



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Nedovolená jízda vlaku Os 8830 za úroveň odjezdového návěstidla S11a
na dráze železniční, celostátní, v železniční stanici Praha hlavní nádraží

Pátek, 28. března 2014

Investigation Report of Railway Accident

Unauthorized movement of regional passenger train No. 8830 past main
(departure) signal S11a at Praha hlavní nádraží station

Friday, 28th March 2014

č. j.: 6-897/2014/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

1 SOUHRN



Zdroj: Drážní inspekce

- Skupina události: ohrožení.
- Vznik události: 28. 3. 2014, 12:20 h.
- Popis události: nedovolená jízda vlaku Os 8830 za úroveň odjezdového návěstidla S11a zakazující jízdu vlaku v železniční stanici Praha hl. n. (důsledek selhání lidského faktoru).
- Dráha, místo: dráha železniční, celostátní, železniční stanice Praha hlavní nádraží, 11a staniční kolej, odjezdové návěstidlo S11a, km 185,636.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 8830).
- Následky: bez zranění;
celková škoda 15 455 Kč.
- Bezprostřední příčiny:
- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla S11a železniční stanice Praha hlavní nádraží osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 8830.
- Příspěvající faktory:
- absence technických prostředků zabezpečení v žst. Praha hlavní nádraží, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího

aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaků z dopravní osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 8830 nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní odjezdové návěstidlo S11a žst. Praha hlavní nádraží dovoluje jízdu vlaku.
- nedodržení technologických postupů dopravce, a to zejména:
 - zahájením činností pro odjezd vlaku ze stanice obsazené výpravčím bez dodržení podmínky provedené výpravy vlaku;
 - nesledováním tratě za jízdy vlaku a neřízením se dávány pokyny.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nahrazení výpravy vlaků návěstí „Odjezd“ danou výpravčím u vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících v žst. Praha hlavní nádraží, výpravou návěstí hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaků, a tím odstranění bezpečnostní pojistky (výpravčího), která minimalizovala riziko odjezdu vlaku bez výpravy při selhání lidského faktoru, tj. strojvedoucího, bez jejího nahrazení technickým nebo organizačním řešením přesto, že na rizika s touto změnou spojená byl provozovatel dráhy opakovaně na základě výsledků šetření předchozích mimořádných událostí upozorněn Drážní inspekcí.

Bezpečnostní doporučení:

Ministerstvu dopravy v součinnosti s Drážním úřadem:

- upravit pravidla pro provozování dráhy tak, aby technologický postup výpravy vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla dovolujícího jízdu vlaku, byl provozovateli dráhy používán pouze v případech, kdy bude vázán na další bezpečnostní pojistku, ať již technického nebo organizačního řešení, která by minimalizovala riziko nedovoleného odjezdu vlaku bez výpravy při selhání lidského faktoru, tj. strojvedoucího.

SUMMARY

- Grade: incident.
- Date and time: 28th March 2014, 12:20 (GMT 11:20).
- Occurrence type: regional passenger train No. 8830 passed a signal at danger (departure signal with the signal “stop”).
- Description: regional passenger train No. 8830 passed the signal at danger (departure signal S11a showing signal “stop”) at Praha hlavní nádraží station.
- Type of train: regional passenger train No. 8830.
- Location: Praha hlavní nádraží station, main (departure) signal S11a, km 185,636.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of regional passenger train No. 8830).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 15 455,-
- Direct cause:
- ignoring signal “stop” of main (departure) signal S11a by the train driver.
- Contributory factor:
- absence of technical device to prevent a train from unauthorized movement past the signal at danger in case of train driver's failure.
- Underlying cause:
- failure to comply with technological procedures of infrastructure manager (IM) for train departure from the station by train driver of regional passenger train No. 8830 (putting the passenger train No. 8830 into motion without making sure if main (departure) signal S11a is in position enabling the ride.);
 - failure to comply with technological procedures of railway undertaking (RU), in particular:
 - start with activities for a train departure from station occupied by station dispatcher without observing requirements for expedition of the train;
 - failure to monitor railway track during train movement and to respect given instructions.
- Root cause:
- introduction of dispatching trains (with transport of passengers, which regularly or extraordinary stops at a place for entry and exit of passengers at the Praha hlavní nádraží station) only by using the main (departure) signal permitting the movement of the train without any other security policy. The train dispatcher who

controlled the railway transport had not been (organizationally or technically) replaced, in spite of warnings issued by Rail Safety Inspection Office about risks associated with results of investigation of previous accidents and incidents.

Recommendations:

Addressed to Czech Ministry of Transport in cooperation with Czech National Safety Authority (NSA):

- adjust rules for the operation of the track so that the technological process of dispatching trains (with transport of passengers, which regularly or extraordinary stops at a place for entry and exit of passengers only by using of the main - departure signal permitting the movement of the train) would be used by rail operators only in cases where it is bound to another safety policy, whether technical or organizational solutions that would minimize the risk of unauthorized departure of a train without expedition due to failure human Factor of train driver.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	12
2.1 Mimořádná událost	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	12
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	12
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	14
2.2 Okolnosti mimořádné události	14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	15
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	16
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	16
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	16
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	17
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	17
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	17
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	17
2.4 Vnější okolnosti	17
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	17
3 Záznam o podaných vysvětleních	18
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	18
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	18

3.1.2 Jiné osoby	20
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	20
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	20
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	21
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	21
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	21
3.3 Právní a jiná úprava	22
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	22
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	23
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	24
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	24
3.4.2 Součásti dráhy	25
3.4.3 Komunikační prostředky	25
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	27
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	28
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	28
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	28
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	28
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	29
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	29
4 Analýzy 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	33
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	34
4.4 Doplnující zjištění	34
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	34
5 Přijatá opatření	34
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	34
6 Bezpečnostní doporučení	35
7 Přílohy	36

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EIP	prováděcí část SZZ ESA 11 tvořená panelem elektronických rozhraní, jehož architektura a stavebnicové uspořádání umožňuje flexibilní osazení zásuvnými jednotkami podle požadavků
ESA	elektronické stavědlo
ETCS	European Train Control System
HDV	hnací drážní vozidlo
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KOA	dvoupásové kolejové obvody ohraničené izolovanými styky
MU	mimořádná událost
OŘ	oblastní ředitelství
Os	osobní vlak
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
PJ	Provozní jednotka
PZ	průkaz způsobilosti
PZN-1	systém pro detekci a počítání náprav železničních vozidel a je určen pro vyhodnocování volnosti kolejových úseků.
R	rychlík
SK	staniční kolej
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	traťová kolej
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VNPN	systém „Výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla“
VŠ	vlastní šetření
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
SŽDC D1	vnitřní předpis SŽDC D1 „Dopravní a návěstní předpis“ schválený rozhodnutím generálního ředitele SŽDC dne 17. 12. 2012, č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
SŽDC Dp17 (prozatimní)	vnitřní předpis SŽDC Dp17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“ schválený rozhodnutím generálního ředitele SŽDC dne 27. 6. 2008, č.j.: 22957/08-OKS, s účinností od 01. 7. 2008
ČD D2	vnitřní předpis ČD D2 „Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce České dráhy, a.s.“, č. j.: 55466/2013 ze dne 15. 2. 2013, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
ČD D 17	vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., ČD D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, schválený dne 31. 10. 2006, pod č. j.: 70778/2006, s účinností od 1. 1. 2007, v platném znění
ČD V 2	vnitřní předpis ČD V 2 „Předpis pro lokomotivní čety“, č. j.: 60 796/97-O18, ze dne 8. 1. 1998, s účinností od 22. 4. 1998, v platném znění

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 28. 3. 2014.

Čas: 12:20 h.

Dráha: dráha železniční, celostátní.

Místo: trať 525B Praha-Vysočany – Praha-Smíchov, žst. Praha hlavní nádraží, SK č. 11a., odjezdové návěstidlo S11a, km 185,636.

GPS: 50°4'53.072"N, 14°26'3.855"E.



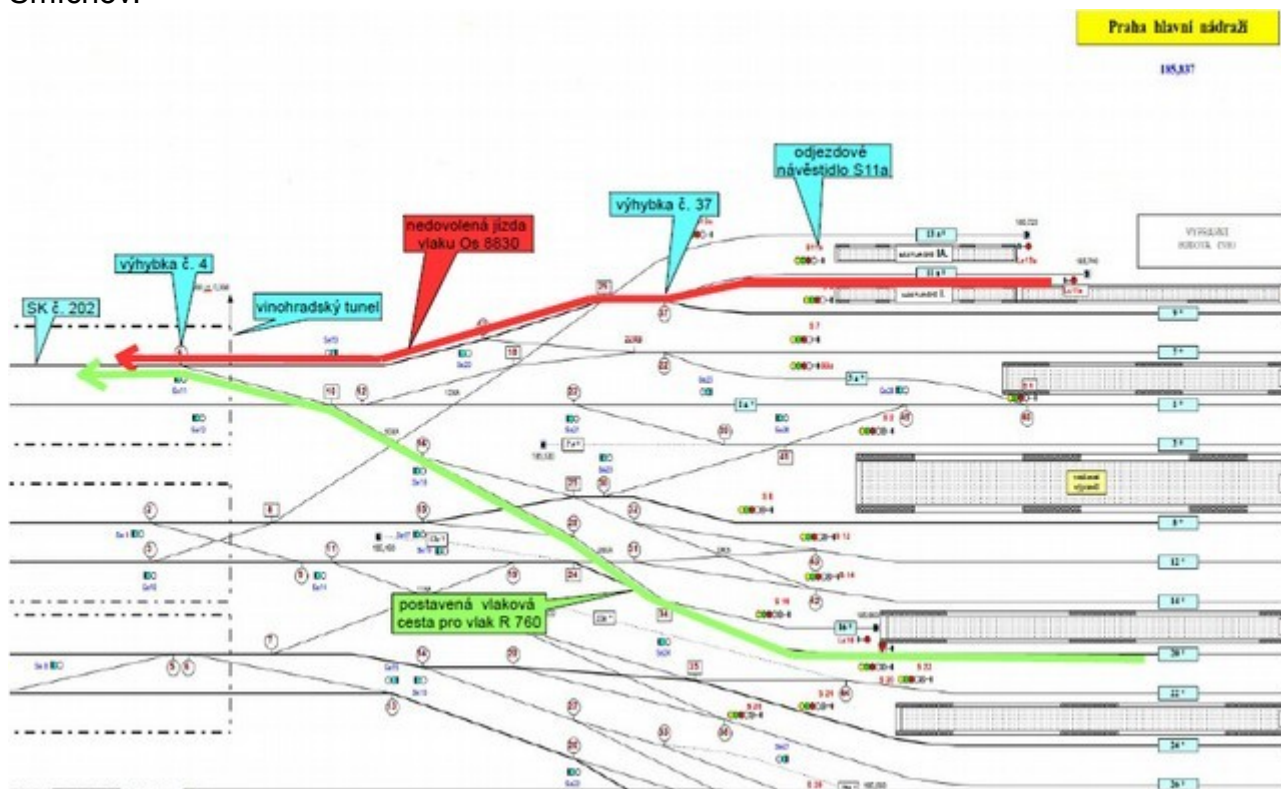
Obr. č. 1: Pohled na místo vzniku MU

Zdroj: Dražní inspekce

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

Dne 28. 3. 2014 postavil výpravčí žst. Praha hlavní nádraží vlakovou cestu pro odjezd zpožděného vlaku R 760 ze SK č. 20 směrem do žst. Praha-Smíchov. V té době

stál na SK č. 11a připraven k odjezdu vlak Os 8830, rovněž směrem do žst. Praha-Smíchov. Ve 12:20 h dal strojvedoucí vlaku Os 8830, v době svého pravidelného odjezdu, návěst „Výzva k pohotovosti“. Po obdržení návěsti „Souhlas k odjezdu“ od vedoucí obsluhy vlaku uzavřel strojvedoucí centrálně ovládané dveře elektrické jednotky a aniž by se přesvědčil o návěsti platící pro jeho jízdu na odjezdovém návěstidlu S11a, odjel přes smíchovské zhlaví do vinohradského tunelu směrem do žst. Praha-Smíchov. Ve Výhybně Praha-Vyšehrad byl vlak Os 8830 mimořádně zastaven a výpravčí strojvedoucímu oznámila vznik MU, spočívající v nedovolené jízdě kolem odjezdového návěstidla S11a s návěstí „Stůj“ v žst. Praha hl. n. Poté vlak Os 8830 pokračoval v jízdě do žst. Praha-Smíchov.



Obr. č. 2: Schéma místa MU

Zdroj: Dražní inspekce

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

- Výhybky č. 37 a č. 4 v žst. Praha hlavní nádraží nalezeny v rozřezu, jízdou vlaku Os 8830 došlo k deformaci pravého ohnutého jazyka výhybky č. 4, další poškození nebylo zjištěno.
- Elektromotorické přestavníky výhybek č. 37 a č. 4 nalezeny v mezipoloze, kladičky dotekových pák nezapadaly do výřezů vodicích desek. Odjezdové návěstidlo S11a je stožárové, je umístěno v km 185,636 vpravo od koleje č. 11a, na návěstidle svítila návěst „Stůj“, návěstidlo je označeno předepsaným nátěrem a štítkem a viditelnost návěstidla je nejméně 100 m.
- Vlak Os 8830 zastavil v žst. Praha-Smíchov na koleji č. 9, čelo vlaku se nacházelo v km 0,598 před vloženým návěstidlem VL9. V čele vlaku bylo HDV 471.007-5. K poškození drážních vozidel nedošlo.
- Pro opožděný vlak R 790 byla v době před vznikem MU postavena vlaková cesta z SK č. 20 pro odjezd ze žst. Praha hlavní nádraží do žst. Praha-Smíchov

a provedena jeho výprava odjezdovým návěstidlem S20. V době vzniku MU stál vlak R 760 stále na SK č. 20, takže k přímému ohrožení jeho jízdy nedošlo.

Při MU nebyl aktivován IZS.

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

MU ohlášena na COP DI dne: 28. 3. 2014, 12:41 h (tj. 0:21 h po vzniku MU).

Způsob ohlášení: telefonicky.

Ohlášeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 28. 3. 2014, 13:34 h (tj. 1:14 h po vzniku MU).

Ohlášení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: dne 1. 4. 2014 na základě zvýšeného počtu MU stejného druhu v krátkém časovém rozmezí.

Složení VI DI na místě MU: 1x VI ÚI Praha.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z vlastní fotodokumentace, z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy a dopravcem.

Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 8830 Praha, zaměstnanec ČD, DKV Praha, PJ Praha hlavní nádraží.

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí žst. Praha hlavní nádraží, zaměstnanec SŽDC, OŘ Praha;

Třetí strana:

- nebyla zúčastněna.

Ostatní osoby, svědci:

- výpravčí Výhybny Praha-Vyšehrad, zaměstnanec SŽDC, OŘ Praha;
- dozorčí provozu žst. Praha hlavní nádraží, zaměstnanec SŽDC, OŘ Praha;
- vedoucí dispečer, zaměstnanec SŽDC, CDP Praha.

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

Vlak:	Os 8830	Sestava vlaku: třídlíná elektrická jednotka	Vlastník:
Délka vlaku (m):	79	HDV: 94 54 1 471 007 – 5	ČD, a. s.
Počet náprav:	12	TDV: 94 54 1 071 007 – 9	ČD, a. s.
Hmotnost (t):	180	94 54 1 971 007 – 0	ČD, a. s.
Potřebná brzdící %:	100		
Skutečná brzdící %:	121		
Chybějící brzdící %:	0		
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	140		
Způsob brzdění:	I.		
Brzdy v poloze:	P + R		

Pozn. k vlaku Os 8830:

Výchozí stanicí vlaku byla žst. Praha hlavní nádraží, cílovou žst. Beroun. Vlak byl určen k přepravě cestujících. Pro jízdu vlaku strojvedoucí neobdržel žádný pokyn (písemný rozkaz) opravňující ho k odjezdu vlaku ze žst. Praha hlavní nádraží za odjezdové návěstidlo zakazující jízdu.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

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

Železniční stanice Praha hlavní nádraží leží na dráze celostátní v km 1,303 železniční trati Praha-Vysočany – Praha-Smíchov, trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.

Železniční stanice Praha hlavní nádraží je vybavena SZZ 3. kategorie ESA 11 s EIP. Staniční zabezpečovací zařízení je obsluhováno z JOP v DK Praha hlavní nádraží. Výhybky jsou přestavovány ústředně elektromotorickými přestavníky.

Staniční kolej SK č. 11a je situována ke smíchovskému zhlaví, je ukončena zarážedlem a cestovým návěstidlem Lc11a. Délka koleje je 108 m, z toho užitečná délka činí 101 m. Sklonové poměry záhlaví do žst. Praha-Smíchov jsou 0 ‰. Odjezdové návěstidlo S11a z této SK je umístěno v km 185,636.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 8830 byla v době vzniku MU na základě návěsti „Stůj“ na odjezdovém návěstidle S11a stanovena na $V = 0 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 12:21 h ohlásil vznik MU telefonicky dle „Ohlašovacího rozvrhu“ výpravčí žst. Praha hlavní nádraží;
- v cca 12:22 h dle vyjádření výpravčí Výhybny Praha-Vyšehrad proběhla po vzniku MU telefonická komunikace mezi výpravčím žst. Praha hlavní nádraží a výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad o vzniku MU;
- v cca 12:25 h po zastavení vlaku Os 8830 ve výhybně Praha-Vyšehrad proběhla verbální komunikace mezi výpravčí výhybny a strojvedoucím vlaku Os 8830. Výpravčí výhybny, dle svého vyjádření, verbálně informovala strojvedoucího o vzniku MU. Dále uvedla, že jí strojvedoucí, na základě jeho telefonického rozhovoru, verbálně sdělil, že má s vlakem odjet do žst. Praha-Smíchov. Dle vyjádření strojvedoucího vlaku Os 8830 mu výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad verbálně sdělila, že má s vlakem odjet do žst. Praha-Smíchov a tam vyčkat příchodu vyšetřovacích orgánů;
- dle vyjádření vedoucího dispečera CDP Praha proběhla po vzniku MU telefonická komunikace s dozorčím provozu žst. Praha hlavní nádraží, spočívající v ohlášení vzniku předmětné MU a sdělení o šetření této MU v žst. Praha-Smíchov (časově neupřesněno).

Telefonní a verbální hovory nebyly zaznamenány.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě vzniku MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce.

Na trati 521 B probíhala dne 24. 3. 2014 v době od 9:10 h výluka 2. traťové koleje včetně napětí TV mezi žst. Praha-Smíchov a žst. Praha-Radotín dle Rozkazu o výluce 63004 B, v důsledku které byl zaveden jednokolejný provoz v 1. traťové koleji. Tato výluka ovlivňovala jízdy předchozích vlaků řízených strojvedoucím vlaku Os 8830.

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

- 12:20 h zjištění vzniku MU výpravčím žst. Praha hl. n.;
- cca 12:21 h ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Praha hlavní nádraží dle ohlašovacího rozvrhu na OSB;
- cca 12:22 h ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Praha hlavní nádraží výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad;
- cca 12:25 h MU ohlášena výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad strojvedoucímu vlaku Os 8830;
- 12:41 h MU ohlášena pověřenou osobou OSB na COP DI;
- 13:17 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI a OSB;
- 13:34 h přítomným VI DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;

- 13:05 h – 13:40 v úseku trati mezi Praha hlavní nádraží – Praha-Vyšehrad zaveden obousměrný provoz po TK č. 1, pro osobní vlaky zavedena objízdna trasa přes žst. Praha-Vršovice – Praha-Krč – Praha-Radotín;
- dne 1. 4. 2014 v 10:30 h došlo k úplnému obnovení provozu.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce.

Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání místa vzniku MU a místa zastavení vlaku Os 8830 v žst. Praha-Smíchov, včetně vyhotovení zápisu.

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

Plán IZS nebyl aktivován.

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 nedošlo k újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce, osob ve smluvním poměru a ani u cestujících a třetích osob.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| • elektrická jednotka (vlak Os 8830) | 0 Kč; |
| • zařízení dráhy | 15 455 Kč; |
| • škoda na životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 15 455 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: skoro jasno, + 10 °C, klid, viditelnost nesnížena.

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 8830 – ze Zápisu se zaměstnancem provedeným odborně způsobilou osobou k šetření MU za provozovatele dráhy a dopravce mimo jiné vyplývá:
 - dne 28. 3. 2014 vedl vlak Os 8830 s odjezdem ze žst. Praha hlavní nádraží ve 12:20 h;
 - po obdržení souhlasu k odjezdu od vlakvedoucí (vedoucí obsluhy vlaku) stojící u dveří uprostřed soupravy uvedl vlak do pohybu;
 - nevšiml si návěsti zakazující jízdu vlaku na návěstidlo S11a stojícím vpravo mezi SK č. 13a a SK č. 11a;
 - při jízdě na odjezdovém zhlaví nezaregistroval říznutí výhybek.
- strojvedoucí vlaku Os 8830 – z podání vysvětlení k MU na DI mimo jiné vyplývá:
 - fyzický ani psychický stres před vznikem předmětné MU nepociťoval, byl však ovlivněn změnami v provozování drážní dopravy způsobenými výlukovou činností na trati Praha – Beroun, např. pozdní odjezdy vlaků a s tím souvisejícími zpožděními, dále vzbou vlaků mimo turnus. Od začátku služby registroval podrážděnost a nervozitu cestujících, spojenou právě s výlukovou činností;
 - před odjezdem obrátového vlaku Os 8830 měl od příjezdu předchozího vlaku cca 20 min na vykonání základních osobních potřeb;
 - v návaznosti na délku SK č. 11a stálo čelo vlaku cca 1 – 2 m od odjezdového návěstidla S11a, jeho viditelnost byla přes sloupek stanoviště strojvedoucího zhoršena mimo to i z důvodu, že návěstidlo je umístěno v menší výšce než návěstidla na ostatních kolejích žst. Praha hl. n.;
 - při odjezdu vlaku Os 8830 nebyl rozptýlen jinou činností nesouvisející s uvedením soupravy do pohybu;
 - postavení jazyků výhybek z koleje SK č. 11a nesledoval;
 - v čase odjezdu vlaku Os 8830 se podíval z bočního okna stanoviště strojvedoucího směrem k vlakvedoucí (vedoucí obsluhy vlaku), která stála u druhých dveří prvního DV, dal návěst „Výzva k pohotovosti“ a po návěsti „Souhlas k odjezdu“ od vlakvedoucí (vedoucí obsluhy vlaku), uzavřel dveře soupravy vlaku a rozjel se. Na odjezdové návěstidlo se nepodíval;
 - o vzniku MU se dozvěděl od výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad při mimořádném zastavení vlaku Os 8830 v této dopravě;
 - podle instrukcí sdělených od výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad dojel do žst. Praha-Smíchov, kde vyčkal příjezdu vyšetřovacích orgánů.
- strojvedoucí vlaku Os 8830 – z dodatečného podání vysvětlení k MU mimo jiné vyplývá:
 - při příjezdu vlaku Os 8830 do výhybny Praha-Vyšehrad byl výpravčí zastaven

- ruční návěstí „Stůj“;
- chvíli po zastavení se výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad strojvedoucího vlaku Os 8830 dotázala, zda by vlak Os 8830 nedovezl do žst. Praha-Smíchov;
 - strojvedoucí vlaku Os 8830 vyslovil souhlas s odvozem vlaku Os 8830 do žst. Praha-Smíchov ;
 - následně výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad strojvedoucího vlaku Os 8830 vypravila a strojvedoucí odjel s tímto vlakem do žst. Praha-Smíchov;
 - strojvedoucí vlaku Os 8830 při jízdě ze žst. Praha hlavní nádraží do výhybny Praha-Vyšehrad, při pobytu v této výhybně, ani při jízdě do žst. Praha-Smíchov s nikým netelefonoval.
- výpravčí žst. Praha hlavní nádraží – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
- postavil vlakovou cestu z SK č. 20 pro zpožděný vlak R 760;
 - na SK č. 11a stál vlak Os 8830, který se v čase svého pravidelného odjezdu rozjel, přestože na odjezdovém návěstidle S11a svítila návěst „Stůj“, vjel do vlakové cesty vlaku R 760 a odjel směrem do výhybny Praha-Vyšehrad;
 - vzhledem k tomu, že momentálně nesledoval monitor se zobrazením aktuálního stavu SZZ žst. Praha hlavní nádraží, zaregistroval vznik MU, až když došlo k rozřezům výhybek č. 37 a č. 4 a vlak Os 8830 se již nacházel ve vinohradském tunelu.
- výpravčí Výhybny Praha-Vyšehrad – z dodatečného podání vysvětlení k MU mimo jiné vyplývá:
- výpravčí žst. Praha hlavní nádraží zavolał výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad a informoval ji o vzniku MU, nedovoleném odjezdu vlaku Os 8830 ze žst. Praha hlavní nádraží;
 - výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad odpověděla, že vlak Os 8830 ve výhybně Praha-Vyšehrad zastaví a vyčká na příjezd vyšetřovacích orgánů;
 - následně šla informovat strojvedoucího vlaku Os 8830 o vzniku MU;
 - strojvedoucí s někým telefonoval a bylo mu oznámeno, že má pokračovat v jízdě do žst. Praha-Smíchov;
 - více si nepamatovala.
- dozorčí provozu žst. Praha hlavní nádraží – z dodatečného podání vysvětlení k MU mimo jiné vyplývá:
- vznik MU mu ohlásil výpravčí žst. Praha hlavní nádraží;
 - vlak Os 8830 odjel ve vlakové cestě postavené do žst. Praha-Smíchov pro vlak R 760, z tohoto důvodu volal dozorčímu provozu žst. Praha-Smíchov o tom, že do žst. Praha-Smíchov přijede vlak Os 8830, aniž je strojvedoucí se vznikem MU seznámen;
 - více si nepamatoval.
- vedoucí dispečer CDP Praha – z dodatečného podání vysvětlení k MU mimo jiné vyplývá:
- vznik MU mu ohlásil dozorčí provozu žst. Praha hlavní nádraží;
 - dozorčí provozu žst. Praha hlavní nádraží mu oznámil, že zmiňovanou MU jede

šetřit do žst. Praha-Smíchov;

- vznik MU vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil na územní pracoviště SŽDC, OSB Praha;
- o zastavení vlaku Os 8830 ve výhybně Praha-Vyšehrad nebyl seznámen;
- více si nepamatoval.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby nebyly účastníky ani svědky předmětné MU.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Postup výpravy vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru nástupiště žst. Praha hlavní nádraží, byl v době vzniku MU prováděn ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy. Dle těchto postupů rozkaz k odjezdu vlaku dává traťový výpravčí strojvedoucímu vedoucího DV návěstí dovolující jízdu vlaku návěstěnou hlavním návěstidlem. Tento způsob výpravy vlaku v žst. Praha hlavní nádraží byl v době vzniku MU prováděn na základě ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 a ustanovení SŘ žst. Praha hlavní nádraží č. 12698/2013-OŘ/PHA, účinného od 1. 7. 2013.

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, byl shledán nedostatek.

Zjištění:

- provozovatel dráhy dne 28. 3. 2014 nezajistil místo MU tím, že bez vydání souhlasu zaměstnance DI se zahájením odklizovacích prací nezabránil odjezdu vlaku Os 8830 po jeho zastavení ve výhybně Praha-Vyšehrad do žst. Praha-Smíchov, a to tak, že vlak Os 8830 byl výpravčí výhybny Praha-Vyšehrad vypraven k jízdě do žst. Praha-Smíchov. V návaznosti na ustanovení čl. 102, 103 a 106 vnitřního předpisu SŽDC Dp17 (prozatímní) a § 2 odst. 2, § 9 odst. 3 a Přílohy 1 čl. 2 písm. i) vyhlášky č. 376/2006 Sb. tak nedodržel ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., tj. dodržovat zavedený systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy.

Doprovce má přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V dodržování přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravce, souvisejícího s okolnostmi vzniku předmětné MU, byl shledán nedostatek.

Zjištění:

- dopravce vydal vnitřní předpisy, jejichž součástí jsou technologické postupy, jimiž se zajišťují činnosti stanovené pravidly pro provozování drážní dopravy, a to v daném případě zejména pro řízení drážních vozidel. Na základě zjištěných skutečností, uvedených v této zprávě, dopravce vlaku Os 8830 nezajistil

dodržování stanovených technologických postupů, a tím i zavedeného systému bezpečnosti provozování drážní dopravy, neboť strojvedoucí vlaku Os 8830 nerespektoval pokyn provozovatele dráhy, který mu nedovoľoval odjezd ze SK č. 11a žst. Praha hlavní nádraží. Dále strojvedoucí v tomto případě nerespektoval pokyn dopravce, který dovoluje odjezd vlaku pouze za předpokladu splnění všech podmínek pro odjezd vlaku podle předpisu SŽDC D1.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

Znalost a dodržování předepsaných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy určených článkem 4 „Smlouvy číslo PDD 9001/13 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD, bylo zaměstnancům dopravce nařízeno jeho vnitřním předpisem ČD Ok 2 „Výcvikový a zkušební řád Českých drah, a. s. Tento předpis byl schválen rozhodnutím generálního ředitele Českých drah, a. s., dne 17. 12. 2012 pod č. j.: 59709/2012-O10, s účinností od 1. 1. 2013.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC a dopravce ČD, zúčastněné na MU a provádějící činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Dle plánu vnitřní kontroly bezpečnosti provozu provedl dopravce ve dnech 12. 11. 2013 a 3. 2. 2014 kontrolu strojvedoucího vlaku Os 8830, se zaměřením na správný výkon služby a technologii jízdy, vždy s výsledkem bez závad.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Praha-Vysočany – Praha-Smíchov, je Česká republika v právu hospodaření Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, je SŽDC, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002, platného ve smyslu navazujících dodatků.

Provozovatel dráhy byl držitelem Osvědčení o bezpečnosti provozování dráhy, vydaného DÚ dne 14. 5. 2013, pod č. j.: DUCR-24620/13/Pd, ev. č.: OPD/2013/014 s platností do 13. 5. 2018.

Dopravcem vlaku Os 8830 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 17. 9. 2003, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.: L/2003/9000, platné ve smyslu navazujících změn.

Dopravce ČD byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 28. 2. 2013, EU IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO: CZ1120130004, ev. č. OSD/2013/122, s platností do 27. 2. 2018.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo PDD 9001/13 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., a dopravcem ČD, a. s., dne 21. 8. 2013, s účinností od 1. 9. 2013, v platném znění, s platností na dobu neurčitou.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování“;
- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze“;
- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:
„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:
*„(2) Dopravce ... je dále povinen
f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování,“;*
- § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:
„zajistit místo MU a provést dokumentaci stavu v době vzniku MU“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a jednala podle zjištěných skutečností,“;
- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je mj. uvedeno:

„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, ...“;

- § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb., kde je mj. uvedeno:
„(3) Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. ...“.
- § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., kde je mj. uvedeno:
„Provozovatel dráhy a dopravce přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce odpovídající vlastní opatření k předcházení mimořádným událostem a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění“.

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

Při šetření MU bylo u dopravce zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 747 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje strojvedoucímu jízdu vlaku. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem. ... Vzdáleností 10 m před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení.“;
- čl. 329 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi“.
- čl. 2954 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Žádný vlak nesmí odjet ze stanice (projet ve stanici) obsazené výpravčím bez výpravy. ...“;
- čl. 2955 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Výprava vlaků ve stanicích obsazených výpravčím se uskutečňuje:
 - *a) návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku ...“;*
- čl. 2977 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku (včetně PN) dává výpravčí strojvedoucímu rozkaz k odjezdu ... vlaku. ...“;
- čl. 3925 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Ve stanici za odjezdu ... vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná.“;
- čl. 243 vnitřního předpisu dopravce ČD D2, kde je mj. uvedeno:
„Jsou-li splněny všechny podmínky pro odjezd vlaku podle předpisu SŽDC D1, zachová se při odjezdu vlaku s přepravou cestujících z prostoru pro výstup a nástup postup uvedený v následujících ustanoveních.“;

Tento pokyn byl dopravcem upřesněn vydáním výnosu „Úprava technologie odjezdu vlaků s přepravou cestujících“ ze dne 18. 3. 2014, pod č. j.: 55930/14-O12, takto:

„Tento postup musí být dodržen při odjezdu ze stanic, stanic s výlukou dopravní služby výpravčího, ze zastávek, zastávek v obvodu stanice, a také po zastavení v místě mimo prostor pro výstup a nástup cestujících z důvodu výstupu nebo nástupu zaměstnance SŽDC nebo ČD:

ve stanici obsazené výpravčím smí strojvedoucí zahájit činnosti dle následujících ustanovení pouze za podmínky, proběhla-li výprava vlaku některým ze stanovených způsobů dle předpisu SŽDC D1:

- *návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku nebo;*
 - *návěstí „Odjezd“ danou výpravčím nebo;*
 - *písemným rozkazem nebo;*
 - *telekomunikačním zařízením nebo;*
 - *ústním rozkazem.*
- čl. 23 písm. c) vnitřního předpisu ČD V 2, kde je uvedeno:
„Lokomotivní četa je zejména povinna pozorovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi.“;
 - čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2, kde je uvedeno:
„Strojvedoucí je zejména povinen: vést vlak tak, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu a byl dodržen jízdní řád“;

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Elektrické obvody SZZ žst. Praha hlavní nádraží, typu ESA 11 s EIP, s kolejovými obvody KOA1 a počítači náprav PZN-1, plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy. Traťové zabezpečovací zařízení Praha hlavní nádraží – výhybna Praha-Vyšehrad je 3. kategorie, obousměrné automatické hradlo, typu AH88A.

Staniční zabezpečovací zařízení žst. Praha hlavní nádraží má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 0399/08-E.46, vydaný DÚ dne 9. 9. 2008, s platností na dobu neurčitou.

Ohledáním SZZ žst. Praha hlavní nádraží bylo zjištěno:

- elektromotorické přestavníky výhybek č. 37 a č. 4 nalezeny v mezipoloze, kladičky dotekových pák nezapadaly do výřezů vodících desek;
- odjezdové návěstidlo S11a je stožárové, je umístěno v km 185,636 vpravo od koleje č. 11a, na návěstidle svítila návěst „Stůj“, návěstidlo je označeno předepsaným nátěrem a štítkem a viditelnost návěstidla je nejméně 100 m;
- izolační stav návěstidla S11a a napětí na žárovce červeného světla vyhovují předepsaným hodnotám;
- v „Záznamníku poruch na zabezpečovacím zařízení“ nebyla evidována žádná porucha související se vznikem mimořádné události.

Rozborem staženého archivu dat bylo zjištěno:

- 12:20:49 h postavená vlaková cesta od návěstidla S20 na kolej č. 202 pro vlak R 760, na návěstidle S11a svítí návěst „Stůj“ ;
- 12:20:53 h obsazení kolejového obvodu V17-37 za návěstidlem S11a s návěstí „Stůj“ ;
- 12:21:02 h ztráta kontroly koncové (plusové) polohy výhybky č. 37 (rozřez výhybky);
- 12:21:09 h uvolnění kolejového obvodu 11aK před návěstidlem S11a s návěstí „Stůj“, obsazeného vlakem Os 8830;
- 12:21:14 h obsazení kolejového obvodu 4-17;
- 12:21:20 h obsazení kolejového obvodu V4;
- 12:21:21 h změna návěstního znaku odjezdového návěstidla S20 z návěstí dovolující jízdu na návěst „Stůj“;
- 12:21:26 h (cyklus 247) uvolnění kolejového obvodu V17-37 za návěstidlem S11a s návěstí „Stůj“;
- 12:21:26 h (cyklus 248) ztráta kontroly koncové (minusové) polohy výhybek č. 4/10b (rozřez výhybky č. 4);
- 12:21:28 h obsazení kolejového obvodu II2VLK;
- 12:21:33 h uvolnění kolejového obvodu 4-17;
- 12:21:40 h uvolnění kolejového obvodu V4;
- 12:22:12 h obsazení kolejového obvodu I2VLK;
- 12:22:14 h obsazení kolejového obvodu 202K;
- 12:22:24 h uvolnění kolejového obvodu II2VLK;
- 12:22:29 h uvolnění kolejového obvodu I2VLK;
- 12:23:32 h uvolnění kolejového obvodu 202K a odjezd vlaku Os 8830 směrem do dopravní Výhybny Praha-Vyšehrad.

Po vzniku MU bylo odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy za přítomnosti DI provedeno komisionální přezkoušení činnosti SZZ.

Z rozboru stažených dat ze SZZ žst. Praha hlavní nádraží vyplývá, že SZZ vykazovalo normální činnost a že technický stav SZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky v činnosti SZZ nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy neměly žádnou souvislost se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

V souvislosti se vznikem předmětné MU nebyly použity komunikační prostředky mající možný vliv na vznik MU. Před nedovoleným odjezdem vlaku Os 8830 ze žst. Praha

hlavní nádraží proběhla mezi strojvedoucím a vedoucí obsluhy vlaku komunikace formou předání návěstí „Výzva k pohotovosti“ a „Souhlas k odjezdu“. Strojvedoucí vlaku Os 8830 byl o vzniku MU verbálně zpraven výpravčí v nácestné dopravně výhybna Praha-Vyšehrad.

V použití komunikačních prostředků před vznikem MU byl zjištěn nedostatek:

Zjištění:

- strojvedoucí vlaku Os 8830 dal návěst „Výzva k pohotovosti“ neoprávněně v době, kdy nebyly splněny všechny podmínky pro odjezd vlaku podle předpisu SŽDC D1.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Hnací drážní vozidlo 94 54 1 471.007-5 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 10433/07-V.05, vydaný DÚ dne 11. 7. 2007. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 9. 1. 2014 s platností do 9. 7. 2014. HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

Řídící vůz 94 54 1 971.071-0 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 10436/04-V.23, vydaný DÚ dne 16. 1. 2004. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 14. 8. 2013 s platností do 14. 8. 2015. DV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

Hnací drážní vozidlo 94 54 1 471.007-5 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu LS 90f.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 12:20:45 h, rozjezd vlaku Os 8830;
- 12:20:49 h, projížděl vlak Os 8830 kolem odjezdového návěstidla S11a s návěstí „Stůj“ rychlostí 7 km·h⁻¹ a plynulým zrychlováním dosáhl rychlosti 40 km·h⁻¹;
- 12:26:02 h, zastavení vlaku Os 8830 ve výhybně Praha-Vyšehrad;
- 12:29:02 h, rozjezd vlaku Os 8830 z výhybny Praha-Vyšehrad;
- 12:32:00 h, zastavení vlaku Os 8830 v žst. Praha-Smíchov.

Za nedovolené jízdy vlaku do Výhybny Praha-Vyšehrad a dále do žst. Praha-Smíchov nebyla nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 8830 překročena, vlakový zabezpečovač byl v činnosti a byl strojvedoucím obsluhován.

Nedostatky byly zjištěny.

Zjištění:

Nerespektování návěstí „Stůj“ na odjezdovém návěstidle S11a žst. Praha hlavní nádraží.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

V souladu s technologickými postupy a pokyny stanovenými vnitřním předpisem SŽDC D1 pro řešení mimořádností v dopravě určil výpravčí žst. Praha hlavní nádraží, vzhledem ke zpoždění vlaku R 760, pořadí odjezdu vlaků R 760 a Os 8830 ze žst. Praha hlavní nádraží dle jejich důležitosti.

V souvislosti s MU před jejím vznikem byla na základě návěsti „Výzva k pohotovosti“ strojvedoucího vlaku Os 8830 dána vedoucí obsluhy vlaku strojvedoucímu návěst „Souhlas k odjezdu“. Strojvedoucí se však před tím, než dal návěst „Výzva k pohotovosti“, nepřesvědčil, zda jsou splněny všechny podmínky pro odjezd vlaku, tj. nezjistil pohledem na odjezdové návěstidlo S11a, zda svou návěstí dovoluje odjezd vlaku.

Dle technologických postupů dopravce nemají členové obsluhy vlaku povinnost sledovat, zda jsou splněny všechny podmínky pro odjezd vlaku podle předpisu SŽDC D1.

Strojvedoucí vlaku ve svém podání vysvětlení k MU mimo jiné uvedl, že čelo vlaku ve směru jízdy vlaku Os 8830 se nacházelo ve vzdálenosti 1 m až 2 m od návěstidla S11a, což mu zhoršilo viditelnost ze stanoviště strojvedoucího na návěsti dávané tímto návěstidlem. Skutečná délka kusé SK č. 11a činí 108 m a z důvodu umístění cestového návěstidla Lc11a před zarážedlem kusé koleje je její užitečná délka 101 m. Délka soupravy obrátových vlaků Os 8829/8830 byla 79 m. Strojvedoucí tedy při vjezdu vlaku Os 8829 na SK č. 11a, i přes prokazatelnou znalost místních poměrů, zastavil cca 20 m před cestovým návěstidlem Lc11a. Nevyužil tak možnost zastavení vlaku na místě obvyklém před hlavním návěstidlem, tj. v daném případě alespoň 10 m od návěstidla Lc11a (čl. 4230 předpisu SŽDC D1).

Strojvedoucí vlaku Os 8830 nerespektoval návěst zakazující jízdu za hlavní odjezdové návěstidlo S11a a v době pravidelného odjezdu vlaku Os 8830 ze žst. Praha hlavní nádraží odjel přesto, že vlaková cesta pro tento vlak nebyla postavena. V důsledku toho došlo k rozřezu výhybek č. 37 a 7 a tím k jejich poškození.

V činnosti strojvedoucího byl zjištěn nedostatek

Zjištění:

- nerespektování návěsti „Stůj“ na hlavním odjezdovém návěstidle S11a žst. Praha hlavní nádraží;
- uvedení drážního vozidla do pohybu bez udělení návěsti „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy;
- odjezd vlaku ze stanice obsazené výpravčím bez výpravy.
-

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

Verbální komunikace mající vliv na vznik MU nebyla prováděna.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo vzniku MU v žst. Praha hlavní nádraží bylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravce po nedovoleném odjezdu vlaku Os 8830 z této žst. řádně zajištěno. Po zastavení vlaku Os 8830 ve výhybně Praha-Vyšehrad a oznámení vzniku MU strojvedoucímu došlo na základě pokynu, jehož zdroj se nepodařilo šetřením zjistit, k následnému odjezdu vlaku Os 8830 do žst. Praha-Smíchov. V této žst. pak šetření MU pokračovalo již v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

Nedostatek byl zjištěn.

Zjištění:

Odjezd vlaku Os 8830 z Výhybny Praha-Vyšehrad po jeho zastavení v této výhybně nebyl v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. a § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Os 8830, ve směně dne 28. 3. 2014 od 08:50 h, odpočinek před směnou 13:50 h.
- Výpravčí žst. Praha hlavní nádraží ve směně dne 28. 3. 2014 od 05:45 h, odpočinek před směnou 72:00 h.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

Zúčastněný zaměstnanec dopravce, strojvedoucí vlaku Os 8830, byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv jeho osobní situace nebo psychický stav.

Zaměstnanec dopravce se podroboval pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

Zúčastněný zaměstnanec provozovatele dráhy, výpravčí žst. Praha hlavní nádraží, byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv jeho osobní situace nebo psychický stav.

Zaměstnanec provozovatele dráhy se podroboval pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnance dopravce, strojvedoucího vlaku Os 8830 nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

V období od 1. 1. 2005 do doby vzniku předmětné MU eviduje DI na dráhách železničních, celostátních a regionálních, v železničních stanicích, kde rozkaz k odjezdu vlaku s přepravou cestujících dává výpravčí strojvedoucímu návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku, celkem 94 obdobných MU. Příčinou vzniku těchto MU bylo vždy nerespektování návěsti „Stůj“ na těchto návěstidlech strojvedoucími a následná nedovolená jízda vlaku kolem nich.

Na základě těchto skutečností vydala DI již celou řadu bezpečnostních doporučení, i opakovaných, jejichž cílem bylo neponechávat bezpečnost zejména v uzlových žst. a na jednokolejných železničních tratích pouze na jednom lidském činiteli – strojvedoucím, popř. v případě jeho selhání zabránit vzniku MU a dalším následkům.

Po ukončení šetření a zjištění příčin a okolností vzniku obdobné MU ze dne 29. 3. 2012 v 15:10 h, kdy v žst. Praha hl. n. došlo k nedovolené jízdě vlaku R 791 kolem hlavního návěstidla Lc26b s následným rozříznutím výhybky číslo 84, a tím k jízdě proti stojícímu vlaku R 783, vydala DI provozovateli drážní dopravy bezpečnostní doporučení spočívající mimo jiné i v nutnosti instalovat na tratích, kde prozatím není nebo z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, které bude automaticky aktivováno rozříznutím výhybky vlivem nedovolené jízdy drážního vozidla.

Provozovatel dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, při výstavbě traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS postupuje podle Národního implementačního plánu ERTMS, který byl schválen Ministerstvem dopravy ČR, a dále podle dalších právních předpisů. Výstavba však postupuje v návaznosti na dostupnost národních investičních prostředků a prostředků z fondů EU. Na uvedeném projektu se podílí i dopravce České dráhy, a. s., který umožnil montáž mobilních částí systému ETCS do vybraných drážních vozidel. Do doby komplexního zavedení ETCS však žádné opatření přijato nebylo, takže bezpečnost v žst., kde je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, tj. byla zrušena klasická výprava vlaků výpravkou, závisí nadále pouze na jednom lidském činiteli – strojvedoucím.

Provozovatel dráhy spoléhá na jednoznačnost, srozumitelnost a snadnou proveditelnost stávající výpravy vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstupu a nástupu cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku a na důsledné dodržování těchto postupů lidským faktorem, tedy strojvedoucím, který s narůstající tendencí chybí.

K podobným MU došlo:

- v roce 2009.....14x, počet zraněných 57, celková škoda 14 076 995 Kč;
- v roce 2010.....8x, počet zraněných 0, celková škoda 4 670 216 Kč;
- v roce 2011.....15x, počet zraněných 5, celková škoda 28 317 127 Kč;
- v roce 2012.....12x, počet zraněných 0, celková škoda 407 876 Kč;

- v roce 2013.....25x, počet zraněných 0, celková škoda 339 262 Kč;
- v roce 2014 (ke dni 27. 3. 2014)....2x, počet zraněných 0, celková škoda 0 Kč.

Z důvodu zvýšení bezpečnosti drážní dopravy a eliminace MU (nedovolené jízdy vlaků za návěstidlo zakazující jízdu) vyskytující se převážně za odjezdu vlaku ze žst. vydal dopravce ČD, a. s., v souladu s bezpečnostním doporučením DI, dne 18. 3. 2014 výnos pod č. j.: 55930/14-O12 „Úpravu technologie odjezdu vlaků s přepravou cestujících“. Je však zřejmé, že u předmětné MU toto opatření strojvedoucím dodrženo nebylo.

Doprovce ČD, a. s., sice přijal s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku výše uvedených MU, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostních doporučení DI, částečná, byť jen administrativní opatření ke zvýšení bezpečnosti provozování drážní dopravy, ale nedokázal zajistit jejich řádné dodržování.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3

Dne 28. 3. 2014 ve 12:03 h zastavil vlak Os 8829 na kusé SK č. 11a zakončené zarážedlem a cestovým návěstidlem Lc11a. Strojvedoucí se zmíněným vlakem zastavil, přes prokazatelnou znalost místních poměrů, na této koleji tak, že čelo soupravy, která dále přecházela na vlak Os 8830, bylo, dle vyjádření strojvedoucího, vzdáleno cca 1 m až 2 m od odjezdového návěstidla S11a. Vlak Os 8830 na kusé SK Č. 11a, vedený strojvedoucím od vlaku Os 8829, měl pravidelný odjezd ze žst. Praha hlavní nádraží do žst. Praha-Smíchov (cílová žst. Beroun) ve 12:20 h.

V čase 12:20:49 h postavil výpravčí žst. Praha hlavní nádraží přednostně, na základě ustanovení o důležitosti vlaků při operativním řízení drážní dopravy, vlakovou cestu ze SK č. 20 pro odjezd zpožděného vlaku R 760 do žst. Praha-Smíchov (cílová žst. Cheb) a provedl výpravu tohoto vlaku návěstí dovolující jízdu odjezdového návěstidla S20.

Ve 12:20 h, v čase pravidelného odjezdu vlaku Os 8830, vyhlédl strojvedoucí tohoto vlaku bočním oknem stanoviště strojvedoucího a když uviděl stát vedoucí obsluhy vlaku u druhých dveří prvního DV soupravy, dal návěst „Výzva k pohotovosti“. Od vedoucí obsluhy vlaku obdržel návěst „Souhlas k odjezdu“, uzavřel centrálně ovládané dveře elektrické jednotky a ve 12:20:53 h, aniž by se přesvědčil o návěsti na odjezdovém návěstidle S11a, platící pro jeho jízdu, odjel přes smíchovské zhlaví žst. Praha hlavní nádraží do vinohradského tunelu. Vlak Os 8830 svojí jízdou násilně zrušil postavenou vlakovou cestu pro odjezd vlaku R 760 ze SK č. 20, rozřízl a poškodil výhybky č. 37 a č. 4.

V době vzniku MU, tj. v době nedovoleného odjezdu vlaku Os 8830 z koleje č. 11a, stál vlak R 760 stále na SK č. 20 u nástupiště, k ohrožení jeho jízdy tak přímo nedošlo. Ve 12:21:21 h se vznikem MU změnila na návěstidle S20 návěst dovolující jízdu na návěst „Stůj“.

Strojvedoucí vlaku Os 8830 o vzniku MU nevěděl. Ve výhybně Praha-Vyšehrad byl vlak Os 8830 mimořádně zastaven a výpravčí zmíněné výhybny strojvedoucímu oznámila vznik MU spočívající v nedovolené jízdě kolem odjezdového návěstidla S11a s návěstí „Stůj“ v žst. Praha hl. n. Na základě pokynu, který výpravčí Výhybny Praha-Vyšehrad nedokázala blíže vysvětlit, umožnila odjezd vlaku Os 8830 do žst. Praha-Smíchov.

4.2 Rozbor

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

Dne 28. 3. 2014 v 08:50 h nastoupil strojvedoucí DKV Praha, PJ Praha hlavní nádraží, směnu, při níž měl řídit vlaky osobní přepravy na rameni Praha hlavní nádraží – Beroun. Na této železniční trati probíhala plánovaná výluka, při které se jízda vlaků organizovala podle výlukového rozkazu, tedy odlišně od turnusového plánu strojvedoucího. Výlukou docházelo ke zpoždění vlaků, které, dle vyjádření strojvedoucího, vyvolávalo nervozitu a podrážděnost cestujících, což on od začátku směny vnímal.

Po příjezdu vlaku Os 8829 na SK č. 11a zastavil tak, že čelo soupravy následného vlaku Os 8830 bylo, dle vyjádření strojvedoucího, vzdáleno cca 1 m až 2 m od odjezdového návěstidla S11a. Mezi jízdou uvedených vlaků měl strojvedoucí asi 20 minut času na vykonání základních osobních potřeb. V čase pravidelného odjezdu vlaku Os 8830 strojvedoucí provedl úkony které stanoví postup při odjezdu vlaku s přepravou cestujících u vlaku s obsluhou vlaku. Poté uzavřel dveře pro nástup cestujících do soupravy vlaku a uvedl elektrickou jednotku do pohybu, aniž by se přesvědčil, jeli na odjezdovém návěstidle S11a návěst dovolující jízdu. Vliv na tuto skutečnost měla i částečně zmenšená viditelnost odjezdového návěstidla S11a z důvodu krátké vzdálenosti čela soupravy vlaku Os 8830 od uvedeného návěstidla. Tato krátká vzdálenost byla způsobena tím, že strojvedoucí s vlakem Os 8829 (předchozí vlak před vlakem Os 8830) zastavil ve vzdálenosti cca 20 m před cestovým návěstidlem Lc11a a nezvolil obvyklé místo pro zastavení, v daném případě alespoň 10 m od návěstidla Lc11a.

V rámci šetření příčin a okolností vzniku provedla DI následné ohledání místa vzniku předmětné MU. Ohledáním bylo zjištěno, že i ze vzdálenosti 1 m čela HDV řady č. 471 od odjezdového návěstidla S11a jsou, při mírném vyklonění strojvedoucího vlaku z bočního okna HDV, návěsti tohoto návěstidla viditelné. V případě vzdálenosti čela vlaku od návěstidla S11a alespoň 10 m (čl. 4230 předpisu SŽDC D1) by viditelnost návěstí návěstidla byla možná i čelním oknem HDV.

V době nedovoleného odjezdu vlaku Os 8830 výpravčí žst. Praha hlavní nádraží, vzhledem k jiné činnosti, nesledoval monitor se zobrazením aktuálního stavu SZZ žst. Praha hlavní nádraží a nedovolenou jízdu vlaku Os 8830 zaregistroval až při rozřezu výhybek č. 37 a č. 4. V této době se již vlak Os 8830 nacházel na SK č. 202 ve vinohradském tunelu, tedy v době, kdy již vzniku MU nebylo možno jakkoli zabránit.

Ve výhybně Praha-Vyšehrad byl vlak Os 8830 mimořádně zastaven a strojvedoucímu tohoto vlaku oznámila výpravčí výhybny vznik MU. Kdo dal výpravčí pokyn, aby vlak Os 8830 poté odjel z Výhybny Praha-Vyšehrad do žst. Praha-Smíchov a tam vyčkal příjezdu odborně způsobilých osob k šetření MU, se nepodařilo prokazatelně zjistit. Sled skutečností související s jízdou vlaku Os 8830 ze žst. Praha hlavní nádraží do žst. Praha-Smíchov začala DI dodatečně prověřovat na základě studia grafického rychloměrného záznamu, neboť ve vyhodnocení tohoto záznamu, provedeném dopravcem, nebylo zastavení vlaku Os 8830 ve Výhybně Praha-Vyšehrad uvedeno, ačkoliv povinností pověřené osoby k šetření MU je zadokumentovat a vyhodnotit veškeré zjištěné skutečnosti.

Dražní inspekce si z tohoto důvodu vyžádala dodatečné protokolární vysvětlení osob zúčastněných na organizování a provozování drážní dopravy při vzniku MU. Z podaných vysvětlení vyplývá pochybení provozovatele dráhy a dopravce, spočívající v nezajištění místa MU, kdy po mimořádném zastavení vlaku Os 8830 ve Výhybně Praha-Vyšehrad byla povinnost zúčastněných osob jednat v souladu s ustanovením platných právních a interních předpisů, tzn. dovolit jízdu vlaku Os 8830 do žst. Praha-Smíchov pouze na základě souhlasu osob odborně způsobilých k šetření MU, po předchozím souhlasu DI.

V době před vznikem MU nebylo zjištěno nic podstatného, co by chování strojvedoucího bezprostředně negativně ovlivnilo. Lze sice zvažovat vliv výlukové činnosti na železniční trati v úseku Praha – Beroun, resp. strojvedoucím uvedená nepříjemné reakce cestujících na zpoždění vlaků, ale vzhledem ke zkušenosti strojvedoucího se jedná o záležitost, která pro něj rozhodně nebyla nová, neboť jak ve svém vyjádření ke vzniku předmětné MU uvedl, nepociťoval žádný fyzický ani psychický stres.

Jedná se tedy opět o chvilkové selhání lidského činitele, které, jak je zřejmé z výčtu MU uvedeném v kap. 3.7 této zprávy, je velmi častou příčinou vzniku obdobných MU. Proto byla ze strany Dražní inspekce směrem k provozovateli dráhy a dopravci vydávána, a to i opakovaně, příslušná bezpečnostní doporučení.

Počet obdobných MU na dráhách železničních, celostátních a regionálních, v železničních stanicích, kde rozkaz k odjezdu vlaku s přepravou cestujících dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního (odjezdového, popř. cestového) návěstidla na návěst dovolující jízdu, má vzrůstající tendenci. Technologický postup umožňující uvedenou výpravu vlaků osobní přepravy byl zaveden v době, kdy současný dopravce ČD, a. s., provozoval dráhu a drážní dopravu na tzv. unitární železnici a aplikoval postup výpravy dovolený u vlaků jiných druhů. Současný provozovatel dráhy SŽDC uvedený technologický způsob převzal. Hlavním motivem k zavedení nové technologie byly ekonomické důvody, neboť umožňovala snížení počtu zaměstnanců, převážně ve funkci výpravčích. Přes svou možnou ekonomickou výhodnost však tento způsob výpravy vlaků přinesl i značně negativní prvky. U vlaků osobní přepravy, kde odjezd zahrnuje dva samostatné technologické procesy, komerční a dopravní, tj. bezpečné ukončení nástupu a výstupu cestujících a dovolení odjezdu z dopravní, je součinnost výpravčího, strojvedoucího a obsluhy vlaku při výpravě a odjezdu vlaku bezpečnostním prvkem výrazně zabraňujícím selhání lidského činitele. Tuto bezpečnostní pojistku provozovatel dráhy v případech, kdy rozkaz k odjezdu vlaku s přepravou cestujících dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního (odjezdového, popř. cestového) návěstidla na návěst dovolující jízdu, nenahradil žádným technickým zabezpečením ani jinými opatřeními, jak by se dalo předpokládat, ale opět z ekonomických důvodů pouze upravil technologické postupy tak, že odpovědnost za jejich dodržení při odjezdu těchto vlaků přenesl pouze na strojvedoucí.

Opatření dopravce ČD, a. s., vychází při součinnosti mezi strojvedoucím a obsluhou vlaku pouze z komerčního zaměření (obsluha vlaku návěstí jen ukončení nástupu a výstupu cestujících), tj. bez kontroly, zda jsou splněny i dopravní podmínky pro odjezd vlaku. Je tak dosaženo stavu, kdy vnější forma odjezdu z místa zastavení pro nástup a výstup cestujících ze zastávky na širé trati a dopravní je totožná. Tato skutečnost navozuje možnost rutinního postupu strojvedoucího, který, ať již z jakéhokoli důvodu, po obdržení návěstí „Pohotovi k odjezdu“ provede úkony k odjezdu vlaku a uvede vlak do pohybu, aniž by se přesvědčil o tom, zda je tento pohyb osobou řídící a organizující drážní dopravu dovolen. Seznámení zaměstnanců se závěry šetření MU strojvedoucího dle bodu 5.1 nelze považovat ve smyslu § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. za odpovídající (účinná) opatření, protože ke vzniku obdobných MU dochází i nadále.

U provozovatele dráhy a dopravce pak není v těchto případech zaveden žádný mechanismus, který by při takovém selhání strojvedoucích eliminoval jeho následky. Zejména v uzlových žst. a dopravnách na jednokolejných tratích, kde dochází ke křížování vlaků, zrušení klasické výpravy vlaků výpravkou bez jakékoliv náhrady technického zabezpečení nebo jiného opatření, zabráňujícího selhání (omylu) strojvedoucího, považuje DI za rizikové.

Kroky k nápravě uvedeného stavu, jež jsou obsahem bezpečnostních doporučení vydávaných DI a spočívají zejména v instalaci odpovídajícího technického řešení, jsou zatím, přes narůstající četnost vzniků tohoto druhu MU, uváděny do provozu v návaznosti na finanční náročnost v nedostatečné míře a velmi zdlouhavě.

Doprovce v návaznosti na ustanovení vnitřních a právních předpisů nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze tím, že strojvedoucí vlaku Os 8830 při odjezdu ze žst. Praha hlavní nádraží nerespektoval návěst „Stůj“ odjezdového návěstidla S11a.

Vyhodnocením dožádané dokumentace, závěrů komisionálních prohlídek, ohledáním místa MU a prohlídkou kolejiště bylo zjištěno, že součásti dráhy, staniční zabezpečovací zařízení, technický stav drážních vozidel ani postup zaměstnanců provozovatele dráhy při organizování a řízení drážní dopravy nemá souvislost s příčinou vzniku 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 mimořádné události bylo:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla S11a železniční stanice Praha hlavní nádraží osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 8830;

Přispívající faktory:

- absence technických prostředků zabezpečení v žst. Praha hlavní nádraží, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených pro odjezd vlaků z dopravní osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 8830 nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní odjezdové návěstidlo S11a žst. Praha hlavní nádraží dovoluje jízdu vlaku.

- nedodržení technologických postupů dopravce, a to zejména:
 - zahájením činností pro odjezd vlaku ze stanice obsazené výpravčím bez dodržení podmínky provedené výpravy vlaku;
 - nesledováním tratě za jízdy vlaku a neřízením se dávanými pokyny.

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

Příčina MU způsobená předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti:

- nahrazení výpravy vlaků návěstí „Odjezd“ danou výpravčím u vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících v žst. Praha hlavní nádraží, výpravou návěstí hlavního návěstidla dovolující jízdu vlaků, a tím odstranění bezpečnostní pojistky (výpravčího), která minimalizovala riziko odjezdu vlaku bez výpravy při selhání lidského faktoru, tj. strojvedoucího, bez jejího nahrazení technickým nebo organizačním řešením přesto, že na rizika s touto změnou spojená byl provozovatel dráhy opakovaně na základě výsledků šetření předchozích mimořádných událostí upozorněn Drážní inspekcí.

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

U provozovatele dráhy (SŽDC):

- v návaznosti na čl. 102, 103 a 106 vnitřního předpisu SŽDC Dp17 (prozatímní) a § 2 odst. 2, § 9 odst. 3 a přílohu č. 1 čl. 2 písm. i) vyhlášky č. 376/2006 Sb., nedodržením ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) a § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., provozovatel dráhy nezajistil dodržení zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a nezajistil místo MU tím, že dne 28. 3. 2014 v 12:29 h bez vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací zaměstnancem DI provedl nepřípustné změny původní stavu na místě MU, spočívající v nezabránění pohybu na MU zúčastněných DV vlaku Os 8830.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC, státní organizace, nepřijal a nevydal po vzniku MU žádná opatření.

Dopravce České dráhy, a. s., po vzniku MU nařídil vrchnímu přednostovi DKV Praha v termínu do 30. 6. 2014 vydat o vzniku a průběhu předmětné MU poučný list, s jehož obsahem musí být prokazatelně seznámeni všichni strojvedoucí DKV Praha.

Opatření vrchního přednosty DKV Praha č. 23/2014, Poučný list č. 5/2014 byl vydán dne 13. 5. 2014. Tento poučný list obsahuje mj. i příkaz dát jej na vědomí strojvedoucím dopravce v Knize normálí.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. a čl. 25 odst. 2 SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění, na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje Ministerstvu dopravy v součinnosti s Drážním úřadem:

- upravit pravidla pro provozování dráhy tak, aby technologický postup výpravy vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla dovolujícího jízdu vlaku, byl provozovateli dráhy používán pouze v případech, kdy bude vázán na další bezpečnostní pojistku, ať již technického nebo organizačního řešení, která by minimalizovala riziko nedovoleného odjezdu vlaku bez výpravy při selhání lidského faktoru, tj. strojvedoucího.

V Praze dne 19. června 2015

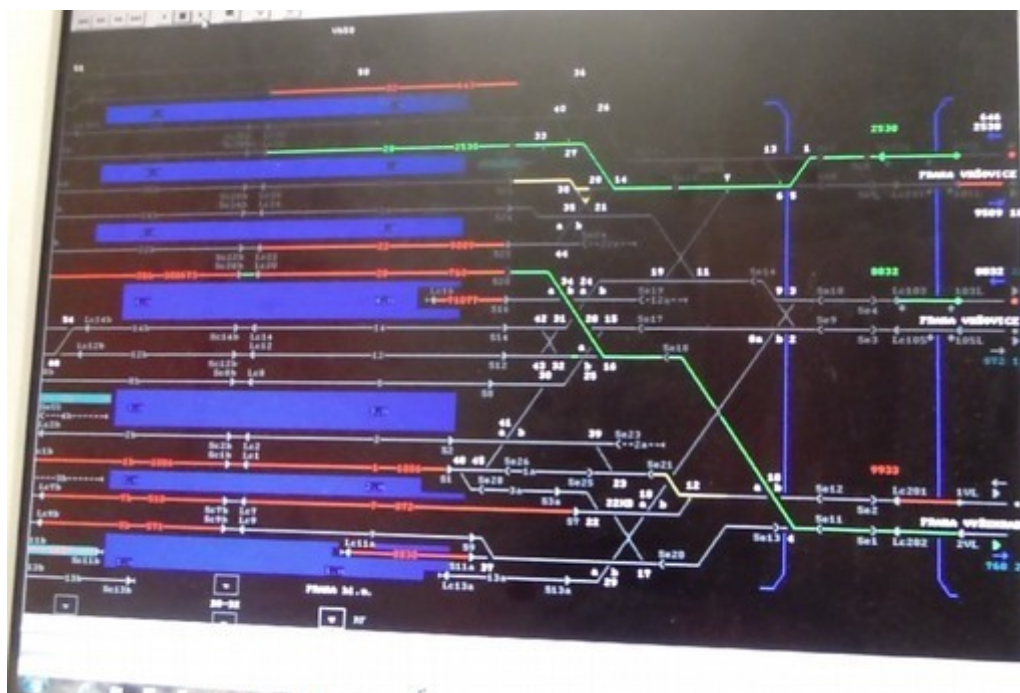
Ing. Petr Rakowitz v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY

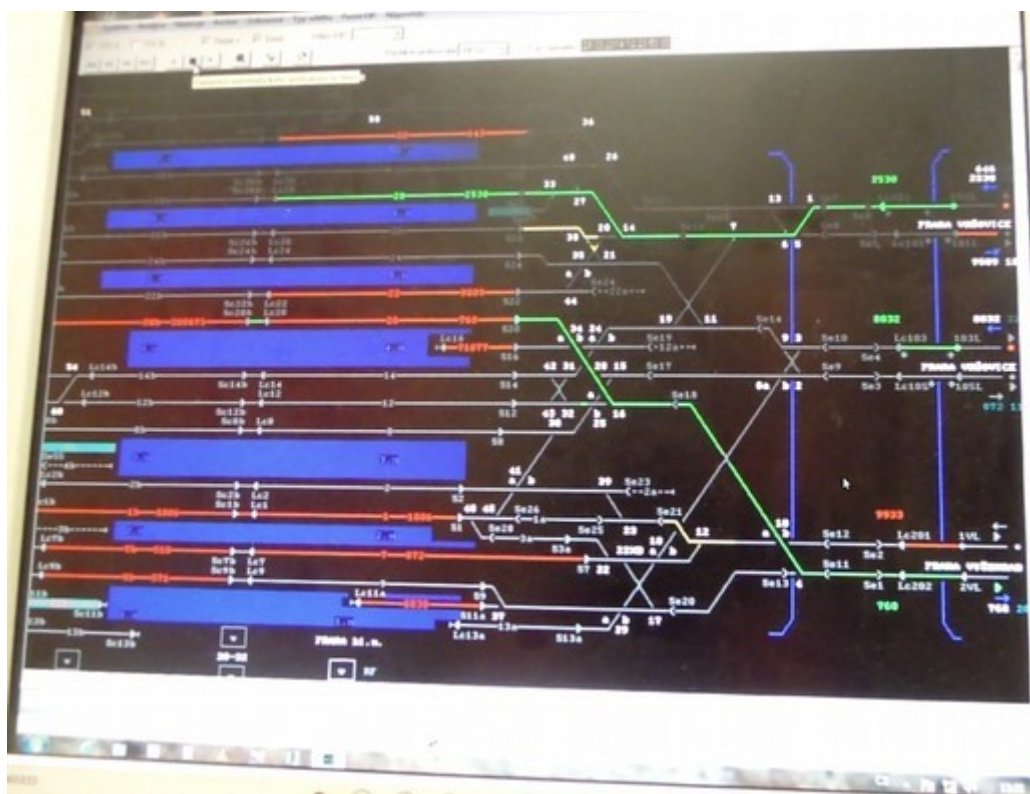


Obr. č. 3: SK 11a (druhá zleva) pohled od vinohradského tunelu Zdroj: Dražní inspekce



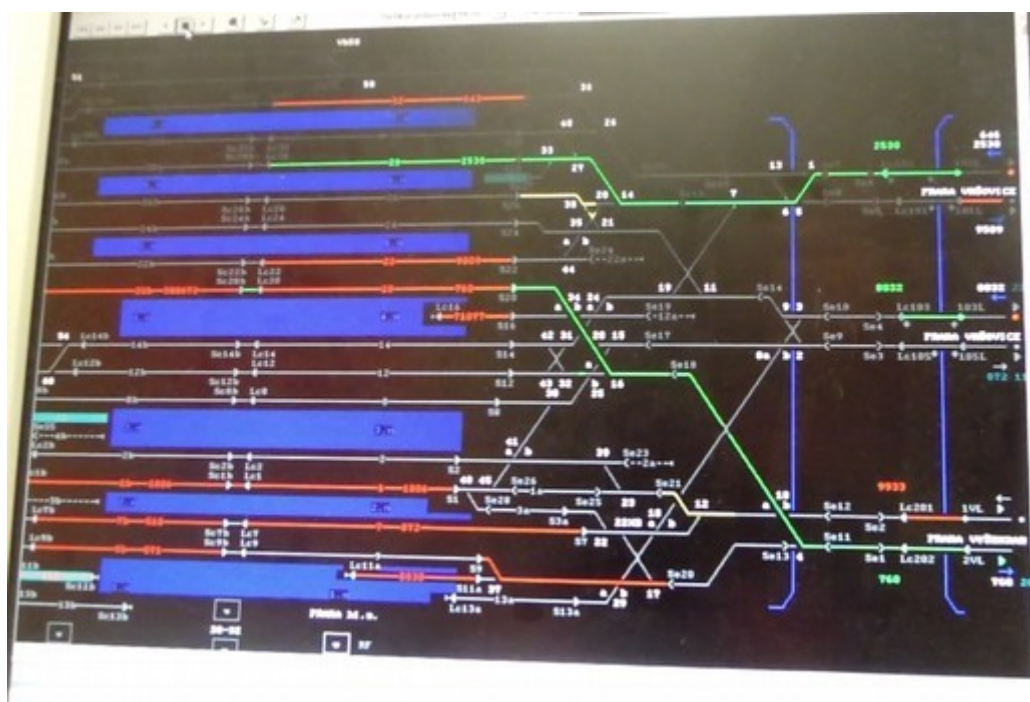
Obr. č. 4: Stavění vlakové cesty pro vlak R 760

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 5: Postavení vlakové cesty pro vlak R 760

Zdroj: Drážní inspekce



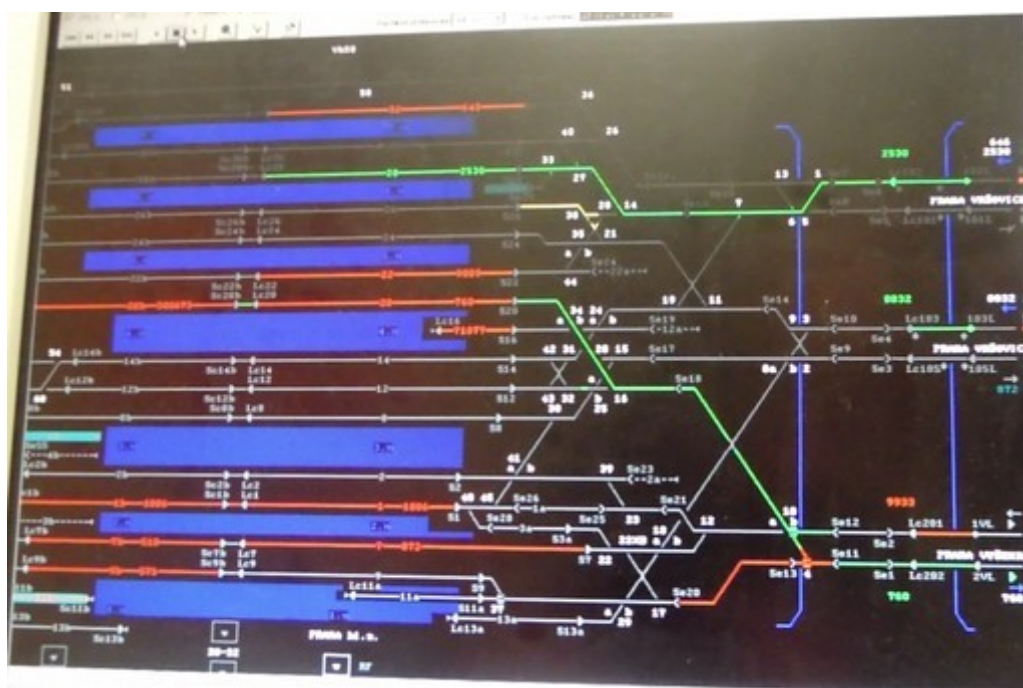
Obr. č. 6: Rozjezd vlaku Os 8830

Zdroj: Drážní inspekce



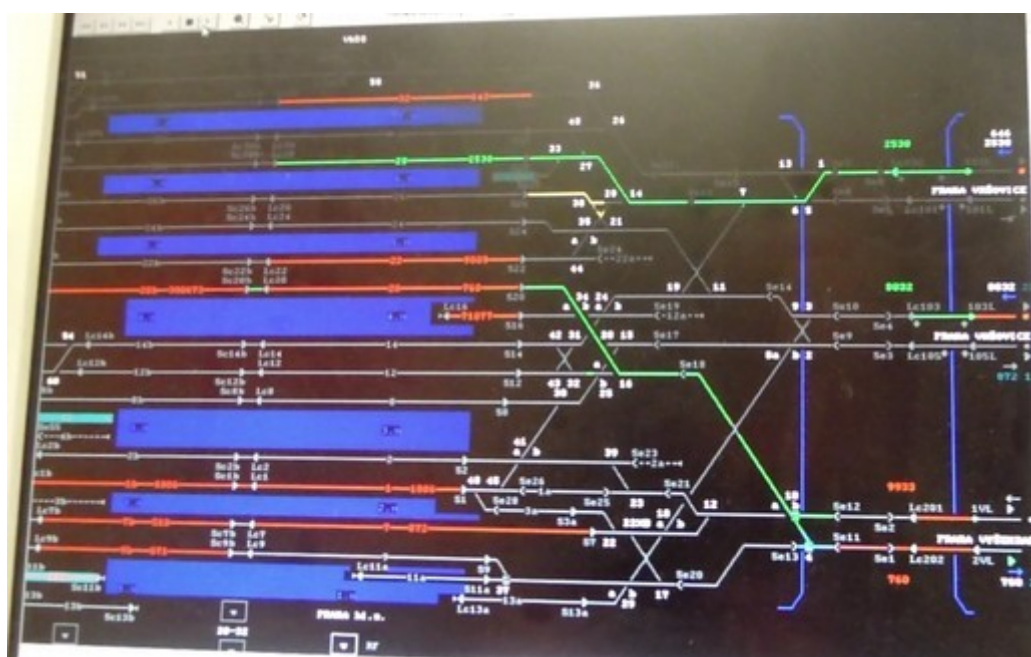
Obr. č. 7: Rozřez výhybky č. 37

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 8: Rozřez výhybky č. 4 vlakem Os 8830 a změna na odjezdovém návěstidle S20 na návěst „Stůj“ pro vlak R 760

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 9: Vlak Os 8830 ve vinohradském tunelu

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 10: Viditelnost odjezdového návěstidla S11a ze vzdálenosti 1 m, z pozice strojvedoucího mírně vykloněného z bočního okna stanoviště HDV Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 11: Viditelnost odjezdového návěstidla S11a ze vzdálenosti 2 m, z pozice strojvedoucího mírně vykloněného z bočního okna stanoviště HDV Zdroj: Drážní inspekce