



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka posunového dílu s posunovým dílem stojícím na 90. spojovací koleji před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“ v železniční stanici Česká Třebová

Úterý, 3. listopadu 2015

Investigation Report of Railway Accident

Collision of shunting operation with another shunting operation standing on connection track No. 90 in front of the signal device Se 239 with stop signal at Česká Třebová station

Tuesday, 3rd November 2015

č. j.: 6-3564/2015/DI

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

1 SOUHRN



Zdroj: SŽDC, s. o.

Skupina události: závažná nehoda.

Vznik události: 3. 11. 2015, 19:01 h.

Popis události: prudké najetí taženého posunového dílu na konec posunového dílu 2. zálohy, stojícího na Jižní spojovací koleji č. 90 před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“, s následným vykolejením posledních dvou tažených drážních vozidel stojícího posunového dílu 2. zálohy.

Dráha, místo: dráha železniční, celostátní, Jižní spojovací kolej č. 90, km 0,865, železniční stanice Česká Třebová, trať 501C Česká Třebová vjezdová skupina – Odb. Parník. Místo srážky se nacházelo před návěstidlem Lc 403.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
ČD Cargo, a. s. (dopravce obou posunových dílů).

Následky: 1 zranění;
celková škoda 7 680 500 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- nedodržení podmínek pro jízdu dle rozhledových poměrů při prováděném posunu.

Přispívající faktory:

- neuvolnění posunové cesty před návěstidlem Lc 403 předchozím posunovým dílem, stojícím před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů pro posun, které jsou stanoveny vnitřním předpisem provozovatele dráhy, ze strany dopravce.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekci vydáno.

SUMMARY

Grade:	serious accident.
Date and time:	3 rd November 2015, 19.01 (18.01 GMT).
Occurrence type:	trains collision with consequent derailment.
Description:	collision of shunting operation with another shunting operation standing on connection track No. 90 with consequent derailment of last two wagons.
Type of train:	2x shunting operation.
Location:	Česká Třebová station, junction track No. 90, km 0,865.
Parties:	SŽDC, s. o. (IM); ČD Cargo, a. s. (RU of the shunting operations).
Consequences:	1 injury; total damage CZK 7 680 500,-.
Direct cause:	<ul style="list-style-type: none">failure to comply with condition for running on sight by train driver during the shunting operation.
Contributory factor:	<ul style="list-style-type: none">failure to release of shunting route in front of the signal device Lc 403 with stop signal by the previous shunting operation.
Underlying cause:	<ul style="list-style-type: none">failure to comply with technological procedures of the infrastructure manager and railway undertaking for shunting operation by the railway undertaking employees.
Root cause:	none.
Recommendations:	not issued.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	11
2.1 Mimořádná událost	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	11
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	13
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	18
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	18
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	23
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	23
3.4.2	Součásti dráhy	24
3.4.3	Komunikační prostředky	24
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	24
3.5	Dokumentace o provozním systému	26
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	26
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	26
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	26
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	26
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	26
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	27
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	27
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	27
4	Analýzy a závěry	28
4.1	Konečný popis mimořádné události	28
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	28
4.2	Rozbor	29
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	29
4.3	Závěry	30

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	30
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	30
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	30
4.4 Doplnující zjištění	30
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	30
5 Přijatá opatření	30
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	30
6 Bezpečnostní doporučení	31
7 Přílohy	32

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Dražní inspekce
DÚ	Dražní úřad
DV	dražní vozidlo, dražní vozidla
HDV	hnací dražní vozidlo
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	Jednotka požární ochrany
MRS	místní rádiová síť
MU	mimořádná událost
OŘ	Oblastní ředitelství
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
PJ	Provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
ROV	Rozkaz o výluce
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené dražní vozidlo
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
žst.	železniční stanice

Seznam zkratek použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, 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. 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. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, 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
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 3. 11. 2015.

Čas: 19:01 h.

Dráha: železniční, celostátní.

Místo: trať 501C Česká Třebová vjezdová skupina – Odb. Parník, žst. Česká Třebová, Jižní spojovací kolej č. 90, km 0,865.

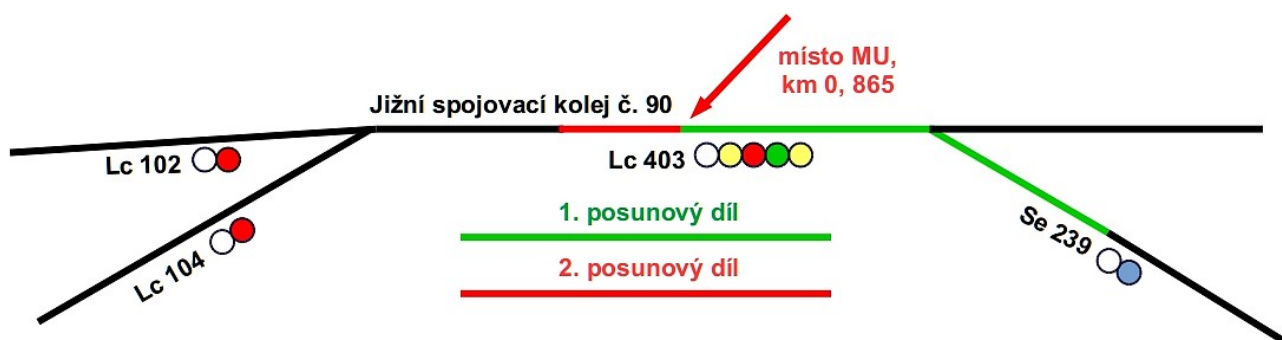
GPS: 49.8833236N, 16.4609681E.



Obr. č. 1: Pohled na místo MU

Zdroj: SŽDC, s. o.

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



Obr. č. 2: Schéma místa MU

Zdroj: Dražní inspekce

Dne 3. 11. 2015 v 19:01 h došlo v žst. Česká Třebová při posunu posunového dílu, tvořeného posunujícím HDV a dopravovaným HDV (dále také 2. posunový díl) po Jižní spojovací koleji č. 90 (dále také 90. spojovací kolej) k jeho prudkému najetí do konce posunového dílu 2. zálohy (dále také 1. posunový díl), jenž stál před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“ a jehož konec stál ještě před návěstidlem Lc 403, které zůstalo z důvodu neprojetí celé posunové cesty v poloze „Posun dovolen“.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

- 1. posunový díl měl 15 DV, 52 náprav, 199 m, 639 tun a byl brzděný průběžnou brzdou;
- 2. posunový díl měl 2 DV, 8 náprav, 31 m, 150 tun;
- čelo 1. posunového dílu stálo před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“, jeho konec se nacházel 8,3 m před návěstidlem Lc 403, které bylo v poloze „Posun dovolen“;
- před místem MU nebyly nalezeny stopy pískování, k úniku provozních kapalin nedošlo;
- 550 m před místem MU je rovný úsek trati a tato trať byla dobře osvětlena osvětlením z přilehlého nákladiště firmy METRANS;
- následkem nárazu se posunula část 1. posunového dílu od jeho 12. DV směrem dopředu o 480 cm (pozn. DI – protože ze závěrů komisionálních prohlídek DV č. 31 54 0807 748-7 a 31 54 0807 331-2, tedy 13. a 14. DV 1. posunového dílu, vyplývá, že nebyly poškozeny šroubovky a tažné háky těchto vozů, došlo tedy k vyklesnutí šroubovky z tažného háku vlivem nárazu, viz kapitola 3.4.4 této ZZ);

- následkem nárazu bylo poškozeno TDV Tams 31 54 0807 331-2, (řazené jako 13. DV 1. posunového dílu);
- následkem nárazu bylo poškozeno TDV Tams 31 54 0807 748-7, (řazené jako 14. DV 1. posunového dílu), které zároveň vykolejilo předním dvojkolím;
- následkem nárazu bylo poškozeno TDV Tams 31 54 0807 937-6, (řazené jako 15. DV 1. posunového dílu), které zároveň vykolejilo předním podvozkem;
- následkem nárazu bylo poškozeno HDV 2. posunového dílu 130.021-9;
- následkem nárazu bylo poškozeno dopravované HDV v 2. posunovém dílu 742.156-3;
- vzhledem k poškození nebylo možné na místě MU ověřit činnost brzdových zařízení HDV 2. posunového dílu 130.021-9;
- vykolejenými dvojkolími došlo k poškození upevňovadel a pražců, v prostoru vykolejení došlo ke směrové deformaci koleje.

Při MU byl 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: 3. 11. 2015, 19:34 h (tj. 0:33 h po vzniku MU).

Způsob ohlášení: telefonicky.

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

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 3. 11. 2015, 19:34 h (tj. 0:33 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: 23. 11. 2015, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU a výsledků jejího šetření provozovatelem dráhy, zvláště pak upřesnění výše vzniklé škody.

Složení VI DI na místě MU: k této MU Dražní inspekce nevyjížděla.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Brno. Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z fotodokumentace pořízené pověřenou osobou provozovatele dráhy, 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 (ČDC):

- strojvedoucí 1. posunového dílu, zaměstnanec ČDC, PJ Česká Třebová;
- strojvedoucí 2. posunového dílu, zaměstnanec ČDC, PJ Česká Třebová.

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí „Vjezd“ žst. Česká Třebová, zaměstnanec SŽDC, OŘ Hradec Králové;
- výpravčí „Střed“ žst. Česká Třebová, zaměstnanec SŽDC, OŘ Hradec Králové;
- výpravčí „panel Jih“ žst. Česká Třebová, zaměstnanec SŽDC, OŘ Hradec Králové.

Svědci:

- staniční dispečer na pracovišti výpravčího „Vjezd“, zaměstnanec ČDC, PJ Česká Třebová.

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

Vlak:	1. posunový díl	Sestava 1. posunového dílu:	Držitel:
Délka posunového dílu (m):	199	HDV: 92 54 2 742 095 – 3	ČDC, a. s.
Počet náprav:	52	TDV (za HDV):	
Hmotnost (t):	639	1. 33 87 7919 195 – 0	ERMEWA
		2. 81 54 6679 732 – 2	ČDC, a. s.
		3. 23 80 7464 815 – 1	Wascosa AG
		4. 21 54 5556 099 – 9	ČDC, a. s.
		5. 21 54 5557 890 – 0	ČDC, a. s.
		6. 21 54 5541 467 – 6	ČDC, a. s.
		7. 31 54 5968 650 – 9	ČDC, a. s.
		8. 31 54 0807 427 – 8	ČDC, a. s.
		9. 31 54 0807 333 – 8	ČDC, a. s.
		10. 31 54 0807 931 – 9	ČDC, a. s.
		11. 31 54 0807 952 – 5	ČDC, a. s.
		12. 31 54 0807 331 – 2	ČDC, a. s.
		13. 31 54 0807 748 – 7	ČDC, a. s.
		14. 31 54 0807 937 – 6	ČDC, a. s.

Pozn. k 1. posunovému dílu:

Zde uvedený stav posunového dílu byl zjištěný pověřenou osobou provozovatele dráhy na místě MU.

Vlak:	2. posunový díl	Sestava 2. posunového dílu:	Držitel:
Délka posunového dílu (m):	31	HDV: 91 54 7 130 021 – 9	ČDC, a. s.
		TDV	
		(dopravované	
Počet náprav:	8	HDV za HDV):	
Hmotnost (t):	150	1. 92 54 2 742 156 – 3	ČDC, a. s.
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	dle rozhledu		
Režim brzdění:	P		

Pozn. k 2. posunovému dílu:

Zde uvedený stav posunového dílu byl zjištěný pověřenou osobou provozovatele dráhy na místě MU.

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

Trať v místě MU ve směru jízdy 2. posunového dílu je ve vzdálenosti 550 m vedena

v přímém směru nad úrovní okolního terénu a vede souběžně s nákladištěm společnosti METRANS, odkud byla v celém tomto úseku dobře osvětlena. Žst. Česká Třebová je vybavena reléovým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie se světelnými na sobě závislými návěstidly.

Stav železničního svršku ani zabezpečovacího zařízení nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 19:06 h použil strojvedoucí 2. posunového dílu radiostanici k ohlášení vzniku MU výpravčímu „Vjezd“ žst. Česká Třebová;
- 19:11 h výpravčí „Vjezd“ žst. Česká Třebová, po přijetí ohlášení od strojvedoucího 2. posunového dílu o vzniku MU, postupoval dále dle „Ohlašovacího rozvrhu“.

Komunikace mezi strojvedoucím 2. posunového dílu a výpravčím „Vjezd“ nebyla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V době vzniku MU probíhala v obvodu Směrové skupiny žst. Česká Třebová výluka dle ROV 53205 z důvodu opravných prací na kolejové brzdě KB 02. Z toho důvodu nebylo možné provádět seřaďovací práce přes spádoviště, tyto úkony byly mimo jiné částečně prováděny i v obvodu Vjezdové skupiny, kam byla zátěž přesunována po 90. spojovací koleji. Tato skutečnost měla vliv na zvýšenou frekvenci posunu na této koleji, neměla však bezprostřední vliv na vznik MU.

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

- 19:06 h ohlášení vzniku MU výpravčímu „Vjezd“ žst. Česká Třebová strojvedoucím 2. posunového dílu;
- 19:11 h ohlášen vznik MU výpravčím „Vjezd“ dle ohlašovacího rozvrhu zaměstnanci nehodové pohotovosti PO Česká Třebová;
- 19:23 h ohlášen vznik MU výpravčím „Vjezd“ dle ohlašovacího rozvrhu vedoucímu dispečerovi CDP Praha;
- 19:25 h ohlášen vznik MU provozním dispečerem CDP Praha zaměstnanci nehodové pohotovosti O18 SŽDC;
- 19:34 h ohlášen vznik MU pověřenou osobou OSB na COP DI a vzápětí byl COP DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 19:45 – 23:15 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce;
- 19:48 h zaměstnanec nehodové pohotovosti dopravce aktivoval IZS;
- 15:25 h dne 4. 11. 2016 obnovení provozu na 90. spojovací koleji.

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

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

MU ohlásil: strojvedoucí 2. posunového dílu výpravčímu „Vjezd“ žst. Česká Třebová.

Plán IZS byl aktivován v 19:48 h zaměstnancem nehodové pohotovosti dopravce.

Na místo MU se dostavily složky IZS:

- Hasičská záchranná služba SŽDC, s. o., JPO Česká Třebová.

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 došlo k:

- újmě na zdraví u strojvedoucího 2. posunového dílu.

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:

- | | |
|--|---------------|
| • HDV 92 54 2 742 095-3 (1. posunový díl) | 373 500 Kč; |
| • TDV 31 54 0807 331-2 (13. DV 1. posunového dílu) | 100 000 Kč; |
| • TDV 31 54 0807 748-7 (14. DV 1. posunového dílu) | 220 000 Kč; |
| • TDV 31 54 0807 937-6 (15. DV 1. posunového dílu) | 450 000 Kč; |
| • HDV 91 54 7 130 021-9 (2. posunový díl) | 5 000 000 Kč; |
| • HDV 92 54 2 742 156-3 (dopravované HDV 2. posunového dílu) | 1 537 000 Kč; |
| • zařízení dráhy | 0 Kč; |
| • škoda na životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 7 680 500 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: jasno, 0 °C, tma, viditelnost nebyla snížena vlivem povětrnostních podmínek pod 100 m, místo MU bylo dobře osvětleno osvětlením z přilehlého nákladiště.

Geografické údaje: místo MU na přímém úseku koleje, rozhled nesnížen přírodními či jinými překážkami.

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 1. posunového dílu – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - se 14 vozovým posunovým dílem odjel ze 102. koleje vjezdové skupiny na návěst „Posun dovolen“ dávanou návěstidlem Lc 102 vjezdové skupiny na jižní spojovací kolej směr střed;
 - při jízdě po této koleji dostal radiostanicí od výpravčí „Střed“ informaci, že zastaví před návěstí „Posun zakázán“ návěstidla Se 239;
 - kolem návěstidla Lc 403 na jižní spojovací koleji projel na návěst „Posun dovolen“;
 - před návěstidlem Se 239 zastavil asi v 18:55 h a asi v 19:00 h došlo zezadu k silnému nárazu;
 - nárazem došlo k posunu celého dílu asi o 5 m a úniku vzduchu z hlavního potrubí;
 - tuto skutečnost ihned nahlásil oběma výpravčím a strojmistrovi a šel zjistit příčinu nárazu;
 - po příjezdu vyšetřujících orgánů se podrobil detalkoholové zkoušce s výsledkem negativní a odevzdal rychloměrný proužek.
- Strojvedoucí 2. posunového dílu – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - lokomotivou 130.021-9 vezl z Lichkova do České Třebové vlak Pn 144250;
 - na tomto vlaku byla za vlakovou lokomotivu zařazena v závěsu lokomotiva 742.156-3, která byla neobsazená a měla vypnutou brzdu;
 - po zastavení na koleji č. 104 odvěsil lokomotivy od vlaku a u vlakové lokomotivy přepnul rozvaděč do polohy „O“. Rozvaděč u lokomotivy v závěsu také zapnul do brzdy a vykonal zkoušku brzdy, která byla v pořádku, polohu přestavovače „N/O“ nekontroloval;
 - poté byl výpravčím „Vjezd“ informován, že z důvodu výluky na vjezdovém nádraží se pro jeho další jízdu z koleje č. 104 návěstidlo neobsahuje a že proti

- „Stůj“ je posun dovolen na obsazenou „Jižní spojovací kolej“. Tuto zprávu opakoval do vysílačky;
- po zahájení posunu ještě zastavil na přejezdu, kde odevzdal vozmistrovi vlakovou dokumentaci a pokračoval v jízdě;
 - po ujetí asi 400 m po „Jižní spojovací koleji“ došlo asi v 19:00 h k nárazu do stojícího vlaku, který nebyl označen koncem vlaku;
 - k nárazu došlo před návěstidlem Lc 403 na „Jižní spojovací koleji“, na kterém svítilo bílé světlo, které zaregistroval pro svoji jízdu;
 - konec vlaku, do kterého narazil, přesahoval asi o čtyři metry návěstidlo Lc 403 a z důvodu špatné viditelnosti ho uviděl asi 30 m před sebou;
 - přes použití rychlobrzdy a přidavné brzdy se mu nepodařilo nárazu zabránit, stihl však vypnout sběrač a hlavní automat a zalehnout na podlahu lokomotivy;
 - žádá o zjištění, zda při výluce „Vjezdového nádraží“ a vypnutí hlavních návěstidel ho u odstupování z koleje č. 104 může výpravčí vyrozumět, že je posun dovolen na obsazenou kolej.
- Strojvedoucí 2. posunového dílu – z Doplňujícího Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - zapisující (pozn. DI – pověřená osoba provozovatele dráhy) informuje strojvedoucího 2. posunového dílu k jeho žádosti z původního Zápisu se zaměstnavatelem ze dne 09. 11. 2015, že v průběhu šetření této mimořádné události nebylo zjištěno porušení předpisových ustanovení výpravčím Vjezd.
 - Výpravčí „Vjezd“ žst. Česká Třebová – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - asi v 18:45 h byla s výpravčím „panel Jih“ a následně s výpravčím „Střed“ sjednána jízda posunového dílu do obvodu výpravčího „Střed“;
 - strojvedoucího tohoto posunového dílu informoval o jízdě do obvodu „Střed“ po koleji č. 90 a postavil posunovou cestu;
 - v té době přijel na kolej č. 104 vjezdového nádraží vlak Pn 144250, od kterého mělo odstoupit vlakové HDV, a za ním řazený „studený“ stroj nezávislé trakce;
 - z důvodu nepřetržité výluky na svážném pahrbku se prováděl velký objem posunových prací na „severním“ zhlaví vjezdové skupiny. Proto sjednal následný posun odstupujících vozidel z koleje č. 104 na jižní spojovací kolej;
 - po provedeném závěru posunové cesty z koleje č. 104 informoval strojvedoucího tohoto posunového dílu o jízdě proti neobsluhovanému návěstidlu a upozornil ho, že jižní spojovací kolej je obsazena;
 - tato komunikace probíhala na vysílačce na kanálu č. 3 pro Pn vlaky;
 - strojvedoucí posunového dílu na jeho pokyn reagoval a pokyn, včetně informace o jízdě na obsazenou kolej, opakoval;
 - po odjezdu posunového dílu mu mobilem volal strojvedoucí 2. posunové zálohy (pozn. MU – 1. posunového dílu), který stál u návěstidla Se 239, o najetí na jeho posunový díl;
 - dále postupoval dle Ohlašovacího rozvrhu při vzniku MU.

- Výpravčí „Střed“ žst. Česká Třebová – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - zhruba před devatenáctou hodinou s ní sjednal výpravčí stanoviště „Vjezd“ jízdu posunového dílu z vjezdového nádraží na stanoviště „Střed“;
 - z důvodu výlukových prací bylo nutné tento posunový díl zastavit u návěstidla Se 239;
 - následně dostala radiostanicí informaci od strojvedoucího druhé posunové zálohy (pozn. DI – 1. posunového dílu), že ucítil na stanovišti náraz.
- Výpravčí „panel Jih“ žst. Česká Třebová – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - zhruba před devatenáctou hodinou s ním sjednal výpravčí „Vjezd“ jízdu posunového dílu z vjezdového nádraží na „Střed“;
 - pro tento posunový díl obsloužil návěstidlo Lc 403;
 - jako další posun po jižní spojovací koleji byla sjednána jízda odstupových HDV od vlaku Pn 144250 (pozn. DI – 2. posunový díl) do odjezdové skupiny;
 - pro tento posunový díl mohl postavit návěstidlo Lc 403 až po dokončení posunu ve směru na „Střed“, k čemuž nedošlo;
 - o vzniku MU se dozvěděl z telefonátu dozorčího provozu ČDC se strojvedoucím odstupujících lokomotiv.

3.1.2 Jiné osoby

- svědek, staniční dispečer ČDC – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - převážnou část směny se zdržoval na stanovišti výpravčího „Vjezd“;
 - na konkrétní případ, kdy odstupovala lokomotiva od vlaku 144250 se „studeným“ strojem, si vzpomíná;
 - výpravčí „Vjezd“ před zahájením posunu na jižní spojovací kolej informoval strojvedoucího o jízdě proti neobsluhovanému návěstidlu a dále o jízdě na obsazenou jižní spojovací kolej.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

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, nebyl shledán nedostatek.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČD Cargo, a. s., souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

V dodržování přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČD Cargo, a. s., související s okolnostmi vzniku předmětné MU, byl shledán nedostatek.

Zjištění:

- nedodržení podmínek jízdy podle rozhledu strojvedoucím 2. posunového dílu.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

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

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

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Česká Třebová Vjezdová skupina – Odb. Parník, je Česká republika. Funkci vlastníka plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Česká Třebová Vjezdová skupina – Odb. Parník, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 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.

Dopravcem 1. a 2. posunového dílu bylo ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7, PSČ 170 00, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 19. 11. 2007, č. j.: 3-3841/07-DÚ/Le, ev. č.: L/2007/1452.

Dopravce byl držitelem Osvědčení o bezpečnosti dopravce, vydaného DÚ dne 13. 9. 2013, č. j.: DUCR-49890/13/Pd, ev. č.: OSD/2013/150, s platností do 12. 9. 2018.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 168/2010 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 31. 12. 2009, s účinností od 1. 1. 2010, v platném znění.

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:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„(1) Dopravce je povinen
a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.:
„(1) Dopravce je povinen
g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 1 písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro účely této vyhlášky se rozumí
m) jízdou podle rozhledových poměrů nezabezpečená jízda drážního vozidla řízená pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo tak, aby drážní vozidlo zastavilo před jiným drážním vozidlem ohrožujícím jeho jízdu i před jinou překážkou,“;
- § 35 odst. 1 písm. g) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„(1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící DV
g) při posunu přizpůsobila rychlost jízdy podle rozhledových poměrů tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. p) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící DV
při posunu, v obsazeném oddíle automatického bloku, a je-li to nařízeno, řídila hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů,“.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 65, předpisu SŽDC D1:
„65. Jízda podle rozhledových poměrů je takový způsob jízdy, při kterém je jízda drážního vozidla řízena pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo, při které musí strojvedoucí zastavit vlak nebo posunový díl před stojícími nebo stejným směrem jedoucími vozidly ve společné jízdní cestě a podle možností i před jinou překážkou, ohrožující jeho jízdu včetně protijedoucích vozidel.“;
- čl. 66, předpisu SŽDC D1:
„66. Při jízdě podle rozhledových poměrů musí jet vlak nebo posunový díl nejvýše takovou rychlostí, aby zastavil na vzdálenost, na kterou strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo posunového dílu) vidí ...“.
- čl. 1753 písm. d) a g) předpisu SŽDC D1:
*„1753. Strojvedoucí (i v případě, že v souladu s ustanoveními tohoto předpisu není zaměstnancem řídícím posun) je při posunu povinen:
d) sledovat volnost posunové cesty (tj. zda v posunové cestě nejsou vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat) a rozmístění vozidel;
g) zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu ...“;*
- čl. 1756 předpisu SŽDC D1:
„1756. Při posunu musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů ...“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

V žst. Česká Třebová, na vjezdové skupině 014 (pozn. DI – stanoviště výpravčího „Vjezd“), je SZZ 3. kategorie typu reléové zařízení – AŽD, které má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 5729/96-E.45, vydaný DÚ Praha dne 15. 8. 1996, s platností na dobu neurčitou. Na ústředním stavědle 019 (pozn. DI – stanoviště výpravčího „panel Jih“), je SZZ 3. kategorie typu reléové zařízení – AŽD, které má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 5726/96-E.45, vydaný DÚ Praha dne 14. 8. 1996, s platností na dobu neurčitou.

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

SZZ vykazovalo normální činnost a jeho technický stav a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné ani mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Při organizování posunu proběhla verbální komunikace mezi výpravčím žst. Česká Třebová „Vjezd“ a strojvedoucím HDV 2. posunového dílu v radiové síti SRV, kanál S03. Tato komunikace není záznamovým zařízením zaznamenávána.

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU nemělo souvislost s jejím vznikem.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 1. posunujícího dílu 742.095-3 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 8354/02-V.20, vydaný DÚ dne 6. 11. 2002. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 19. 5. 2015 s výsledkem bez závad. HDV bylo dopravcem ČD Cargo, a. s., používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.095-3 bylo v době vzniku MU vybaveno mechanickým rychloměrem typu RT 13, č. A12.374.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 18:52 h, rozjezd 1. posunového dílu ze 102. SK;
- na dráze 450 m se rychlost pozvolně zvyšuje a poté snižuje na rychlost 10 km.h⁻¹;
- dále se rychlost zvyšuje na hodnotu 20 km.h⁻¹;
- ve vzdálenosti 200 m před místem zastavení rychlost snížena na hodnotu 5 km.h⁻¹;
- dále se rychlost opět zvyšuje na hodnotu 20 km.h⁻¹;
- z této rychlosti zastaveno v čase 18:58 h;
- celková ujetá dráhy od místa rozjezdu do místa zastavení je 1350 m.

Nedostatky nebyly zjištěny.

HDV 2. posunujícího dílu 130.021-9 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 6415/99-V.01, vydaný DÚ dne 1. 6. 1999. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 28. 5. 2015 s výsledkem bez závad. HDV

bylo dopravcem ČD Cargo, a. s., používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti. V rámci komisionální prohlídky, která proběhla po MU dne 16. 11. 2015, nebylo zjištěno, že by technický stav HDV byl v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

HDV 742.095-3 bylo v době vzniku MU vybaveno mechanickým rychloměrem typu RT 9, č. A09.215.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 18:57:45 h – 18:58:00 h, rozjezd 2. posunového dílu ze 104. SK a následně jízda rychlostí max. 10 km.h⁻¹ na dráze 70 m;
- v čase 18:58:00 h – 18:58:30 h zaznamenáno stání;
- po opětovném rozjezdu v čase 18:58:30 h dosaženo rychlosti 19 km.h⁻¹;
- poté se rychlost na dráze 200 m snižuje na 15 km.h⁻¹ a vzápětí stoupá na rychlost 30 km.h⁻¹;
- touto rychlostí posunový díl pokračuje v jízdě až do 19:01:10 h, kdy dochází k náhlému snížení rychlosti na 0 km.h⁻¹;
- celková ujetá dráha od místa rozjezdu do místa zastavení je 1150 m;
- nejvyšší dovolená rychlost 40 km.h⁻¹ nebyla během jízdy překročena;
- rychlost jízdy 2. posunového dílu nebyla přizpůsobena jízdě podle rozhledových poměrů, o které byl strojvedoucí zpraven.

Byly zjištěny nedostatky.

TDV Tams 31 54 0807 331-2, jehož držitelem byla společnost ČD Cargo, a. s., bylo řazeno jako 13. vozidlo 1. posunového dílu. Jeho poslední revizní prohlídka byla vykonána dne 22. 6. 2012 s platností na čtyři roky. V rámci komisionální prohlídky, která proběhla po MU dne 19. 11. 2015, nebylo zjištěno, že by technický stav tohoto DV byl v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

TDV Tams 31 54 0807 748-7, jehož držitelem byla společnost ČD Cargo, a. s., bylo řazeno jako 14. vozidlo 1. posunového dílu. Jeho poslední revizní prohlídka byla vykonána dne 22. 6. 2012 s platností na čtyři roky. V rámci komisionální prohlídky, která proběhla po MU dne 19. 11. 2015, nebylo zjištěno, že by technický stav tohoto DV byl v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

TDV Tams 31 54 0807 937-6, jehož držitelem byla společnost ČD Cargo, a. s., bylo řazeno jako 15. a poslední vozidlo 1. posunového dílu. Jeho poslední revizní prohlídka byla vykonána dne 22. 6. 2012 s platností na čtyři roky. V rámci komisionální prohlídky, která proběhla po MU dne 19. 11. 2015, nebylo zjištěno, že by technický stav tohoto DV byl v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

HDV 742.156-3, které bylo dopravováno jako tažené ve 2. posunovém dílu, mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 10051/00-V.20, vydaný DÚ dne 5. 9. 2000. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 13. 8. 2015 s výsledkem bez závad. HDV bylo dopravcem ČD Cargo, a. s., používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a výpravčím „Vjezd“, tzn. předávání pokynů k posunu, byla před započítím posunu prováděna pomocí radiostanic. Nedostatky nebyly zjištěny.

Zaměstnancem provozovatele dráhy byla učiněna opatření související se vznikem MU (viz kapitola 3.5.2)

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

Mezi zúčastněnými zaměstnanci proběhla verbální komunikace související se vznikem MU.

Výpravčí „Vjezd“ žst. Česká Třebová před zahájením posunu na 90. spojovací kolej informoval strojvedoucího 2. posunového dílu o jízdě proti neobsluhovanému návěstidlu Lc 104 a dále o jízdě na obsazenou 90. spojovací kolej. Strojvedoucí jeho pokyny opakoval.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

V daném případě nemůže DI posoudit, neboť nebyla na místě MU přítomna.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- Strojvedoucí 1. posunového dílu, ve směně dne 3. 11. 2015 od 17:32 h, odpočinek před směnou 23:19 h; do doby vzniku MU nárok na přestávku na oddech a odpočinek ještě nevznikl.
- Strojvedoucí 2. posunového dílu, ve směně dne 3. 11. 2015 od 11:50 h, odpočinek před směnou 33:05 h; přestávka na oddech a odpočinek byla čerpána od 17:45 h do 18:23 h.
- Výpravčí „Vjezd“ žst. Česká Třebová, ve směně dne 3. 11. 2015 od 18:00 h, odpočinek před směnou 24:00 h; do doby vzniku MU nárok na přestávku na oddech a odpočinek ještě nevznikl.

- Výpravčí „Střed“ žst. Česká Třebová, ve směně dne 3. 11. 2015 od 18:00 h, odpočinek před směnou 24:00 h; do doby vzniku MU nárok na přestávku na oddech a odpočinek ještě nevznikl.
- Výpravčí „panel Jih“ žst. Česká Třebová, ve směně dne 3. 11. 2015 od 18:00 h, odpočinek před směnou 24:00 h; do doby vzniku MU nárok na přestávku na oddech a odpočinek ještě nevznikl.

Zaměstnavatelé ČD Cargo, a. s., a SŽDC, s. o., zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., resp. s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením bylo zjištěno, že na vznik MU neměla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali 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.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, několik desítek obdobných MU, jejichž příčinou vzniku bylo nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů osobou řídící drážní vozidlo. Na základě zjištěných následků prováděla DI šetření příčin a okolností vzniku MU s vydáním závěrečných zpráv u následujících MU:

Dne 10. 4. 2011 v žst. Praha-Žižkov, kdy došlo ke srážce posunujícího dílu se stojícími DV. Následná škoda byla vyčíslena na 8,3 mil. Kč. Jako faktor, který přispěl ke vzniku MU, bylo mimo jiné i nedodržení nejvyšší povolené rychlosti při vjezdu PMD do nákladíště Praha-Žižkov.

Dne 10. 2. 2013 v žst. Praha-Běchovice, kdy došlo při posunu ke srážce s odstavenými DV a následnému vykolejení. Následkem MU bylo zranění 3 osob a škoda ve výši 9,8 mil. Kč. Bezprostřední příčinou této MU bylo nedodržení podmínky jízdy dle rozhledových poměrů posunovým dílem v žst. Praha-Běchovice.

Dne 12. 4. 2014 v žst. Praha-Libeň, kdy došlo při posunu k prudkému najetí HDV na odstavené vozy a následnému vykolejení. Následkem MU bylo zranění 1 osoby a škoda ve výši 5,1 mil. Kč. Bezprostřední příčinou této MU bylo nedodržení podmínek stanovených pro jízdu posunového dílu podle rozhledových poměrů osobou řídící HDV.

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 3. 11. 2015 v 19:01 h došlo na 90. spojovací koleji v žst. Česká Třebová k najetí 2. posunového dílu do konce 1. posunového dílu, který stál před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“.

V době vzniku MU probíhala v obvodu Směrové skupiny v žst. Česká Třebová výluka, při které se prováděly opravné práce na kolejové brzdě KB 02. Z toho důvodu nebylo možné provádět seřaďovací práce přes spádoviště a prováděly se tedy částečně v obvodu Vjezdové skupiny a částečně v obvodu severní strany Směrové skupiny, v obvodu výpravního „Střed“. Do tohoto obvodu byla potřebná zátěž dopravována po 90. spojovací koleji.

Asi v 18:45 h domluvil výpravní „Vjezd“ s výpravními „Střed“ a „panel Jih“ posun 1. posunového dílu po 90. spojovací koleji do obvodu výpravní „Střed“ a poté o této jízdě informoval i strojvedoucího 1. posunového dílu, 1. posunový díl odjel z koleje č. 102 vjezdové skupiny na 90. spojovací kolej na návěst „Posun dovolen“ návěstidla Lc 102. Během jízdy dostal strojvedoucí informaci od výpravní „Střed“, která ve svém obvodu zajišťovala ještě jiný posun, že bude u návěstidla Se 239 zastaven. 1. posunový díl před tímto návěstidlem zastavil asi v 19:00 h, avšak z důvodu jeho délky 199 metrů zůstal jeho konec stát asi 8 metrů před návěstidlem Lc 403. Protože nebyl uvolněn celý posunový úsek před návěstidlem Lc 403, zůstala na tomto návěstidle návěst „Posun dovolen“.

Na kolej č. 104 vjezdové skupiny vjel vlak Pn 144250, jehož vlakové HDV spolu s dopravovaným HDV, které bylo řazeno za ním, mělo jet do obvodu odjezdové skupiny. Výpravní „Vjezd“ domluvil tuto jízdu s výpravním „panel Jih“ opět po 90. spojovací koleji. Výpravní „Vjezd“ postavil pro tento 2. posunový díl posunovou cestu po 90. spojovací koleji, ale protože ještě nebyla 1. posunovým dílem projetá posunová cesta k návěstidlu Lc 403, uskutečnil se pouze její závěr, ale návěst „Posun dovolen“ se na návěstidle Lc 403 nerozsvítila. Výpravní informoval vysílačkou strojvedoucího 2. posunového dílu, že je posun kolem neobsluhovaného návěstidla dovolen a zároveň jej informoval o tom, že 90. spojovací kolej je obsazená. Strojvedoucí na tyto pokyny reagoval tím, že je do vysílačky opakoval. Tato komunikace probíhala v rádiové síti SRV, nezaznamenávaná záznamovým zařízením, avšak potvrdil ji v Zápisu se svědkem staniční dispečer ČD Cargo, který se v té době nacházel na stanovišti výpravního „panel Jih“.

Strojvedoucí 2. posunového dílu po zahájení posunu ještě na chvíli zastavil na přejezdu, kde odevzdal strojmistrovovi vlakovou dokumentaci od vlaku Pn 144250, a potom pokračoval v jízdě po 90. spojovací koleji. Na návěstidle Lc 403 zaregistroval pro svoji jízdu návěst „Posun dovolen“ a poté asi 30 metrů před sebou uviděl konec 1. posunového dílu. Přes použití rychlobrzdy a přidavné brzdy se mu nepodařilo rychlost posunového dílu snížit a rychlostí $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ do něj narazil.

V důsledku nárazu byl 1. posunový díl od 12. DV směrem k HDV posunut dopředu o 480 cm. Bylo poškozeno jeho 13., 14. a 15. DV, 14. a 15. DV zároveň také vykolejilo. U 2. posunového dílu bylo poškozeno HDV i dopravované HDV. Dne 4. 11. 2015, druhý den po MU, strojvedoucí 2. posunového dílu nahlásil po návštěvě lékaře zranění.

4.2 Rozbor

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

Posun DV se v žst. Česká Třebová provádí podle příslušných ustanovení interních předpisů provozovatele dráhy a Základní dopravní dokumentace žst., dle které byl strojvedoucí 2. posunového dílu zaměstnancem řídícím posun.

Kontrolou SZZ v žst. Česká Třebová dne 3. 11. 2015 bylo zjištěno, že posunová cesta pro 2. posunový díl od návěstidla Lc 104 po 90. spojovací koleji k návěstidlu Lc 403 byla řádně postavena a zajištěna obsluhou SZZ s tím, že z důvodu obsazení posunového úseku před návěstidlem Lc 403 koncem 1. posunového dílu, se na návěstidle Lc 104 nerozsvítil návěstní znak „Posun dovolen“. V souladu s vnitřními předpisy provozovatele dráhy povolil výpravčí „Vjezd“ vysílačkou strojvedoucímu 2. posunového dílu jízdu kolem tohoto neobsluhovaného návěstidla a zároveň ho upozornil, že posunový úsek k návěstidlu Lc 403 je obsazený předchozím posunovým dílem, tzn. že povolení jízdy posunových dílů bylo uskutečněno dle technologických postupů.

Tato komunikace mezi výpravčím „Vjezd“ a strojvedoucí 2. posunového dílu probíhala v rádiové síti SRV. Hovory v této síti nejsou zaznamenávány záznamovým zařízením a informace o proběhlé komunikaci byly získány z dokumentů „Zápis se zaměstnancem“, a to výpravčím „Vjezd“ a strojvedoucí 2. posunového dílu, a potvrzeny svědkem, staničním dispečerem ČD Cargo, v dokumentu „Zápis se zaměstnancem“.

Rozborem rychloměrného proužku bylo zjištěno, že HDV 2. posunového dílu se bezprostředně před vznikem MU pohybovalo rychlostí $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

Ze zjištěných skutečností uvedených výše v této ZZ je zřejmé, že strojvedoucí 2. posunového dílu poté, co minul návěstidlo Lc 104, nevěnoval dostatečně pozornost řízení HDV, nesledoval trať a nejednal adekvátně dle situace, nesplnil podmínky jízdy dle rozhledových poměrů. Z výpovědi strojvedoucího dále vyplývá, že měl před směnou dostatečně dlouhou dobu na odpočinek, která odpovídala ustanovení zákoníku práce. Přestávku v inkriminované směně čerpal v době od 17:45 h do 18:23 h.

Rychlost a způsob jízdy 2. posunového dílu nebyly v souladu s ustanovením článků č. 65, 66, 1753 písm. d) a g) a článku č. 1756 předpisu SŽDC D1 v návaznosti na ustanovení § 1, písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb., § 35, odst. 1 písm. g) a p) vyhlášky č. 173/1995 Sb., a § 35, odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb.

Následkem srážky utrpěl strojvedoucí 2. posunového dílu zranění, kvůli kterému navštívil dne 4. 11. 2015 lékaře a byl jím převeden do stavu pracovní neschopnosti.

Viditelnost konce 1. posunového dílu na 90. spojovací koleji nebyla snížena povětrnostními vlivy a byl intenzivně osvětlen z přilehlého nákladiště, rozhledové podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů tedy nebyly narušeny.

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:

- nedodržení podmínek pro jízdu dle rozhledových poměrů při prováděném posunu.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- neuvolnění posunové cesty před návěstidlem Lc 403 předchozím posunovým dílem, stojícím před návěstidlem Se 239 v poloze „Posun zakázán“.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů pro posun, které jsou stanoveny vnitřním předpisem provozovatele dráhy, ze strany dopravce.

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

Nebyly Drážní inspekci zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách

Nebyly Drážní inspekci zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., nepřijal a nevydal žádná opatření.

Dopravce ČD Cargo, a. s., vydal po vzniku MU následující opatření:

„Opatření Provozního ředitele ČD Cargo, a. s., č. 12/2016:

Opatření k MU:

- 1. Provést mimořádnou zkoušku odborné způsobilosti (ZOZ) dle IN PERs28-B-2009 pro funkci strojvedoucí u odpovědného zaměstnance ... T: po ukončení pracovní neschopnosti ...;*
- 2. Snížit osobní ohodnocení za tři po sobě jdoucí měsíce roku 2016 ve výši 100 % u odpovědného zaměstnance ... T: po ukončení pracovní neschopnosti ...;*
- 3. Podrobit strojvedoucího ... mimořádnému psychologickému vyšetření pro funkci strojvedoucí dle IN PERs28-B-2009. T: Po ukončení pracovní neschopnosti ...;*
- 4. Předat strojvedoucímu ... upozornění na závažné porušení pracovní kázně. T: po ukončení pracovní neschopnosti ...;*
- 5. Vydat „Poučný list“ k předmětné MU a zajistit jeho postoupení všem JOS ČD Cargo, a. s. k prokazatelnému seznámení všech provozních zaměstnanců. T: 15. 03. 2016;*
- 6. Poučný list postoupit prostřednictvím vedoucí skupiny O13/22 GŘ ČD Cargo, a.s. na DVI za účelem zahrnutí do náplně pravidelného školení zaměstnanců ČD Cargo, a.s. ve funkci strojvedoucí v průběhu roku 2016. T: 31. 03. 2016.“*

Body 1 – 4 „Opatření Provozního ředitele ČD Cargo, a. s., č. 12/2016 dopravce nemohl splnit z důvodu pracovní neschopnosti, čerpání řádné dovolené a posléze ukončení pracovního poměru strojvedoucím 2. posunového dílu.

„Poučný list č. 01/2016 k MU č. 10187/2015“ dopravce vydal dne 14. 3. 2016 pod č. j.: 112/2016-PJ Č.T.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává.

V Brně dne 16. června 2016

Jiří Chládek v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Místo MU

Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 4: Vykolejené 14. (předposlední) DV 1. posunového dílu

Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 5: Vykolejené 15. (poslední) DV 1. posunového dílu

Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 6: Poškozené DV 742.156-3

Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 7: Rovný úsek 90. spojovací koleje před návěstidlem Lc 403

Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 8: Postavení 13. a 14. DV po MU

Zdroj: SŽDC, s. o.