

Opatření přijatá po nehodě v Lac-Megantic



Dne 23. dubna oznámila kanadská ministryně dopravy Lisa Raitt opatření přijatá vládou jako reakci na výsledky vyšetřování nehody cisternového vlaku v Lac-Megantic v roce 2013:

- S okamžitou platností vstoupil v platnost zákaz provozu vozů typu DOT-111, CTC-111 a AAR-211 které nejsou vybaveny průběžnou výztuží dna cisterny. Vozy, které jsou naložené v okamžiku vydání tohoto zákazu, musí být nejpozději do 30 dnů vyprázdněné a následně vyřazené z provozu. Všichni majitelé těchto cisternových vozů jsou povinni tyto vozy označit nápisem „Nenakládat nebezpečnými věcmi“. Předpokládá se, že těchto vozů je v současné době v provozu 5000 ks. Vozy mohou nadále zůstat v provozu na přepravě látek, které nejsou klasifikovány jako nebezpečné.

- V lednu 2014 byla schválena úprava norem pro provoz cisternových vozů. Vozy typu DOT-111 využívané v současné době na přepravu hořlavých kapalných látek a konstruované před platností nových norem se musí do 3 let rekonstruovat nebo vyřadit z provozu. V současné době je v provozu cca 55000 ks cisternových vozů které byly konstruovány podle nových norem – to je téměř 50 % všech vozů typu DOT-111.

- Vlaky přepravující jeden nebo více vozů s nákladem hořlavých kapalin nesmí překročit rychlost 80km/hod, přičemž rychlost může být snížena na některých místech pro zvýšení bezpečnosti osob, majetku, nebo životního prostředí.

- Během šesti měsíců musí všechny společnosti dokončit proces posouzení jednotlivých tras nákladních vlaků z hlediska rizika spojeného s přepravou hořlavých kapalin. Posouzení musí stanovit možnou míru rizika v oblasti bezpečnosti a zabezpečení přeprav, objemu přepravovaných nebezpečných věcí, třídu trati, plán údržby trati, sklonových a směrových poměrů dráhy, ekologicky citlivých oblastí podél trasy, hustotu populace, reakce na mimořádné situace a všechny oblasti s vysokým dopadem při případné nehodové události. Stejně tak musí být prověřeny i alternativní trasy.

- Musí být vytvořeny pracovní skupiny sdružující obce, integrovaný záchranný systém, majitele infrastruktury a dopravce k posílení schopnosti reakce na mimořádné události.



Sdružení Transport Canada podpořilo nová pravidla a bude pracovat s dopravci a dalšími zúčastněnými stranami s cílem zajistit jejich dodržování.

Na druhé straně společnost Canadian Pacific (CP) vyjádřila zklamání z “neúplných opatření”, které se zabývají lidskými faktory. “I když budeme dodržovat všechny příkazy, musím znovu zopakovat, že snížení rychlosti vlaku neřeší příčiny železničních nehod, ani to není řešení bezpečnosti železniční dopravy”, řekl E. Hunter Harrison, generální ředitel CP. “Lidské chování je významným faktorem, a je třeba se na něj zaměřit, pokud je cílem skutečně zlepšit bezpečnost.”

Společnost CP by uvítala změny právních předpisů na podporu využívání “dovnitř směřující kamer v lokomotivách pro umožnění sledování posádky” a programu na snížení nehod na úrovňových přejezdech.

Na tomto místě je vhodné poznamenat, že dne 30. dubna 2014 v Lynchburgu (stát Virginie) vykolejilo s následným požárem nejméně 13 cisternových vozů z uceleného vlaku čítajícím 105 cisternových vozů. 3 cisternové vozy spadly do řeky James.

Podle následného vyšetřování bylo zjištěno, že se vlak v době nehody pohyboval rychlostí 24mph (cca 38 km/h) - na stanoveném úseku je povolena maximální rychlost 25mph (40 km/h).



Záběry z místa nehody pořízené dálkově ovládaným letadlem naleznete na adrese:

<http://dot111.info/2014/05/01/what-information-can-we-glean-from-lynchburg-photosvideo/>

Podle některých zdrojů byl v lednu 2014 podán návrh na snížení rychlosti u vlaků přepravujících ropu na 40mph (64 km/h). Po této nehodě se ozývají hlasy s požadavkem na snížení rychlosti těchto vlaků na hodnotu maximálně 20mph (32 km/h).

Zdroje: www.m2bulls.com, www.lapresse.ca, www.nortonrosefulbright.com, www.dailymail.co.uk, www.dot111.info

Radek Klein
člen výboru ABPZ

Asociace bezpečnostních poradců a znalců, o.s.
P.O. BOX 17
530 04 Pardubice 4
www.dgsa-rid.cz
dgsa@seznam.cz

