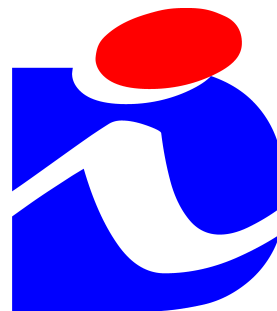


Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střetnutí nákladního vlaku Rn 52241 s osobním automobilem na železničním přejezdu
v traťovém úseku Moravské Budějovice - Jaroměřice nad Rokytnou

Pátek 21. září 2007

Investigation Report of Railway Accident or Incident

Level crossing accident of freight train No. 52241 and a car
between Moravské Budějovice and Jaroměřice nad Rokytnou stations

21st September 2007

č. j.: 2-1529/2007/DI

Summary

Date and time: 21st September 2007, 11:10 (09:02 GMT)
Occurrence type: level crossing accident (collision of freight train No. 52241 with a car)
Type of train: freight train No. 52241
Location: passive level crossing between Jaroměřice nad Rokytnou and Moravské Budějovice stations

Consequences: 2 fatalities (in the car), 0 injuries, total cost CZK 558489.-

Direct cause: car driver violence
Underlying cause: not investigated
Root cause: not investigated

Recommendation: addressed to infrastructure manager České dráhy, a. s.:
1) to put internal rule ČD S4/3 into accordance with norm ČSN 736380
2) to check visibility condition at all the level crossings, where visibility reduction has been applied by the internal rule ČD S4/3, and to modify these level crossings according to the norm ČSN 736380

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	7
2 Údaje týkající se mimořádné události	7
2.1 Mimořádná událost	7
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	7
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	7
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku.....	7
2.2 Okolnosti mimořádné události	8
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	8
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	8
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	8
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	8
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti.....	8
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí.....	8
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí.....	8
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	9
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	9
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	9
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí.....	9
2.4 Vnější okolnosti	9
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	9
3 Záznam o podaných vysvětleních	9
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	9
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	9
3.1.2 Jiné osoby.....	9
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	9
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny.....	9
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování.....	9
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky.....	9
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty.....	10
3.3 Právní a jiná úprava	10
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy.....	10
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy.....	10
3.4 Činnosti drážních vozidel a technických zařízení	10
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	10
3.4.2 Součásti dráhy.....	10
3.4.3 Komunikační prostředky.....	10
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	10

3.5 Dokumentace o provozním systému.....	10
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy.....	10
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně dokladů ze záznamového zařízení.....	11
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	11
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	11
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	11
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	11
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	11
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru.....	11
4 Analýza a závěry.....	11
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	11
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3.....	11
4.2 Rozbor.....	11
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	11
4.3 Závěr.....	12
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.....	12
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	12
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	12
4.4 Doplnující zjištění.....	12
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách.....	12
5 Přijatá opatření	13
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	13
6 Bezpečnostní doporučení.....	13
6.1 Bezpečnostní doporučení	13

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

1 Souhrn

Dne 21. 9. 2007 v 11:10 hodin došlo na železničním přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži doplněnými silniční značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ v km 140,285 tratě Retz (ÖBB) – Okříšky mezi žst. Moravské Budějovice a žst. Jaroměřice nad Rokytnou ke střetnutí nákladního vlaku Rn 52241 dopravce České dráhy a. s., s osobním automobilem Škoda Octavia 1,9 TDI. Provozovatelem dráhy jsou České dráhy, a. s. (dále jen ČD, a. s.). Při mimořádné události došlo k usmrcení řidiče a spolujezdce a k hmotné škodě 558 489 Kč.

Příčinou mimořádné události (dále MU) je porušení ustanovení:

§ 28 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a to řidičem osobního automobilu (citace: „Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvlášť opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“)

Bezpečnostní doporučení bylo vydáno Českým drahám, a. s. jako provozovateli dráhy a drážní dopravy a bylo dáno na vědomí Správě železniční dopravní cesty, s. o., a Drážnímu úřadu v Praze.

2 Údaje týkající se mimořádné události

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

21. 9. 2007 v 11:10 hodin na traťové koleji mezi žst. Jaroměřice nad Rokytnou a žst. Moravské Budějovice, železniční přejezd v km 140,285.

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

Za jízdy vlaku Rn 52241 z Jaroměřic nad Rokytnou do Moravských Budějovic došlo na železničním přejezdu ke střetnutí s osobním automobilem Škoda Octavia 1,9 TDI, které k přejezdu přijíždělo z pravé strany ve směru jízdy vlaku. Automobil vjel na přejezd, kde byl zachycen a tlačěn po dráze dlouhé 270 m. Železniční přejezd je umístěn v km 140,285 na jednokolejně trati Retz (ÖBB) – Okříšky, mezi žst. Jaroměřice nad Rokytnou a Moravské Budějovice, a je úroňovým křížením této tratě a účelové komunikace.

Na místě zasahovala Policie ČR – Dopravní inspektorát Třebíč, Hasičská záchranná služba ČD, a. s., Zdravotnická záchranná služba kraje Vysočina.

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

Drážní inspekce zahájila zjišťování příčin a okolností této mimořádné události na místě jejího vzniku ihned po ohlášení provozovatelem dráhy. Zjišťování příčin bylo prováděno nezávisle na zjišťování příčin prováděném provozovatelem a šetření jiných orgánů, s využitím vlastních podkladů a podkladů získaných na dožádání od provozovatele dráhy. Bylo provedeno ověření místních poměrů a situace na přejezdu, změření skutečných rozhledových poměrů a ověřovací pokus za stejných podmínek, jaké byly při vzniku mimořádné události.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Poškozený, usmrcená osoba – řidič osobního automobilu.

Poškozený, usmrcená osoba – spolujezdec.

Strojvedoucí vlaku Rn 52241, zaměstnanec ČD, a. s. , Depa kolejových vozidel Brno.

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

Vlak Rn 52241: přípravní hnací vozidlo – 742.248-8, vlakové hnací vozidlo 742.251-2 a 6 nákladních vozů, délka vlaku 86 m, 18 náprav, celková hmotnost 314 t, potřebná brzdicí procenta 53 %, skutečná brzdicí procenta 77 %.

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

Traťový úsek mezi Jaroměřicemi nad Rokytinou a Moravskými Budějovicemi je jednokolejný, neelektrifikovaný, traťové zabezpečovací zařízení – telefonické dorozumívání. Železniční přejezd v km 140,285 je zabezpečen výstražnými kříži doplněnými silniční značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ a je úrovnovým křížením této tratě s účelovou komunikací vedoucí z obce Lukov na pole. Přejezd byl zřízen v roce 1959, má délku 5,0 m, šířku 3,3 m, úhel křížení pozemní komunikace s tratí je 90°, přejezdová konstrukce je železobetonová, vložená v roce 1987. Přejezd se nachází ve vzestupnici se strmostí 1:608 u oblouku o poloměru 305 m, železniční svršek je tvaru S 49 s žebrovými podkladnicemi na betonových pražcích typu SB 8. Rozdělení pražců je 675 mm. Sklon tratě před i za přejezdem je 0,27 promile. Traťová rychlost přes přejezd je 75 km/h, dopravní moment je 676. Výstražný kolík s návěstí „Pískejte“ je umístěn v km 140,771 ve směru příjezdícího vlaku.

Vozovka v okolí přejezdu je nezpevněná, bez odvodnění, sklon komunikace ve směru od Jaroměřic nad Rokytinou vpravo k trati je 3%, vlevo trati je – 3 %.

Naměřené rozhledové poměry L_p ze směru příjezdícího vlaku Rn 52241 jsou na přejezdu nedostatečné, a to $L_p=147$ m při měření metodou dle normy ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody a $L_p=102$ m při měření dle vnitřního předpisu provozovatele ČD S 4/3 – Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů.

Nebezpečné pásmo přejezdu je součet délky vozidla a vzdálenosti mezi výstražným křížem na jedné straně přejezdu a myšlenou rovinou vzdálenou 2,5 m od osy koleje na opačné straně – pro Škodu Octavii o délce 4,51 m a při vzdálenosti výstražného kříže 4,15 m od osy koleje je to 11,16 m.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Pro zajištění provozu jsou využívány telefonní okruhy pro zabezpečení jízd vlaků a radiové fonické simplexní spojení strojvedoucího s výpravčím za jízdy vlaku.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU a v její blízkosti nebyly v inkriminované době prováděny žádné stavební ani udržovací práce.

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

Aktivace plánu pro případ mimořádné události byla provedena z ohlašovacího pracoviště provozovatele dráhy ČD, a. s., ze žst. Moravské Budějovice podle ohlašovacího rozvrhu, který je přílohou staničního řádu. Výpravčí aktivoval složky IZS, ohlásil mimořádnou událost vedoucímu dispečerovi Regionálního centra provozu Brno, který aktivoval pohotovost Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy – osobu pověřenou provozovatelem zjišťovat příčiny vzniku mimořádné události. Ta ohlásila vznik MU Drážní inspekci.

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

Aktivace integrovaného záchranného systému byla provedena dle ohlašovacího rozvrhu z ohlašovacího pracoviště žst. Moravské Budějovice.

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 byli usmrceni řidič osobního automobilu a spolujezdec. Na osobním automobilu Škoda Octavia 1,9 TDI, RZ 2J0 7572, vznikla škoda 500 000 Kč.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Nevznikla.

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

Na hnacím vozidle 742.248-8, provozovatel ČD, a. s., DKV Brno, byla vyčíslena škoda ve výši 58 489 Kč. Na součástech dopravní cesty v majetku SŽDC, s. o., a na životním prostředí škoda nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.

Jasno, slunečno, + 15 stupňů C, bezvětří, sucho.

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 nákladního vlaku Rn 52241 mimo jiné uvedl, že k železničnímu přejezdu v km 140,285 uviděl příjezd z pravé strany ve směru jízdy vlaku po polní cestě osobní automobil, kterému dával návěst „Pozor“ lokomotivní houkačkou, ale řidič nereagoval a i přes houkání vjel plynule na železniční přejezd těsně před hnací vozidlo.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby nebyly v místě MU ani nejbližším okolí přítomny.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Železniční přejezd v km 140,285 ležící na traťové koleji mezi žst. Jaroměřice nad Rokytnou a žst. Moravské Budějovice je zabezpečen výstražnými kříži doplněnými silniční značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“. Výstražný kolík s návěstí „Pískejte“ je pro daný směr jízdy vlaku umístěn v km 140,771, to je 486 m od přejezdu.

Bezpečnost na přejezdech zabezpečených výstražnými kříži doplněnými silniční značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ stanovuje § 28 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který řidiči nařizuje, jak má před a na přejezdu postupovat.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Strojvedoucí vlaku Rn 52241 má platný průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel dané trakce a platný „Posudek zdravotní způsobilosti k práci“ v souladu s vyhláškou č. 101/1995 Sb. – Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Poslední prohlídka přejezdu se uskutečnila 16. 4. 2007, komplexní prohlídka trati proběhla 16. 4. 2007 – bez závad, kontrola rozhledových poměrů byla 14. 6. 2007 – závada: vzrostlá tráva v okolí přejezdu – odstraněna 15. 6. 2007, kontrola přejezdu vedoucím provozní jednotky byla vykonána 7. 8. 2007, obchůzkářem 17. 9. 2007, obě bez závad.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Rozhraní je stanoveno:

- zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění,
- zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění,
- vyhláškou č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění,
- normou ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění.
- Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.
- Vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění.
- Vyhláška č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.
- Vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění.
- Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku MU na dráhách.

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

- ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody.
- Vnitřní předpis provozovatele dráhy: ČD S 4/3 – Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů.
- Vnitřní předpis provozovatele dráhy: ČD D1 – Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy.
- Vnitřní předpis provozovatele dráhy: ČD D2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži doplněnými silniční značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ a není vybaven žádným záznamovým zařízením.

3.4.2 Součásti dráhy

Vlak Rn 52241 přijížděl k přejezdu v km 140,285 kolem mechanického návěstidla – předvěsti vjezdového návěstidla žst. Moravské Budějovice, umístěného v km 140,390.

3.4.3 Komunikační prostředky

Strojvedoucí vlaku Rn 52241 podle své výpovědi dával před přejezdem opakovaně lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“. Tuto skutečnost nelze ověřit, neboť hnací vozidlo 742.248-8 není vybaveno zařízením pro zaznamenání této činnosti. Ostatní komunikační prostředky nejsou v tomto případě relevantní.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Na hnacím drážním vozidle 742.248-8 vlaku Rn 52241 byl v činnosti registrační rychloměr Hasler RT 13, zaznamenávající rychlost jízdy a čas na papírový proužek.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Záznamy o řízení provozu dráhy jsou vedeny v dopravním deníku. Traťovým zabezpečovacím zařízením mezi žst. Jaroměřice nad Rokytnou a žst. Moravské Budějovice je telefonické dorozumívání. Strojvedoucí vlaku Rn 52241 nepřekročil nejvyšší povolenou rychlost 75 km/h.

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

Neprodlouženě po vzniku mimořádné události byly výpravčím aktivovány složky IZS, mimořádná událost byla nahlášena vedoucímu směny RCP Brno, který následně MU ohlásil na RIBŽD Brno. Vrchní inspektor RIBŽD poté MU ohlásil na Centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce Praha. Osoba pověřená provozovatelem dráhy zjišťovat příčinu vzniku mimořádné události zajistila záznamový proužek z rychloměru drážního vozidla 742.248-8. Drážní inspekce si při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU vyžádala od pověřené osoby výsledky vyhodnocení tohoto záznamu.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Po vzniku mimořádné události byl provoz na trati přerušen od 11:10 do 15:10 hodin. Policie ČR zajistila místo MU, včetně stop po střetu a pořídila fotodokumentaci místa střetu.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlaku Rn 52241 byl ve směně dne 21. 9. 2007 od 8 h 34 minut, volno před směnou měl v délce 9 h 59 minut.

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

Strojvedoucí vlaku Rn 52241 má platný „Posudek zdravotní způsobilosti k práci“ vydaný 27. 2. 2007 s platností na dobu 1 roku ode dne vystavení. Nebylo u něj shledáno žádných osobních, fyzických ani psychických problémů.

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

Nemělo vliv na vznik MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Na tomto přejezdu došlo dne 1. 9. 2006 ke střetnutí vlaku Os 24815 s traktorem táhnoucím vlek ložený obilím, při kterém motorový vůz řady 810 narazil do vozu za traktorem a vykolejil. Při nehodě byly tři osoby zraněny a hmotná škoda dosáhla výše 542 378,- Kč.

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 21.9.2007 v 11:10 hodin došlo na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži doplněnými dopravní značkou P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“ v km 140,285 mezi žst. Jaroměřice nad Rokytnou a žst. Moravské Budějovice ke střetu vlaku Rn 52241 s osobním automobilem Škoda Octavia. Automobil přijížděl k přejezdu vpravo ve směru jízdy vlaku a vjel na přejezd přímo před přijíždějícím vlakem. Strojvedoucí ani přes použití rychločinného brzdění nemohl střetu zabránit. Vlak Rn 52241 automobil zachytil a tlačil před sebou po koleji v délce 270 m. Při střetu byli v osobním automobilu na místě usmrceni řidič a spolujezdec.

4.2 Rozbor

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

Vlak Rn 52241 se blížil k přejezdu v km 140,285 rychlostí 75 km/h, to je 20,83 m/s. Skutečné rozhledové poměry řidiče přijíždějícího osobního automobilu směrem k blížícímu se vlaku Rn 52241, měřeno

metodou podle ČSN 73 6380, jsou 147 m, a měřeno metodou dle předpisu ČD S 4/3, jsou 102 m. Vzdálenost 147 m, na kterou měl řidič silničního vozidla spolehlivě postřehnout blížící se drážní vozidlo, urazil vlak Rn 52241 za čas 7,05 s.

Při délce automobilu Škoda Octavia 4,51 m a vzdálenosti výstražného kříže doplněného silniční značkou P6 4,15 m od osy koleje potřebuje řidič k přejetí přejezdu a opuštění nebezpečného pásma v délce 11,16 m rychlostí 5 km/h čas minimálně 8,04 s. Vzhledem ke konstrukci přejezdu a stavu přilehlé vozovky je toto minimální hodnota potřebná k jeho přejetí.

Z porovnání obou časů vyplývá, že řidič silničního vozidla nestihne opustit nebezpečné pásmo přejezdu včas před příjezdem vlaku a dojde k nárazu do zadní části automobilu.

V případě této mimořádné události, kdy vlak narazil do střední části automobilu, vyplývá, že řidič vjel na přejezd v době, kdy vlak byl blíž, než je rozhledová vzdálenost, a řidič ho mohl vidět.

4.3 Závěr

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 je porušení § 28 odst. 1) zákona č. 361/2000 Sb. řidičem osobního automobilu (citace: „Před železničním přejezdem si musí řidič počínat zvláště opatrně, zejména se přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejet.“), konkrétně vjetí osobního automobilu na železniční přejezd v době, kdy se k němu blížil vlak Rn 52241.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nejsou.

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

Nejsou.

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.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události DI zjistila tyto nedostatky:

1. Zásadní rozpor mezi vnitřním předpisem provozovatele dráhy – ČD S 4/3 Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů a přechodů a normou ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody. Předpis S 4/3 umožňuje provozovateli dráhy krátit normou požadované rozhledové poměry na polovinu až do rychlosti 100 km/h! Tím je tento předpis nebezpečný pro drážní i silniční dopravu. Jeho aplikací provozovatel dráhy porušil ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., § 22 odst. 1 bod a) – neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy a konkrétně nezajistil předepsané rozhledové poměry dle § 25 odst. 12 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Podrobné vysvětlení této skutečnosti obsahuje film, který je přílohou této zprávy.

2. Nedostatečné rozhledové poměry na přejezdu v km 140,285 ve směru příjíždějícího vlaku Rn 52241, tedy od Jaroměřic nad Rokytnou. Požadovaná hodnota dle ČSN 73 6380 je 430 m, zjištěná je 147 m.

3. Umístění výstražného kolíku s návěstí „Pískejte“ v rozporu s ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody.

4. Provozovatel dráhy není schopen předložit ověřenou projektovou dokumentaci přejezdu požadovanou podle § 125 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon).

5 Přijatá opatření

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

Na přejezd byly instalovány dopravní značky B 17 – Zákaz vjezdu vozidel, jejichž délka přesahuje 12 m. Toto opatření je nedostatečné.

6 Bezpečnostní doporučení

6.1 Bezpečnostní doporučení

V souladu s ustanovením § 53b odst. (5) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, doporučujeme provozovateli dráhy ČD, a. s.:

1) Uvést neprodleně do souladu vnitřní předpis provozovatele dráhy ČD S 4/3 – „Předpis pro správu a udržování železničních přejezdů“, platný od 1. 9. 1987, s ČSN 73 6380 – Železniční přejezdy a přechody.

2) Provéřit skutečné rozhledové poměry u všech železničních přejezdů, kde bylo dosud na základě vnitřního předpisu provozovatele ČD S 4/3 aplikováno krácení rozhledových poměrů na polovinu a uvést tyto přejezdy do souladu s ČSN 73 6380.

V Brně dne 25. 5. 2008

Josef Dvořák, v. r.
vrchní inspektor Územního inspektorátu Brno

Ing. Michal Miklenda, v. r.
ředitel Územního inspektorátu Brno

Přílohy

Součástí zprávy je film objasňující rozpor vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČD S 4/3 s platnou a závaznou normou ČSN 73 6380. Film je přiložen na CD a lze jej stáhnout z internetových stránek Drážní inspekce <http://www.dicr.cz>.