s.);
- vnitřní předpis ČD V2 „Předpis pro lokomotivní čety“ schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize obchodně provozní dne 8. 1. 1998, č. j.: 60796/97-O18, s účinností od 22. 4. 1998, v platném znění (interní předpis ČD, a. s., převedený k 1. 2. 2007 do ČD Cargo, a. s., s návaznou vlastní garancí ČD Cargo, a. s.);
- vnitřní předpis ČD Ok 2 „Výcvikový a zkušební řád Českých drah, a. s.“ schválený rozhodnutím dne 7. 12. 2005, č. j.: 61773/05-O10, v platném znění;

- vnitřní předpis SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“ schválený generálním ředitelem SŽDC dne 30. 6. 2008, č. j.: 23138/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC S 4/3 „Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů“ schválený náměstkem ministra dopravy ČSSR dne 28. 2. 1985, č. j.: 15488/84-13, s účinností od 1. 9. 1987, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 31. 10. 2006, č. j.: 70778/2006, s účinností od 1. 1. 2007, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Dp 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“ schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 6. 2008, č. j.: 22957/08, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V8/II „Předpis pro údržbu rychloměrů a vyhodnocování jejich záznamů“ schválený rozhodnutím dne 5. 10. 2000, č. j.: 57732/2000, s účinností od 1. 2. 2001, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z11 „Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. 11. 2000, č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 1. 1. 2001, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS s účinností od 01.07.2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z2 „Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 16. 11. 2000, č. j.: 59116/2000-O11, s účinností od 1. 4. 2001, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS s účinností od 01.07.2008, v platném znění.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Staniční a traťové zabezpečovací zařízení je vybaveno technologickými počítači TPC1 SZZ Stará Boleslav a TPC3 SZZ Lysá nad Labem. Záznamy o řízení provozu dráhy jsou vedeny v elektronickém dopravním deníku. Zápisy do elektronického dopravního deníku jsou prováděny podle vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2.

3.4.2 Součásti dráhy

Technicko-bezpečnostní zkouškou bylo zjištěno, že PZZ železničního přejezdu v km 343,109 bylo v době příjezdu silničního vozidla a v době vzniku MU v činnosti, a vykazovalo bezporuchový stav.

V době vzniku MU byl povrch vozovky železničního přejezdu pokryt vrstvou rozbředlého sněhu. Sklon vozovky k železniční trati je z obou směrů 0 %.

Označení a zabezpečení železničního přejezdu v km 343,109 je v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177. Vzdálenost „Výstražného kříže pro železniční přejezd vícekolejný“ od osy koleje je ve směru jízdy DV 4 metry, z opačného směru 6,9 metrů.

Stav součástí dráhy nemá souvislost s bezprostřední příčinou vzniku MU.

Doklady jsou součástí spisu MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

Bezprostředně po oznámení MU vlakvedoucím vlaku Os 6409 se výpravčí žst. Lysá nad Labem, dle svého vyjádření, snažil prostřednictvím TRS komunikovat se strojvedoucím vlaku Pn 65401, a posléze zadal GENERÁLNÍ STOP.

Dne 12. 12. 2008 bylo v době od 18:30 do 19:00 hodin provedeno přezkoušení radiostanice TRS včetně adresného STOP – TRS a kontroly záznamu REDAT, zařízení při přezkoušení nevykázalo závady.

V 11:50 a v 11:59 hodin byl zaznamenán hovor strojvedoucího vlaku Pn 65401 s výpravčím žst. Lysá nad Labem (přepis záznamu uveden v bodu 3.5.2). Záznamy, které REDAT zaznamenal, neodpovídají rutinní instrukci pro kódované signály STOP – TRS, zadání GENERÁLNÍHO STOPU v žst. Lysá nad Labem není zaznamenáno.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV vlaku Os 6409 řady 163.259-5 v majetku ČD, a. s., DKV Praha, má platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, vydaný Drážním úřadem dne 8. 2. 1999 pod evidenčním číslem PZ 3380/99-V.01, roční pravidelná technická prohlídka byla provedena 14. 10. 2008 – HDV bez závad.

HDV je vybaveno elektronickou rychloměrovou soupravou METRA LT. Posouzením rychloměrového záznamu – č. jízdy 0217.0359, č. tachografu 0004, bylo zjištěno:

- rozjezd ze zastávky Otradovice v 11:33:34 hodin, na dráze 1 140 metrů dosažena rychlost $V = 108$ km/h, na dráze dalších 804 metry jízda rychlostí $V = 108$ km/h, na dráze dalších 2 055 metrů zastavení na zastávce Lysá nad Labem-Dvorce v 11:37:00 hodin; rozjezd ze zastávky Lysá nad Labem-Dvorce v 11:38:07 hodin, na dráze 580 metrů dosažena rychlost $V = 89$ km/h, na dráze dalších 581 metrů jízda rychlostí $V = 89$ km/h, na dráze dalších 888 metrů snížení rychlosti provozním brzděním na hodnotu $V = 39$ km/h, na dráze dalších 603 metry jízda rychlostí $V = 39$ km/h, na dráze dalších 458 metrů zastavení v žst. Lysá nad Labem v 11:42:00 hodin;
- přes železniční přejezd v km 343,109 projížděl vlak Os 6409 v 11:34:54 hodin rychlostí $V = 108$ km/h;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 6409 – 110 km/h – nebyla překročena;
- vlakový zabezpečovač byl v činnosti a strojvedoucím obsluhován v celé předcházející části registrované směny.

HDV vlaku Pn 65401 řady 130.032-6 v majetku ČD Cargo, a. s., SOKV Ostrava, má platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, vydaný Drážním úřadem dne 1. 6. 1999 pod evidenčním číslem PZ 6424/99-V.01, roční pravidelná technická prohlídka byla provedena 7. 8. 2008 – HDV bez závad.

HDV je vybaveno registračním rychloměrem č. A09.227. Posouzením jízdy vlaku Pn 65401 od posledního rozjezdu do zastavení v km 337,150 dle rychloměrného proužku s uhlíkovou vrstvou typu KAPS – COMM – Český Krumlov, s rozsahem rychlostní stupnice 150 km/h, bylo zjištěno:

- rozjezd ze žst. Všetaty v 11:33:00 hodin, na dráze 8 250 metrů dosažena rychlost $V = 80$ km/h, na dráze dalších 4 720 metrů jízda rychlostí $V = 80$ km/h, na dráze dalších 2 420 metrů snížení rychlosti na hodnotu $V = 67$ km/h, na dráze dalších 2 060 metrů zvýšení rychlosti na hodnotu $V = 80$ km/h, na dráze dalších 640 metrů jízda rychlostí 80 km/h, na dráze dalších 1 010 metrů snížení rychlosti na hodnotu $V = 78$ km/h, na dráze dalších 860 metrů zvýšení rychlosti na hodnotu $v = 80$ km/h, na dráze dalších 1 050 metrů jízda rychlostí $V = 80$ km/h, na dráze dalších 1 400 metrů zastavení před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Lysá nad Labem v 11:53:30 hodin;
- rozjezd od vjezdového návěstidla 1S v 11:56:00 hodin, na dráze 550 metrů dosažena rychlost $V = 28$ km/h, na dráze dalších 830 metrů snížení rychlosti na hodnotu $V = 25$ km/h, na dráze dalších 210 metrů zastavení před odjezdovým návěstidlem S7 žst. Lysá nad Labem ve 12:01:00 hodin v km 337,150;
- před vjezdovým návěstidlem 1S je registrováno svícení „červené“ na návěstním opakovači v délce 830 metrů a před odjezdovým návěstidlem S7 v délce 540 metrů;
- vlak Pn 65401 projížděl místem vzniku MU na železničním přejezdu v km 343,109 v 11:49:30 hodin rychlostí $V = 80$ km/h;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku Pn 65401 – 80 km/h – nebyla překročena;
- vlakový zabezpečovač byl v činnosti a strojvedoucím obsluhován v celé předcházející části registrované směny.

Technický stav drážních vozidel nemá souvislost s příčinou vzniku MU.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Zaměstnanec dopravce ČD, a. s., vlakvedoucí vlaku Os 6409, ohlásil vznik MU osobně na ohlašovací pracovišti provozovatele dráhy v dopravní kanceláři žst. Lysá nad Labem po více jak 5 minutách po příjezdu vlaku do stanice.

Na základě ohlášení MU vlakvedoucím vlaku Os 6409 vyhodnotil výpravčí žst. Lysá nad Labem podanou informaci tak, že dle jeho sdělení provedl opatření k zastavení drážní dopravy v mezistaničním úseku Stará Boleslav – Lysá nad Labem zadáním GENERÁLNÍHO STOPU, žádný vlak v dosahu kanálové skupiny č. 66 však na tuto skutečnost nezareagoval.

Zaměstnanec dopravce ČD Cargo, a. s., řídící HDV vlaku Vn 53668, při průjezdu po druhé traťové koleji kolem místa MU bezprostředně po jejím vzniku po spatření převráceného silničního vozidla u první traťové koleje pokračoval bez přerušení v další jízdě, neboť na základě zjištěných skutečností usoudil, že z jeho strany není nutné žádné opatření provádět.

Zaměstnanec dopravce ČD Cargo, a. s., řídící HDV vlaku Pn 65401, při průjezdu po první traťové koleji místem MU, po spatření převráceného silničního vozidla u první traťové koleje a po srážce s ním, pokračoval bez zastavení v další jízdě. Uvedenou skutečnost ohlásil výpravčímu v průběhu další jízdy poté, co zjistil, že má na vysílače signál. Šetřením bylo zjištěno, že strojvedoucí tohoto vlaku měl navolenou na radiostanici kanálovou skupinu 78, z důvodu chybné kilometrické polohy návěstidla s návěstí „Přepněte na kanálovou skupinu 66“, o které nebyl vyrozuměn, a správné umístění tohoto návěstidla nebylo zapracováno v tabulce traťových poměrů pro železniční trať č. 503 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ.

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

Přepis záznamu TRS z komunikace strojvedoucího vlaku Pn 65401 s výpravčím žst. Lysá nad Labem:

12. 12. 2008 – 11:50 hodin

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:
„Lysá, slyším.“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:
„Tady šest pět čtyři sta jednička, hele tadydle, jak se jede kolem rudolického mostu nahoru k tobě, tak ... (není asi 3 sec. rozumět) ... tam leží nějaký auto převrácený a je těsně u koleje.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:
„No, proto jsme tě stavěli, jestli jsi zastavil.“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:
„Co?“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:
„Zastavil jsi na GENERÁLNÍ STOP, nebo ne?“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:
„Ne, měl jsem to naladěný na sedmdesát osmičku a nezastavilo to teda.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:
„Aha, a to auto leží jako, jako u první koleje, jako v zemi, jo?“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:
„No, když jedu, tak na pravý straně, no jak je ta cesta.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:
„A je tam na tom vodárenským přejezdu, jo?“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:
„Za ním kus, v kopci kousek za ním, jako směrem k tobě.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:
„Aha, a projet se tam krokem dá nebo ... ?“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:
„No, já jsem tady projel no, ale těsně teda úplně.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:

„A teda po druhý koleji se jezdit dá, jo? To je na druhý straně?“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:

„Jo, je to na první koleji a normálně se projet dá, no těsně jsem projel okolo toho.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:

„No, to je dobře, tak já si tam nechám zpravit sedm set sedmdesát ... sedmset sedmnáctku a přesný kilometr nevíš, vid' ?“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:

„No, to jsem nestačil zjistit, protože jsem čuměl po tom autě, no.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:

„Takže za vodárenským přejezdem je to, jo?“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:

„No, je to bílý, bílej, nějaká dodávka bílá, převrácená na bok.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:

„Aha, dobře, no.“

12. 12. 2008 – 11:59 hodin

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:

„Lysá, slyším.“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:

„Hele, já jsem teďka zastavil u vjezdu a tak jsem koukal, protože ... (asi 4 slova není dobře rozumět) ... a mám obouchanou trochu mašinu, takže to tam asi není ..., tak tam nikoho nepouštěj, teda nebo ať tam zastaví.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:

„Aha, takže máš tu mašinu obouchlou, jo?“

Strojvedoucí vlaku Pn 65401:

„No, no tady na pravý straně mám stupačku ohnutou a tady na boku to mám obouchlý, jo.“

Výpravčí žst. Lysá nad Labem:

„Dobře, no.“

Záznam TRS je součástí spisu MU.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Nesprávným umístěním návěsti „Přepněte kanálovou skupinu č. 66“ v km 342,00 a nezpravením o této skutečnosti zaměstnance dopravce, řídícího HDV vlaku Pn 65401, jehož TRS byla na kanálové skupině č. 78, byla opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa MU ze strany výpravčího žst. Lysá nad Labem neúčinná, zejména jeho snaha navázat spojení s HDV vlaku Pn 65401 a tento vlak zastavit pomocí GENERÁLNÍHO STOPU.

Po srážce vlaku Pn 65401 se silničním vozidlem v průjezdném průřezu první traťové koleje v km 343,089 bylo místo MU zajištěno Policií ČR a řádně zabezpečeno provozovatelem dráhy 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

Nedodržení Zákoníku práce a turnusového řádu u zúčastněných zaměstnanců nebylo zjištěno.

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

Vzniklá MU, střetnutí vlaku se silničním vozidlem na železničním přejezdu, se nijak nevymyká z většiny obdobných MU, evidovaných DI na jiných železničních přejezdech. Odlišné jsou však v tomto případě okolnosti, které po vzniku MU následovaly.

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 12. 12. 2008 v 11:35 hodin se vlak Os 6409 jedoucí ze žst. Stará Boleslav do žst. Lysá nad Labem střetl na železničním přejezdu v km 343,109, zabezpečeného PZZ kategorie PZS 3SB, typu SSSR s výstražníky AŽD, se silničním vozidlem. Řidič silničního vozidla nereagoval na výstražný signál PZZ a z pravé strany ve směru jízdy vlaku narazil do boku prvního taženého DV projíždějícího vlaku. Silniční vozidlo bylo odraženo z železničního přejezdu vpravo ve směru jízdy vlaku tak, že zasahovalo do průjezdného průřezu první traťové koleje. Řidič silničního vozidla zůstal ve vraku vozidla. Strojvedoucí vlaku Os 6409 střetnutí nezaznamenal a pokračoval v jízdě do zastávky Lysá nad Labem-Dvorce, kde byl dotázán vlakvedoucím téhož vlaku, zda na přejezdu něco neviděl. Strojvedoucí střetnutí se silničním vozidlem nezaznamenal a vlak dále pokračoval v jízdě

do cílové žst. Lysá nad Labem.

Asi 5 – 6 minut po příjezdu vlaku do žst. Lysá nad Labem a po zjištění vzniku MU ohlásil vlakvedoucí vlaku Os 6409 tuto skutečnost výpravčímu žst. Lysá nad Labem, který po neúspěšném pokusu navázat spojení se strojvedoucím následného vlaku Pn 65401, jedoucího ze žst. Stará Boleslav do žst. Lysá nad Labem, zadal GENERÁLNÍ STOP na kanálové skupině č. 66. Na toto vlak Pn 65401 nezareagoval. Jeho TRS měla navolenou kanálovou skupinu č. 78, na základě nesprávného umístění návěsti „Přepněte kanálovou skupinu č. 66“, a strojvedoucí nebyl o této skutečnosti provozovatelem dráhy zpraven.

V 11:50 hodin v blízkosti uvedeného železničního přejezdu, v km 343,089 vlak Pn 65401 narazil do vytvořené překážky – silničního vozidla, které zasahovalo z pravé strany ve směru jízdy vlaku do průjezdného průřezu první traťové koleje. Silniční vozidlo bylo odraženo HDV vpravo ve směru jízdy vlaku mimo první traťovou kolej. Strojvedoucí vlaku Pn 65401 po střetnutí vlak nezastavil a pokračoval v jízdě do žst. Lysá nad Labem. Po nárazu HDV do vraku silničního vozidla jeho řidič vypadl a zůstal ležet cca 1 m od první traťové koleje a 6 m za vrakem vozidla.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 6409 110 km/h a nejvyšší dovolená rychlost vlaku Pn 65401 80 km/h nebyla v době vzniku MU překročena.

Při MU nebyl nikdo usmrcen, došlo k těžké újmě na zdraví řidiče silničního vozidla.

Celková zjištěná škoda je ve výši 390 080,- Kč.

4.2 Rozbor

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

Dvoukolejný železniční přejezd v km 343,109, celostátní dráhy Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ, je označen a zabezpečen v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177 a ve smyslu § 17 vyhlášky č. 177, svým provedením vyhovuje bezpečnému provozování drážní dopravy a zajišťuje bezpečnost účastníků provozu na pozemní komunikaci.

Silniční vozidlo tovární značky Fiat Scudo vjelo na železniční přejezd v km 343,109 ve směru od Úpravny vody Káraný v době, kdy již přejezdem projížděl vlak a kdy PZZ nedovolovalo jízdu účastníkům silničního provozu.

Kontrolou dokladů k železničnímu přejezdu:

- Průkazu způsobilosti určeného technického zařízení, evid. č. PZ 4782/97-E.45, vydaného ve smyslu § 47 zákona,
- Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení,
- Zápisu o ohledání PZZ po MU,
- Zápisu o komisionálním přezkoušení PZZ po MU ze dne 12. 12. 2008,
- záznamů o provedených pravidelných technických kontrolách,

bylo zjištěno, že železniční přejezd v km 343,109 byl v době příjezdu silničního vozidla a v době vzniku MU v činnosti a vykazoval bezporuchový stav. Uvedené doklady jsou součástí spisu MU.

Z provedeného rozboru rychloměrových záznamů jízd vlaků Os 6409 a Pn 65401, z dat technologických počítačů TPC1 SZZ Stará Boleslav a TPC3 SZZ Lysá nad Labem

a skutečností uvedených v „Zápisech se zaměstnanci“, vyplývá časový sled mimořádné události:

- v 11:34:57 hodin projížděl vlak Os 6409 přes železniční přejezd v km 343,109 rychlostí $V = 108$ km/h, došlo ke střetnutí se silničním vozidlem;
- v 11:37:00 hodin zastavil vlak Os 6409 v zastávce Lysá nad Labem-Dvorce, zde se vlakvedoucí vlaku dotazoval strojvedoucího, zda si na přejezdu něčeho nevšiml;
- v 11:38:02 hodin projížděl vlak Vn 53668 přes železniční přejezd v km 343,109 po druhé traťové koleji ve směru Stará Boleslav, strojvedoucí vlaku si všiml, že v blízkosti první traťové koleje ležel na boku automobil; domníval se, že se jedná o vrak, který nezasahuje do průjezdného průřezu první traťové koleje a věc neoznámil;
- v 11:38:07 hodin odjel vlak Os 6409 ze zastávky Lysá nad Labem-Dvorce;
- v 11:42:00 hodin zastavil vlak Os 6409 v žst. Lysá na Labem;
- v cca 11:47:00 - 11:48:00 hodin přišel vlakvedoucí osobní dopravy ohlásit poškození drážních vozidel vlaku Os 6409 a vznik MU výpravčím žst. Lysá nad Labem, v průběhu tohoto ohlášení se výpravčí, dle svého vyjádření, pokoušel pomocí TRS navázat hovor se strojvedoucím vlaku Pn 65401 a vzhledem k tomu, že strojvedoucí nereagoval, stiskl kombinaci tlačítek STOP – TRS pro zadání GENERÁLNÍHO STOPU. Na tento pokyn ale nereagoval strojvedoucí žádného vlaku v dosahu kanálové skupiny č. 66.
- v 11:49:30 hodin projížděl vlak Pn 65401 místem vzniku MU rychlostí $V = 80$ km/h a v km 343,089 došlo ke srážce se silničním vozidlem, zasahujícím do průjezdného průřezu první traťové koleje;
- v 11:50:00 hodin dochází ke spojení hovoru TRS mezi strojvedoucím vlaku Pn 65401 a výpravčím žst. Lysá nad Labem, kdy strojvedoucí informuje výpravčího o poloze silničního vozidla a o tom, že jej těsně minul;
- v 11:59:00 hodin dochází ke spojení hovoru TRS mezi strojvedoucím vlaku Pn 65401 a výpravčím žst. Lysá nad Labem, kdy strojvedoucí oznamuje poškození HDV.

Vzniklá MU, střetnutí vlaku se silničním vozidlem na železničním přejezdu, se nijak nevymyká z většiny obdobných MU, evidovaných DI na jiných železničních přejezdech. Odlišné jsou však v tomto případě okolnosti, které po vzniku MU následovaly.

Vyhláška č. 376 v § 7 odst. (2) a (3) ukládá zajistit po vzniku MU její neprodlené ohlášení ohlašovacímu pracovišti a dále provedení opatření k zabránění vzniku dalších škod. V daném případě byl vznik MU ohlášen s časovou prodlevou, která při spolupůsobení nesprávně nastavené kanálové skupiny radiostanice prakticky znemožnila zastavení následného vlaku Pn 65401 ještě před srážkou s překážkou, kterou silniční vozidlo v průjezdném průřezu první traťové koleje po vzniku MU vytvořilo.

Obdobně uvádí vyhláška č. 173 v § 74 odst. (1) povinnost vypracovat pro případ nehody a mimořádné události záchranná opatření pro záchranu zdraví a života postižených osob, zajištění nezbytné lékařské pomoci, včetně zabránění vzniku dalších škod. Přestože požadovaná opatření a technologické postupy byly v tomto smyslu vypracovány, jejich plnění nebylo zajištěno, neboť nebylo zabráněno srážce vlaku Pn 65401 s překážkou, a to ani použitím funkce GENERÁLNÍ STOP, která byla dle výpravčího zadána, ovšem na kterou žádný vlak pohybující se v době zadání v obvodu kanálové skupiny č. 66 nezareagoval, a nebyl ani zaznamenán na záznamovém zařízení REDAT. Toto zařízení bylo při šetření po vzniku MU spolu s TRS přezkoušeno a záznamy, které zaznamenalo, neodpovídají rutinní instrukci pro kódované signály STOP – TRS (Zápis je součástí spisu).

Rovněž další okolnosti této MU jsou v rozporu s povinnostmi vyplývajícími z ustanovení právních předpisů, a to zejména:

1) s povinností provozovat dráhu podle pravidel pro provozování dráhy (§ 22 odst. (1) písm. a) zákona), kdy tato pravidla, uvedená ve vyhlášce č. 173, ukládají v § 2 odst. (4) vykonávat činnosti pro zabezpečení dráhy dle technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy. V tomto případě byly technologické postupy pro zabezpečení dráhy zpracovány ve smyslu § 3 této vyhlášky, a to včetně podmínek pro umístění návěstidel pro radiový provoz a dávání návěstí „Přepněte na kanálovou skupinu“ používanou provozovatelem dráhy v souladu s § 5 odst. (8) vyhlášky č. 173. Nebylo však zajištěno jejich plnění, neboť návěstidla s uvedenou návěstí (radiovníky) byly v době vzniku MU nesprávně umístěny. O odchýlném umístění radiovníků nebyly osoby řídící drážní vozidla v době vzniku MU vyrozuměny tak, jak pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy vyžaduje ustanovení § 15 odst. (7) a § 68 odst. (3) vyhlášky č. 173. Rovněž nebylo zajištěno zpracování umístění těchto návěstidel pro radiový provoz do tabulek traťových poměrů pro příslušný traťový úsek tak, jak je stanoveno v § 4 odst. (4) vyhlášky č. 173,

2) s povinností provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy (§ 35 odst. (1) písm. a) zákona), kdy tato pravidla, uvedená ve vyhlášce č. 173, ukládají:

a) v § 35 odst. (1) písm. b) zajistit, aby osoba řídící drážní vozidlo posuzovala zjevné technické závady vzniklé na drážních vozidlech ve vlaku a rozhodovala o způsobilosti drážního vozidla k další jízdě – nezajištěno po střetnutí vlaku Os 6409 při pochybnostech na zastávce Lysá nad Labem-Dvorce a u vlaku Pn 65401 po srážce s překážkou,

b) v § 35 odst. (1) písm. f) zajistit, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěstí a jednala dle zjištěných skutečností – nezajištěno při jízdě vlaku Vn 53668 po druhé traťové koleji kolem místa vzniku MU a dále při jízdě vlaku Pn 65401 před a po srážce s překážkou,

c) v § 74 odst. (3) zajistit v případě MU na jedné koleji ve dvoukolejném traťovém úseku povolení jízdy po sousední koleji až po spolehlivém zjištění, že při MU nevznikla překážka pro jízdu po sousední koleji. V daném případě nebylo plnění tohoto ustanovení zajištěno po střetnutí vlaku Os 6409 a při jízdě vlaku Vn 53668.

Složky integrovaného záchranného systému přijely na místo MU neprodleně po jejím ohlášení a okamžitě zahájily záchranné práce, tj. ošetření zraněného s jeho následnou přepravou do zdravotnického zařízení, zajištění místa MU a zamezení zvýšení následků MU.

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 MU bylo nerespektování přednosti drážní dopravy před provozem na pozemní komunikaci na železničním přejezdu, kdy při uzavření přejezdu pro uživatele pozemní komunikace vjelo na přejezd silniční vozidlo, střetlo

se s jedoucím vlakem Os 6409 a po střetnutí vytvořilo překážku v obvodu dráhy, do které narazil následný vlak Pn 65401.

Ke vzniku MU došlo z důvodu porušení ustanovení právních předpisů:

§ 6 odst. (3) zákona:

(3) Při křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí má drážní doprava přednost před provozem na pozemních komunikacích“.

§ 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.

Po posouzení faktorů, které přispěly k dalšímu průběhu nehodového děje v návaznosti na bezprostřední příčinu MU, DI konstatuje neplnění ustanovení:

§ 22 odst. (1) písm. a) zákona:

(1) Provozovatel dráhy je povinen

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

§ 35 odst. (1) písm. a) zákona:

(1) Dopravce je povinen:

a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze.

§ 7 odst. (2), (3) vyhlášky č.376:

(2) Vznikne-li mimořádná událost při provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, provozovatel dráhy a dopravce zajišťuje, aby každý zaměstnanec nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo dopravci, kteří se svou pracovní činností podílejí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, neprodleně ohlásili na určené ohlašovací pracoviště její vznik, pokud tuto událost zjistili sami nebo se o ní věrohodně dozvěděli.

(3) Ohlašovací pracoviště po vzniku mimořádné události při provozování dráhy a drážní dopravy podle její povahy provede bez zbytečné prodlevy opatření k zabránění vzniku dalších škod a bezodkladně ohlásí vznik mimořádné události.

§ 74 odst. (1) vyhlášky č. 173:

(1) Pro případ nehody a mimořádné události musí být vypracována záchranná opatření pro záchranu zdraví a života postižených osob, zajištění nezbytné lékařské pomoci, zabránění vzniku dalších škod a zajištění obnovení provozování dráhy a drážní dopravy.

tím, že nebylo zabráněno vzniku dalších škod, a to zejména z důvodu:

a) časové prodlevy mezi vznikem MU a jejím ohlášením ohlašovacímu pracovišti

porušen § 7 odst. (2) vyhlášky č. 376:

(2) Vznikne-li mimořádná událost při provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy,

provozovatel dráhy a dopravce zajišťuje, aby každý zaměstnanec nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo dopravci, kteří se svou pracovní činností podílejí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, neprodleně ohlásili na určené ohlašovací pracoviště její vznik, pokud tuto událost zjistili sami nebo se o ní věrohodně dozvěděli.

b) nemožného zastavení následného vlaku Pn 65401 jedoucího za vlakem Os 6409 po první traťové koleji ze žst. Stará Boleslav za pomoci TRS, neboť strojvedoucí tohoto vlaku měl navolenou na radiostanici kanálovou skupinu 78, v důsledku chybné kilometrické polohy návěstidla s návěstí „Přepněte na kanálovou skupinu 66“, o které nebyl vyrozuměn, a správné umístění tohoto návěstidla nebylo zapracováno v tabulce traťových poměrů pro železniční trať č. 503 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem západ.

Uvedený stav vznikl v souvislosti s aktivací radiového systému TRS Tesla v žst. Stará Boleslav, jako součásti stuhové radiové sítě Stará Boleslav – Lysá nad Labem – Velký Osek – Kolín – Čáslav na kanálové skupině č. 66 dne 16. 10. 2008. Zpracování rozkazem „V“ strojvedoucích všech vlaků, jedoucích v úseku Lysá nad Labem – Všetaty a zpět o této skutečnosti, bylo ukončeno dne 5. 11. 2008 ve 24:00 hodin, a to bez zjištění, zda příslušná návěstidla s návěstí „Přepněte na kanálovou skupinu“ byla přemístěna a aktivována.

Porušeny:

§ 2 odst. (4) vyhlášky č. 173:

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

§ 4 odst. (4) vyhlášky č. 173:

(4) Seznamy obsahující označení zařízení dráhy, rozhodné pro její bezpečné provozování, údaje o přechodnosti drážních vozidel, podmínky pro posun, podmínky pro vedení vlaku podle staničních a traťových poměrů včetně údajů o dovolené délce vlaku a o sklonových poměrech, rozhodných pro bezpečné brzdění vlaku, se uvádějí pro každý traťový úsek v tabulkách traťových poměrů. Zpracovávat a používat tabulky traťových poměrů mohou jen osoby odborně způsobilé.

§ 14 odst. (5) vyhlášky č. 173:

(5) Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy...

§ 15 odst. (7) vyhlášky č. 173:

(7) Změny v podmínkách pro jízdu vlaku, nejsou-li stanoveným způsobem jednoznačně návěstěny příslušnými návěstidly nebo ručními návěstmi, mimořádné události při provozování dráhy a drážní dopravy, které by mohly mít vliv na bezpečnost a pravidelnost jízdy vlaku, a s tím související pokyny musí být oznámeny doprovodu vlaku písemně nebo prostřednictvím technického zařízení s prokazatelným záznamem komunikace obou stran.

§ 68 odst. (3) vyhlášky č. 173:

(3) Osoba řídící drážní vozidlo musí být před jízdou prokazatelně zpravena o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, pokud jsou osobě řídící drážní

dopravu známy, včetně potřebných opatření.

c) nezajištění povinnosti osob řídících drážní vozidla jednat v době po vzniku této MU dle pravidel pro provozování drážní dopravy.

Porušeny:

§ 35 odst. (1) písm. b), f) vyhlášky č. 173:

(1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo

b) posuzovala zjevné technické závady vzniklé na drážních vozidlech ve vlaku a rozhodovala o způsobilosti drážního vozidla k další jízdě, není-li k tomu určena jiná odborně způsobilá osoba,

f) z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností.

§ 74 odst. (3) vyhlášky č. 173:

(3) V případě nehody nebo mimořádné události na jedné koleji ve dvou nebo více kolejném traťovém úseku smí být povolena jízda po sousední koleji až po spolehlivém zjištění, že nehodou nebo mimořádnou událostí nevznikla překážka pro jízdu po sousední koleji.

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

Osoba odborně způsobilá, pověřená provozovatelem dráhy ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU, vykonala dne 16. 12. 2008 kontrolní jízdu zaměřenou na kontrolu umístění návěstidel pro radiový provoz v traťovém úseku žst. Stará Boleslav – žst. Lysá nad Labem, se zjištěním, že návěstidlo s návěstí „Přepněte na kanálovou skupinu 66“ je umístěno v kilometrické poloze, která neodpovídá skutečnosti, kde má strojvedoucí radiostanici na tento kanál přepnout.

Na zjištěnou závadu reagoval provozovatel dráhy až dne 23. 12. 2008 (tj. 7 dní po zjištění), vydáním depeše kontrolního operátora ČD, a. s., RCP Praha č. 2008-12-002952, o obnovení zpravování doprovodu všech vlaků o nesprávně umístěných návěstidlech pro radiový provoz v tomto traťovém úseku. Tato depeše obsahovala pokyn (rozkaz „V“) provozovatele dráhy dopravcům, jehož znění: ... přepnout v traťovém úseku žst. Dřísy – Stará Boleslav kanálovou skupinu TRS vozidlové rds z kanálu č. 78 na kanál č. 66 **ve vhodném místě** před předvěstí vjezdového návěstidla do žst. Stará Boleslav (plné znění depeše je v bodu 5.1) je v rozporu s ustanovením § 14 odst. (5) vyhlášky č. 173: „pokyny

udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy“.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, přijal v důsledku MU opatření:

- Kontrolní operátor radioprovozu ČD, a. s., RCP Praha vydal dne 23. 12. 2008 depeši č. 2008-12-002952, o zpravování v úvahu přicházejících provozních operátorů a zaměstnanců, ve znění: „V souvislosti s MU dne 12. 12. 2008 v úseku žst. Stará Boleslav – Lysá nad Labem na trati 503A bylo zjištěno, že ani příkaz kontrolního operátora RCP Praha ani na základě edps 1472, stavební firma zhotovitele v žst. Stará Boleslav neprovedla při aktivaci TRS dne 16. 10. 2008 příslušné přemístění návěsti „Přepněte na kanálovou skupinu“ z km 342,0 do km 352,0, jak bylo uvedeno i ve zpravování edps č. 1472 ze dne 13. 10. 2008. Výpravčí dispozičních (výchozích) stanic příp. stanic určených prováděcím nařízením předpisu D 7 budou ihned a neprodleně po obdržení této edps zpravovat doprovod všech vlaků (včetně výchozích vlaků v níže uvedených úsecích), které jedou mezi stanicemi Všetaty – Lysá nad Labem, do odvolání rozkazem „V“ takto: „V traťovém úseku žst. Dřísy – žst. Stará Boleslav přepněte kanálovou skupinu TRS vozidlové rds z kanálu č. 78 na kanál č. 66 ve vhodném místě před předvěstí (posledním oddílovým návěstidlem) vjezdového návěstidla do žst. Stará Boleslav“.
- Na základě „Výzvy k odstranění zjištěných nedostatků“, zaslané DI dne 22. 1. 2009 provozovateli dráhy, zhotovitel stavby 2. etapy TRS Všetaty – Lysá nad Labem přemístil dne 4. 2. 2009 návěst „Přepněte kanálovou skupinu“ dle dispozic ČD, a. s., RCP Praha.

Provozovatel drážní dopravy České dráhy, a. s., přijal v důsledku MU opatření:

- průběh MU bude náplní nejbližšího pravidelného poučování všech provozních pracovníků DKV Praha a RCVD Ústí nad Labem;
- strojvedoucímu HDV vlaku Os 6409 nebude přiznána výkonová odměna za měsíc prosinec 2008 v plné výši ;
- vlakvedoucí osobní dopravy vlaku Os 6409 po vzniklé MU vykonal úspěšně mimořádnou zkoušku v rozsahu D – 04a;
- po vzniklé MU ředitel Odboru kolejových vozidel vydal dne 16. 12. 2008 depeši č. 2008-12-002157, ve které nařizuje ve všech případech, kdy se strojvedoucí dozví, že mohlo dojít ke střetnutí se silničními vozidly, aby okamžitě zastavil a provedl prohlídku vlaku; před prohlídkou strojvedoucí oznámí výpravčímu důvod zastavení a poté výsledek prohlídky;

Provozovatel drážní dopravy ČD Cargo, a. s., přijal v důsledku MU opatření:

- strojvedoucí HDV vlaku Pn 65401 obdržel „Upozornění zaměstnavatele na porušení kázně“, byla mu nařízena „mimořádná zkouška z důvodů porušení předpisových ustanovení“;
- strojvedoucí PJ Nymburk budou o porušení předpisových ustanovení v souvislosti s MU seznámeni formou „Poučného listu č. 2“

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Vzhledem ke zjištěným okolnostem a příčinám vzniku MU nebylo bezpečnostní doporučení DI vydáno.

V Praze dne 4. září 2009

Jan Tesař, v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha



7 PŘÍLOHY



Foto 7.1 Železniční přejezd v km 343,109 ze směru jízdy vlaků Os 6409 a Pn 65401



Foto 7.2 Celkový pohled na místo MU z železničního přejezdu v km 343,109 ze směru jízdy vlaků Os 6409 a Pn 65401



Foto 7.3 Vrak silničního vozidla po srážce s vlakem Pn 65401



Foto 7.4 Železniční přejezd a vrak silničního vozidla z protisměru jízdy vlaků Os 6409 a Pn 65401



Foto 7.5 Mřížka z přední části silničního vozidla zavěšená na prvním taženém DV vlaku Os 6409 řady B 250 50 54 20-80 219-9



Foto 7.6 Stopy po střetnutí se silničním vozidlem na prvním taženém DV vlaku Os 6409 řady B 250 50 54 20-80 219-9



Foto 7.7 Stopy po střetnutí se silničním vozidlem na druhém taženém DV vlaku Os 6409 řady Bdt 279 50 54 21-08 014-2



Foto 7.8 Stopy po střetnutí se silničním vozidlem na druhém taženém DV vlaku Os 6409 řady Bt 283 50 54 21-19 499-2



Foto 7.9 Stopy po srážce se silničním vozidlem na HDV vlaku Pn 65401 řady 130.032-6