



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Vykolejení druhého taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Pn 1.nsl 66803
mezi železničními stanicemi Strančice a Senohraby
(trať 519A Benešov u Prahy – Praha-Vršovice osobní nádraží)

Středa, 1. července 2009

Investigation Report of Railway Accident

Derailment of second wagon of freight train No. Pn 1. nsl 66803 between
Strančice and Senohraby stations
(Benešov u Prahy – Praha-Vršovice osobní nádraží main line)

Wednesday, 1st July 2009

č. j.: 6-2117/2009/DI

SUMMARY

- Grade: accident
- Date and time: 1st July 2009, 12:20 (10:20 GMT)
- Occurrence type: train derailment
- Description: derailment of second wagon of freight train No. Pn 1. nsl 66803 while running between Strančice and Senohraby stations
- Type of train: freight train No. Pn 1. nsl 66803
- Location: open line between Strančice and Senohraby stations, track No. 1, km 155,675; (Benešov u Prahy – Praha-Vršovice osobní nádraží main line)
- Parties: Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM)
Elektrizace železnic Praha, a. s. (RU)
- Consequences: no fatality and injury
total cost CZK 0,-
- Direct cause: change of the track's position under the second wagon of the freight train and track distortion by construction activities (infrastructure)
- Underlying cause: disturbance of superstructure and substructure of the track because of incorrect technological procedures
- Root cause: IM ignored the obligation to implement the safety management system into the internal units of RU (Organization of work and SMS)
- Recommendations: Addressed to infrastructure manager (SŽDC, s. o.) :
- It is recommended to include the units (Stavební správy) into the system approach of railway Safety Management System of infrastructure manager
 - It is recommended to provide adopted measure of unit Stavební správa Praha for units Stavební správa Plzeň and Olomouc

Za anglický překlad zodpovídá: Ing. Hana Pechačová

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	10
2.1 Mimořádná událost	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	10
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	10
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	10
2.2 Okolnosti mimořádné události	11
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	11
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	11
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavek, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	11
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	11
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	12
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	12
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	12
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	13
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	13
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	13
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ...	13
2.4 Vnější okolnosti	13
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	13
3 Záznam o podaných vysvětleních	13
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	13
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	13

3.1.2 Jiné osoby	15
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	15
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	15
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	19
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	20
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	22
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	23
3.4.3 Komunikační prostředky	24
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	24
3.5 Dokumentace o provozním systému	25
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	25
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	25
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	25
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	25
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	25
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	26
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	26
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	26
4 Analýza a závěry	26
4.1 Konečný popis mimořádné události	26
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	26
4.2 Rozbor	27

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	27
4.3 Závěry	29
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	29
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	29
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	29
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
Foto 1: Pohled na 1. traťovou kolej ze směru od vykolejení vlaku	32
Foto 2: Bod "0"	33
Foto 3: Pohled směrem k vykolejenému vlaku	33
Foto 4: Vykolejené DV	34
Foto 5: Stavební práce na železničním mostě po MU	34

1 SOUHRN

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 01. 07. 2009, 12:20 hodin

Popis události: vykolejení drážního vozidla přední nápravou za jízdy vlaku Pn 1.nsl 66803 v km 155,675 na 1. traťové koleji.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, trať 519A Benešov u Prahy – Praha -Vršovice osobní nádraží, 1. traťová kolej, km 155,675, mezi železničními stanicemi (dále též žst.) Strančice a Senohraby.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též provozovatel dráhy nebo SŽDC).
Elektrizace železnic Praha, a. s. (dále též dopravce nebo EŽ Praha, a. s.).

Následky: vykolejení drážního vozidla řady Uacs číslo 84 54 9323 978-2 v majetku dopravce, na tomto drážním vozidle nevznikla žádná škoda. Rovněž provozovatel dráhy nevykázal žádnou škodu.

Celková škoda vyčíslená provozovatelem dráhy a dopravcem činí 0 Kč.

Bezprostřední příčina:

Změna směrové a výškové polohy koleje pod druhým taženým DV v důsledku součinnosti jízdy vlaku a deformace železničního spodku a svršku stavební činností.

Zásadní příčiny:

Narušení železničního spodku a svršku odtěžením části náspu na základovou spáru při nedostatečném ukotvení 1. traťové koleje z důvodu nedodržení technologického postupu beranění.

Příčiny v systému bezpečnosti:

Nezařazení Stavebních správ provozovatelem dráhy do rozpisu útvarů a organizačních jednotek které mají za povinnost řídit zajišťování jeho systému bezpečnosti, a to i přesto, že tyto organizační jednotky provádí činnost technického dozoru na stavbách dráhy, které dle zákona č. 266/1994 Sb. musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Důsledkem toho bylo nerozpracování systému bezpečnosti provozovatele dráhy do konkrétních podmínek organizační jednotky Stavební správy Praha, a tím:

a) nepřenesení stanovených bezpečnostních cílů a souvisejících úkolů na jednotlivé zaměstnance této organizační složky, v daném případě zejména povinnosti posuzovat

a vyhodnocovat rizika zjištěných nedostatků a závad na stavbách dráhy a na dráze ve vztahu k bezpečnému provozování dráhy a drážní dopravy;

b) nezpracování technologického postupu pro přijetí bezprostředního opatření ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. a vztažných vyhlášek v případě, kdy zaměstnanec provádějící technický dozor investora během dozoru na stavbách dráhy nebo na dráze zjistí činnost nebo hrubé porušení technologické kázně ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Bezpečnostní doporučení:

- začlenit organizační jednotky Stavební správy mezi útvary a organizační jednotky, které mají za povinnost řídit zajišťování „Systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních“ provozovatele dráhy;
- stanovit platnost přijatého opatření čj.: 8573/10-SSPHA ze dne 2. 8. 2010 rovněž Stavebním správám Plzeň a Olomouc.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku mimořádné události v drážní dopravě (dále též MU), ve smyslu ustanovení § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též zákon č. 266/1994 Sb.), došlo dne 01. 07. 2009, ve 12:20 hodin, na dráze železniční, kategorie celostátní, trať 519A Benešov u Prahy – Praha-Vršovice osobní nádraží, v 1. traťové koleji v km 155,675, mezi železničními stanicemi Strančice a Senohraby.

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

Dne 01. 07. 2009, ve 12:20 hodin, při jízdě vlaku Pn 1.nsl 66803 po 1. traťové koleji ve směru od žst. Strančice došlo v km 155,675 k vykolejení druhého taženého drážního vozidla (dále též DV) přední nápravou. K vykolejení hnacího drážního vozidla (dále též HDV) a prvního taženého DV nedošlo. První stopa po vykolejení, bod „0“, byl komisionálně stanoven v km 155,675 na konci železničního mostu. Tento most byl v rekonstrukci, 2. traťová kolej snesena a na obousměrně provozované 1. traťové koleji byla zjištěna změna směrové polohy koleje. Od bodu „0“ jsou patrné stopy od nákolku na šroubech a pražcích uvnitř koleje. Vlak Pn 1.nsl 66803 byl zpraven rozkazem „V“ o pomalé jízdě 50 km·h⁻¹ v prostorovém oddílu žst. Strančice – odbočka Mirošovice v 1. traťové koleji od km 157,220 do km 153,810. Nejvyšší dovolená rychlost 50 km·h⁻¹ nebyla překročena.

Na místě MU zasahovala Hasičská záchranná služba provozovatele dráhy SŽDC, Jednotka požární ochrany Praha (dále jen HZS SŽDC).

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

Vznik MU byl Drážní inspekci (dále též DI) na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) oznámen zaměstnancem provozovatele dráhy dne 01. 07. 2009 ve 12:54 hodin.

Na základě oznámených skutečností bylo rozhodnuto o výjezdu DI na místo vzniku MU. Dle výsledků průběžného dozorování této MU v rámci státního dozoru ve věcech drah, provedeného DI, a v souvislosti se závěry Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události vydaného provozovatelem dráhy, rozhodl dne 20. 04. 2010 generální inspektor DI, v souladu s § 53 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 a § 12 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále též vyhláška č. 376/2006 Sb.),

o zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU Drážní inspekci v plném rozsahu, tj. včetně vypracování závěrečné zprávy. Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen vrchní inspektor (dále též VI) Územního inspektorátu Praha.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce:

- strojvedoucí vlaku Pn 1.nsl 66803, zaměstnanec EŽ Praha, a. s.;
- vlakvedoucí vlaku Pn 1.nsl 66803, zaměstnanec EŽ Praha, a. s.;
- inženýr železniční dopravy s pracovní činností technický dozor investora (též stavební dozor), zaměstnanec SŽDC.

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

Vlak Pn 1.nsl 66803 byl sestaven z HDV 740.676-2 a dvou tažených DV . Délka vlaku byla 12 náprav, 44 metrů, hmotnost 204 tuny. Potřebná brzdící procenta 46 %, skutečná brzdící procenta 58 %. Majitelem HDV a DV je EŽ Praha, a. s.

HDV 740.676-2 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha pod ev. č. PZ 0513/08-V.20 dne 31. 07. 2008. Poslední pravidelnou technickou kontrolu HDV provedla dne 11. 06. 2009 odborně způsobilá osoba dopravce s výsledkem – bez závad.

Vykolejené tažené DV bylo řady Uacs číslo 84 54 9323 978-2. Poslední technická kontrola DV byla provedena dne 17. 08. 2007 s výsledkem – bez závad.

Čelo a konec vlaku byly řádně označeny návěstí „Začátek vlaku“ a "Konec vlaku" v souladu s § 39 odst. (1) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále též vyhláška č. 173/1995 Sb.).

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

V místě MU je 1. traťová kolej mezi žst. Strančice a žst. Senohraby v km 155,675 vedena levostranným obloukem o poloměru 1870 metrů. V té době zde probíhaly stavební práce na rekonstrukci železničního mostu v km 155,716. Od snesené 2. traťové koleje probíhalo postupné odtěžování náspu směrem k 1. traťové koleji. Na obousměrně pojížděné 1. traťové koleji byla v místě stavebních prací snížena traťová rychlost na 50 km·h⁻¹.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Strojvedoucí vlaku Pn 1.nsl 66803 použil mobilní telefon k ohlášení MU výpravčí žst. Strančice.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU byly prováděny práce související s rekonstrukcí železničního mostu v km 155,716. K rekonstrukci mostu byl vypracován firmou PRAGIS, a. s., „Technologický postup pro beranění“, kde byla mj. zpracována technologie pažení, navazující na projektovou dokumentaci stavby, konkrétně pro tento most pod názvem SO 96-20-17. V tomto technologickém postupu je mj. uvedeno: *„Pažení bude zrcadlově stejné. Od mostu budou zabírány tři ks zápor 6 m a jedna zápora 4 m. První dvě pole od mostu budou spojena převázkou ze štětovnice 6 m a zakotvena dvěma táhly za hlavy pražců. Nad tubus mostu bude namontována štětovnice dl. 10 m a v ose mostu zakotvena za hlavu pražců.*

Po úpravě nájezdů na most bude zabíráno 5 ks záporových štětovnic dl. 4 m za pojezdnou kolejí...“.

Šetřením bylo zjištěno, že tento technologický postup beranění nebyl dodržen, tj. nebyla provedena druhá fáze kotvení, zabíráno 5 ks záporových štětovnic délky 4 m za pojezdnou 1. traťovou kolejí a přepojení kotevních táhel k těmto záporům. Tím došlo k nedostatečnému ukotvení 1. traťové koleje a odtěžením části náspu na základovou spáru i k narušení železničního spodku a svršku této koleje.

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

Ohlášení MU bylo provedeno bezprostředně po jejím vzniku strojvedoucím vlaku Pn 1.nsl 66803 na ohlašovací pracoviště žst. Strančice. Výpravčí dále postupovala dle ohlašovacího rozvrhu v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

- 12:45 hodin ohlášení vzniku MU na Regionální inspektorát bezpečnosti železniční dopravy Praha (dále jen RIBŽD), osobu odborně způsobilou, pověřenou provozovatelem dráhy ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU, vedoucím dispečerem Regionálního centra dopravy Praha;
- 12:54 hodin ohlášení vzniku MU VI RIBŽD na COP DI.

MU šetřil:

- za provozovatele dráhy VI RIBŽD Praha;
- za dopravce osoba odborně způsobilá k šetření MU.

Přerušení provozování drážní dopravy mezi žst. Strančice a žst. Senohraby trvalo od 12:20 hodin dne 01. 07. 2009 do 03:50 hodin dne 02. 07. 2009. Celkem bylo zpožděno 33 vlaků o 1116 minut.

Za přerušenou drážní dopravu byla zavedena náhradní autobusová doprava.

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

MU byla provozovatelem dráhy oznámena integrovanému záchrannému systému (dále též IZS) ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu výpravčí žst. Strančice.

Na místě MU zasahovala jednotka požární ochrany HZS SŽDC.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

Při MU nebyl nikdo zraněn, ani usmrčen.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech a jiném majetku nevznikla.

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

Škoda na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí nevznikla. Ve vyhodnocení provozovatele dráhy byla vzniklá škoda vyčíslena částkou 50 000 Kč na vykolejeném voze řady Uacs č. 84 54 9323 978-2. Stejným způsobem byla vyčíslena škoda i ve vyhodnocení, které vydal dopravce. Provedeným šetřením a upřesňujícím dotazem u dopravce bylo zjištěno, že škoda na vykolejeném voze řady Uacs č. 84 54 9323 978-2 nevznikla. Vyčíslení škody je součástí spisu MU.

Celková škoda vzniklá následkem MU byla v době vypracování Zprávy o zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události vyčíslena ve výši 0 Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Teplota vzduchu +29 °C, počasí jasno, viditelnost nesnížena.

Souřadnice GPS MU: 49°56'44.317"N, 14°41'38.542"E.

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 Pn 1.nsl 66803 v „Zápisu se zaměstnancem“ vyhotoveném Elektrizací železnic Praha, a. s., dne 01. 07. 2009 mimo jiné uvedl:

- Při jízdě vlaku Pn 1.nsl 66803, mezi žst. Strančice a žst. Senohraby, v 1. traťové koleji po průjezdu v místě mostku (km 155.675) se ozval silný hluk, proto ihned použil rychločinné brzdění. Po zastavení vlaku bylo zjištěno vlakvedoucím, že došlo k vykolejení železničního vozu.

Vlakvedoucí vlaku Pn 1.nsl 66803 v „Zápisu se zaměstnancem“ vyhotoveném Elektrizační železnice Praha, a. s., dne 01. 07. 2009 mimo jiné uvedl:

- Při jízdě vlaku Pn 1.nsl 66803, mezi žst. Strančice a žst. Senohraby, na 1. traťové koleji po průjezdu v místě mostku (km 155,675) se ozval silný hluk, po zastavení vlaku se šel podívat na vlak, kde zjistil vykolejení druhého vozu předním podvozkem.

Zaměstnanec ve funkci inženýr železniční dopravy s pracovní činností technický dozor investora v „Zápisu se zaměstnancem“ vyhotoveném dne 11. 12. 2009 SŽDC, mimo jiné uvedl:

- Dne 29. 6. 2009 prováděl kontrolu staveb Pyšely, Čerčany a Senohraby. Na stavbě uvedené rekonstrukce mostu prováděl kontrolu tohoto pažení a beranění dne 30. 06. 2009, kdy zjistil nedostatky v pažení, a to rozpor mezi původní projektovou dokumentací a skutečně provedenou prací. O tomto zjištění udělal zápis do stavebního deníku a současně informoval zástupce zhotovitele.

V „Podání vysvětlení“ vyhotoveném dne 13. 7. 2010 Drážní inspekcí tento zaměstnanec na položené otázky mimo jiné uvedl:

- Upřesnil, že na uvedené stavbě vykonával technický dozor investora, což je stejná činnost jako stavební dozor.
- Výkon technického dozoru je dán Organizačním řádem Stavební správy Praha, přísluší úseku investičnímu a provádí se v rámci realizaci staveb. Přidělení výkonu technického dozoru provádí správce stavby, tj. investiční náměstek, který přiděluje svým pokynem jednotlivé objekty stavby příslušným zaměstnancům technického dozoru.
- Pokynem mu byl přidělen k technickému dozoru stavební objekt číslo SO 96-20-17. Na tomto stavebním objektu kontroloval, zda stavba probíhá v souladu se schválenou projektovou dokumentací, přebíral konstrukce, které další stavební činností budou zakryty, a kontroloval dodržování podmínek stavebního povolení. Dále kontroloval a odsouhlasoval čerpání finančních prostředků tohoto stavebního objektu a projednával případné změny technického řešení v průběhu realizace.
- Jedná se o občasný technický dozor, nejedná se o trvalou přítomnost na jednotlivých stavebních objektech.
- Zjištěné nedostatky a závady se řeší podle stavebního zákona a podmínek smlouvy o dílo a dále dle obchodních a technických podmínek staveb, které jsou součástí smlouvy o dílo.
- Odstranění zjištěných nedostatků bylo zajištěno tak, že mu zhotovitel v místě sídla předložil požadovanou dokumentaci, se kterou souhlasil.
- Na dotaz, jak posoudil a vyhodnotil rizika zjištěných skutečností vzhledem k tomu, že se jednalo o stavbu dráhy, která byla součástí železničního spodku provozované koleje, odpověděl, že po telefonickém ověření, že změna projektové dokumentace je odsouhlasena projektantem a podložena statickým výpočtem, nepovažoval další opatření za nutné.
- Na dotaz, zda je mu znám nějaký technologický postup, daný provozovatelem dráhy, jak má v tomto případě dále postupovat ve vztahu k bezprostřednímu zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, odpověděl, že s ohledem na množství směrnic, se kterými je v průběhu roku zaměstnavatelem

seznamován, si na číslo a název konkrétní směrnice, která by tuto problematiku řešila, nevzpomíná, ale určitě by věděl, jak by měl v tomto případě postupovat.

- Dále uvedl, že zhotovitel nesmí provádět práce odchýlně od projektové dokumentace, může však navrhnout změnu technického řešení, které však musí být projednáno a odsouhlaseno investorem a projektantem před zahájením realizace změn, což v daném případě zhotovitel nedodržel.

3.1.2 Jiné osoby

Na MU nebyly zúčastněné jiné osoby. Taktéž jiné osoby nebyly svědky.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

Pro účely šetření bylo nutné posoudit, zda opatření technického dozoru investora provedená po zjištění uvedených závad při kontrole stavby dne 30. 6. 2009, byla v souladu s požadavky na činnost stavebního dozoru při kontrole staveb dráhy a zda byla z tohoto hlediska dostačující k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy. Vzhledem k tomu, že tato činnost se řídí jak stavebním zákonem, tak i zákonem č. 266/1994 Sb., požádala DI o toto posouzení Drážní úřad, jenž ve svém stanovisku mj. uvedl:

„Po posouzení celé problematiky je Drážní úřad toho názoru, že by provozovatel dráhy, kterým je v daném případě Správa železniční dopravní cesty, s. o., měl přijmout nápravná opatření k předcházení vzniku obdobných mimořádných událostí. Provozovatel dráhy by měl zvýšit při stavební činnosti v blízkosti provozované koleje nebo na provozované koleji dohled na bezpečné provozování dráhy a to ve zvýšeném rozsahu vlastními, odborně způsobilými zaměstnanci. Dále by měla být jednoznačně řešena spolupráce mezi stavebním dozorem a odpovědnými složkami provozovatele dráhy. Přitom je třeba zdůraznit, že dohled nad bezpečným provozováním dráhy je stanoven vnitřními předpisy provozovatele dráhy.“

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

Vztažné požadavky bezpečného provozování dráhy jsou stanoveny v následujících právních předpisech a technologických postupech, obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce:

A) Právní předpisy:

A1) Stavba dráhy a stavba na dráze – § 5 odst. (1), (3) zákona č. 266/1994 Sb.:

(1) Stavbou dráhy je stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu bez ohledu, zda je v obvodu dráhy či nikoliv.

(3) Stavba dráhy a stavba na dráze musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Technické podmínky a požadavky jednotlivých druhů drah stanoví prováděcí předpis.

A2) Povinnosti provozovatele dráhy – § 22 odst. (1), (2), (3), (4) zákona č. 266/1994 Sb.:

(1) Provozovatel dráhy je povinen

- a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,
- b) vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,
- c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.

(2) Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen

- d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování.

(3) Provozovatel dráhy je oprávněn

- b) dávat osobám nacházejícím se v obvodu dráhy pokyny k zajištění jejich bezpečnosti, bezpečnosti jiných osob a pokyny k ochraně majetku a veřejného pořádku a k zabránění možného rušení nebo ohrožení provozování dráhy a drážní dopravy na dráze.

(4) Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.

A3) Povinnosti dopravce – § 35 odst. (1) písm. a), b), d), e), f), g), odst. (2) písm. f) 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,
- b) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení,
- d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,
- e) zajistit, aby drážní vozidla řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení,
- f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,
- g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

(2) Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen

- f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování.

A4) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni – § 49 odst. (3) písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.:

- b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události.

A5) Pravidla pro provozování dráhy – § 2 odst. (3) vyhlášky č. 173/1995 Sb.,

(3) Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. Organizovat udržování dráhy, zajišťovat a kontrolovat stanovené technické parametry součásti dráhy mohou jen osoby odborně způsobilé.

A6) Technické podmínky provozuschopnosti dráhy celostátní, regionální a vlečky – § 25 odst. (10), (16), písm. c) vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění (dále též vyhláška č. 177/1995 Sb.):

10) Provozně technický stav staveb železničního spodku musí zabezpečovat jejich projektované vlastnosti a parametry a nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a trvale omezovat její plynulost.

16) K zajištění provozuschopnosti dráhy musí být evidovány

písm. c) stavebnětechnické údaje o železničním spodku, o stavbách železničního spodku a ostatních zařízeních s údaji identifikačními, konstrukčními a o jejich umístění a stáří.

B) Technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy:

Při výkonu státního dozoru ve věcech drah provedeného DI u provozovatele dráhy v souvislosti se šetřením této MU bylo posuzováno dodržování technologických postupů stanovených v předložených dokumentech:

1) Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních (dále též systém bezpečnosti):

Dokument obsahuje základní popis systému řízení pro zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u SŽDC. V dokumentu jsou definovány bezpečnostní cíle a stanoveny úkoly pro vedení organizace k jejich dosažení. Vedoucím zaměstnancům jednotlivých organizačních složek je uloženo rozpracování těchto úkolů do místních podmínek a zabezpečení jejich závaznosti pro jednotlivé zaměstnance SŽDC.

Dále jsou zde uvedeny jednotlivé postupy vedoucí k dosažení stanovených cílů, mj. i postupy a metody pro posuzování rizika a zavádění opatření pro zmenšení rizik včetně požadavků na zaměstnance v tomto směru. Dokument se nezabývá samostatně stavební činností, je zde uveden odkaz na Organizační řád nebo pracovní náplň každého zaměstnance, kde má každý zaměstnanec definovanou odpovědnost za plnění bezpečnostních cílů organizace.

2) Obchodní podmínky na realizaci staveb drah:

Dokument řeší vztahy mezi objednatelem a zhotovitelem, jejich práva a povinnosti. V čl. 2.1.2 definuje technický dozor objednatele jako občasný výkon kontroly a dohledu nad způsobem provádění díla vykonávaný členy pracovního týmu objednatele. V části 4 Technický dozor objednatele jsou stanovena pravidla provádění technického dozoru objednatele v průběhu stavby u zhotovitele. Kromě jiného je v čl. 4.20 uvedeno: „...v případě, že objednatel při provádění díla zjistí, že se zhotovitel dopustil hrubého porušení technologické kázně nebo činnosti, kterou by byla ohrožena bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, má zaměstnanec vykonávající technický dozor objednatele oprávnění nařídit přerušení prací na díle a dohodnout se zhotovitelem další postup při provádění díla...“

Obdobně je tato problematika řešena v části 8 Přerušení práce, kde dle čl. 8.1 je objednatel oprávněn nařídit zhotoviteli přerušení prací na provádění díla nebo jeho části v případě, že zhotovitel neprovádí dílo v souladu se všemi podklady a pokyny, které jsou pro provedení díla závazné, nebo si při jeho provádění počíná takovým způsobem, že dochází k ohrožení

bezpečného provozování dráhy, drážní dopravy, bezpečnosti, života nebo zdraví osob nebo při provádění díla porušuje závazné technologické postupy.

Toto nařízení přerušení práce je objednatel povinen předat zhotoviteli písemně (dle čl. 8.3 formou zápisu do stavebního deníku a současně i jako poštovní zásilka s dodejkou), a v tomto oznámení požadovat na zhotoviteli odstranění vady a nadále provádění díla řádným způsobem. K tomu účelu je oprávněn dát zhotoviteli pokyny jak má při odstraňování vad a dalším provádění díla postupovat a k odstranění vady stanovit přiměřenou lhůtu.

3) Technické podmínky na realizaci stavby (směrnice č. 7/2005):

Dokument určuje v návaznosti na směrnici Obchodní podmínky na realizaci staveb drah podmínky pro přípravu a provedení stavby, kontrolu a převzetí prací na stavbě. Obsahuje zejména vztahy mezi objednatelem a zhotovitelem stavby, včetně stanovení jejich povinnosti v průběhu provádění stavby.

Dále je zde též uvedena specifikace stavebního deníku a pravidla jeho vedení, včetně z toho vyplývajících zásad a povinností. Zejména v čl. 3.7 je požadavek na uvedení konkrétních skutečností pokud nastanou, mj. se pod písm. u) uvádí: *„zdůvodnění rozdílů provedených prací od projektu stavby případně stavebního povolení, odůvodnění změn materiálů a změn technického řešení a odchylek od projektu stavby.“*

4) Řád SŽDC č. 1 Organizační řád státní organizace Správa železniční dopravní cesty – novelizace 12/2008 č. j.: 50 745/08-OKS:

Organizační řád SŽDC vymezuje vnitřní řízení a organizační uspořádání SŽDC, pravomoci a odpovědnost vedoucích zaměstnanců SŽDC a působnosti úseků (útvárů) SŽDC. V rámci tohoto vymezení zařazuje Stavební správu Praha jako organizační složku SŽDC, řízenou jejím ředitelem. V čl. 20.1 stanovuje všeobecné povinnosti s tím, že úseky ředitelství SŽDC a organizační jednotky SŽDC plní úkoly vyplývající z jejich poslání. V rámci své působnosti vzájemně spolupracují a koordinují svoji činnost zejména při zajišťování provozování, provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty a nakládání s majetkem. K tomu útvary, úseky a organizační jednotky SŽDC „...c) *naplňují systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy na dráze celostátní a dráze regionální, d) zajišťují zpracování předpisů, pravidel a metodických pokynů v oblasti své působnosti ...*“

5) Výnos č. 1 k Řádu SŽDC č. 1 Organizační řád:

Výnos stanovuje odpovědnost vedoucích zaměstnanců SŽDC za plnění bezpečnostních cílů stanovených v systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních, včetně odpovědnosti za vedení dokumentace v této oblasti, a to na konkrétní funkce vedení SŽDC po vertikále shora dolů.

V části B bod 1 je konkrétně stanoveno, kteří vedoucí zaměstnanci SŽDC, včetně ředitelů organizačních jednotek SŽDC, odpovídají v rozsahu své řídicí působnosti stanovené Organizačním řádem za přijetí včasných a účinných opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, a to včetně vypracování vnitřních předpisů nebo jiných dokumentů týkajících se této oblasti, kterými stanoví:

- a) závazná pravidla pro jednání osob nebo vymezí jejich vztahy, nebo
- b) závazné požadavky nebo podmínky pro dodávku materiálu, výrobků a služeb, pokud je tak třeba učinit, a to zejména tehdy, pokud je právní předpis, technický předpis nebo technická norma dostatečně nepostihuje, a je-li to v zájmu zajištění jednotných organizačních nebo technologických standardů nebo jednotné technické úrovně a kvality, a to zejména s ohledem na zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

Tento výnos se vztahuje i na organizační jednotku SŽDC Stavební správu Praha.

6) Organizační řád Stavební správy Praha (dále též SSP):

Dokument navazuje na Statut státní organizace Správy železniční dopravní cesty a Organizační řád státní organizace Správy železniční dopravní cesty. Vymezuje vnitřní řízení a organizační uspořádání SSP, pravomoci a odpovědnost vedoucích zaměstnanců SSP a působnosti úseků a oddělení SSP. Z tohoto dokumentu mj. vyplývá, že technický (stavební) dozor je na stavbách prováděn v působnosti investičního úseku. Dokument neobsahuje rozpracování úkolů a vztažných postupů k zajištění bezpečnostních cílů v oblasti bezpečného provozování dráhy, ani postupy a metody pro posuzování rizika a zavádění opatření pro zmenšení rizik včetně požadavků na zaměstnance v tomto směru dle Systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních.

7) Rozkaz ředitele SŽDC, s. o., Stavební správy Praha č. 5/2008:

Dokument řeší zajištění odborné způsobilosti zaměstnanců, tj. stanovení rozsahu znalostí pro určený okruh zaměstnanců Stavební správy Praha, včetně obsahu předepsaného školení a odborných zkoušek ve všeobecné i odborné části. Do tohoto okruhu zaměstnanců jsou zahrnuti i zaměstnanci provádějící technický (stavební) dozor investora.

8) Pracovní náplň zaměstnance technického dozoru investora

Z dokumentu vyplývá, že mezi pracovní činnosti technického dozoru investora patří mj. účast při odstraňování závad, kontrola kvality a správnosti použitých technologických postupů při výstavbě, řešení technických problémů při výstavbě s projektanty a zhotoviteli, upozorňování zhotovitele na nedostatky při výstavbě a následně kontrolovat jejich odstranění, pravidelně kontrolovat stavební deníky a jejich zápisy a o nedostacích informovat zhotovitele.

Z výše uvedené dokumentace vyplývá, že provozovatel dráhy má vrcholově zpracován systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních, který však není rozpracován do konkrétních podmínek organizační jednotky Stavební správa Praha, přestože tuto povinnost technologické postupy uvedené v této dokumentaci vyžadují. Není tak ani zajištěno přenesení stanovených bezpečnostních cílů, a s tím souvisejících úkolů, na jednotlivé zaměstnance této organizační jednotky.

Dále v žádném předloženém dokumentu není, kromě možnosti okamžitého zastavení stavebních prací a postupu vůči zhotoviteli, zapracován technologický postup pro zaměstnance provádějícího technický dozor investora pro případ, kdy během provádění tohoto dozoru zjistí hrubé porušení technologické kázně nebo činnost, kterou by byla ohrožena bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, k bezprostřednímu provedení takového opatření, které by toto ohrožení eliminovalo.

Byla zjištěna závada v porušení ustanovení právních předpisů uvedených v bodech A2) odst. (2, 4), A6) odst. (10) a dále v porušení technologických postupů uvedených v bodě B), které jsou součástí spisu MU.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců dopravce, včetně způsobu jejího prosazování, stanoví převzatý vnitřní předpis dopravce „ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ

A ZKUŠENÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s., schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05-O10, s účinností od 01. 01. 2006, v platném znění.

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb. Strojvedoucí byl držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 205909, vydaném Drážním úřadem Praha, dne 18. 08. 2005, pro druh vozidla 110, 111, 121, 122, 123, 130, 140, 141, 150, 151, 162, 163, 180, 181, 182, 362, 363, 700, 701, 703, 708, 714, 721, 730, 731, 740, 741, 742, na dráze C, R a V.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnance provozovatele dráhy stanoví vnitřní předpis SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“ schválený generálním ředitelem SŽDC dne 30. 6. 2008, č. j.: 23138/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění.

Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Závada nezjištěna.

Dokumentace je součástí spisu MU.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozovatel dráhy prováděl prostřednictvím zaměstnance technického dozoru investora kontroly stavby. V podaných vysvětleních tento zaměstnanec uvedl, že na stavbě rekonstrukce mostu prováděl dne 30. 6. 2009 kontrolu pažení a beranění a zda stavba probíhá v souladu se schválenou projektovou dokumentací. Dále přebíral konstrukce, které další stavební činností budou zakryty, a kontroloval dodržování podmínek stavebního povolení. Rovněž kontroloval a projednával případné změny technického řešení v průběhu realizace. Při uvedené kontrole zjistil nedostatky v pažení, a to rozpor mezi původní projektovou dokumentací a skutečně provedenou prací. O tomto zjištění provedl na místě zápis do stavebního deníku č. 281/96-20-17/1 na listu č. 057106 s následujícím záznamem: *„Upozorňuji, že pažení není provedeno dle P.D., žádám o doložení statického posudku provedené skutečnosti a souhlas projektanta SO“*, a současně informoval telefonicky zástupce zhotovitele. Ten jej v tomto rozhovoru ujistil, že změna projektové dokumentace je schválena projektantem a podložena statickým výpočtem. Na základě obdržené informace, kterou si dle svého tvrzení později osobně v sídle zhotovitele ověřil, nepovažoval za nutné provádět další opatření. Telefonické ověření odsouhlasené změny projektové dokumentace a souhlas technického dozoru investora s touto změnou do výše uvedeného stavebního deníku nezapsal, přestože dle pravidel vedení stavebního deníku tak učinit měl, což dotvrzuje i *„Zápis o předání staveniště SO 96 20 17 Žel. most v km 155,716“* mezi objednavatelem Sdružení „Koridor IV, Benešov – Strančice“ a zhotovitelem Pražské silniční a vodohospodářské stavby, a. s., kde v čl. 32 Ostatní ujednání je uvedeno: *„veškeré změny oproti PD musí být předem projednány a písemně schváleny objednavatelem a stavebním dozorem SŽDC, v odůvodněných případech stačí souhlas po telefonu, o kterém bude proveden zápis do stavebního deníku a který bude bez zbytečného odkladu potvrzen písemně.“* Dále uvedl, že zjištěné nedostatky a závady se řeší podle stavebního zákona a podmínek smlouvy o dílo a dále dle obchodních a technických podmínek staveb, které jsou součástí smlouvy o dílo.

Šetřením bylo zjištěno, že zaměstnanec technického dozoru investora sice postupoval při prováděné kontrole dle dokumentace uvedené v předchozím odstavci, současně však

nereflektoval na požadavek uvedený v systému bezpečnosti provozovatele dráhy, neboť po zjištění nedostatků na stavbě neprovedl posouzení z nich vyplývajícího rizika na bezpečnost provozování drážní dopravy. Postupy a metody posuzování rizika a zavádění opatření pro usměrňování rizika jako prvek svého systému bezpečnosti uvádí provozovatel dráhy v přijatém systému bezpečnosti pod písm. e), kde mj. stanoví: „...*Tato rizika musí být předmětem každé, ať pravidelné nebo mimořádné kontroly pracovišť. ...Dokumentace hodnocení rizikových faktorů slouží jako důležitý doklad při zpracování vnitřních a jiných dokumentů k zajištění bezpečnosti v organizaci. ...Povinnost všech vedoucích pracovníků na všech stupních řízení je seznámit podřízené s riziky, která vyplývají z provozování dráhy a organizace řízení drážní dopravy, a zajišťovat pravidelnou kontrolou plnění vydaných opatření k jejich eliminaci.*“

Šetřením bylo dále zjištěno, že provozovatel dráhy v rozpisu útvarů a organizačních jednotek, které mají za povinnost řídit zajišťování systému bezpečnosti, neuvedl Stavební správu, která činnost technického dozoru SŽDC na stavbách dráhy provádí, a to i přesto, že v rámci této činnosti jsou posuzovány stavby dráhy, které dle zákona č. 266/1994 Sb., musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy (§ 5 odst. (3) zákona č. 266/1994 Sb.).

Dokumentace je součástí spisu MU. Byla zjištěna závada.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Provozovatelem železniční, celostátní dráhy Benešov u Prahy – Praha-Vršovice byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00, Praha 1, na základě Úředního povolení, vydaného Drážním úřadem Praha, dne 29. 05. 2008, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č. ÚP/2008/9002.

K tomuto úřednímu povolení vydal Drážní úřad Praha ve smyslu § 23a zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy č. j.: 3-4274/07-DÚ/Pd, ev. č. OSPD/2008/007 ze dne 30. 6. 2008, a jeho změnu č. j.: DUCR-29978/09/Pd, ev. č. OSPD/2009/007-1 ze dne 26. 6. 2009.

Provozovatelem drážní dopravy byla společnost Elektrizace železnic, a. s., nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00, Praha 4 Nusle, na základě Licence k provozování drážní dopravy, č. j.: 1-1482/96-DÚ/O-Se, Ev. č. L/1996/0750, ze dne 2. 8. 1996, Smlouva č. 222/08 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky mezi Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, a Elektrizační železnic, a. s., ze dne 5. 6. 2008, v platném znění.

Rekonstrukce mostu byla prováděna na základě:

Smlouvy o dílo „Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice“, uzavřené podle ustanovení § 536 a následně zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění, kde jsou uvedeny smluvní strany Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, jako objednatel a Skanska ŽS, a. s., Stavby silnic a železnic, a. s. (přejmenované na Eurovia CS, a. s.), a Metrostav, a. s., účastníci sdružení „Koridor IV, Benešov-Strančice“, jako zhotovitel. Číslo smlouvy objednatele 1925/06 – SSP, číslo smlouvy zhotovitele 11448/375/06.

„Smlouvy o dílo“, uzavřené podle ustanovení § 536 a následných § zákona č. 513/1991 Sb., kde jsou uvedeny smluvní strany Skanska ŽS, a. s., Stavby silnic a železnic, a. s. (přejmenované na Eurovia CS, a. s.), a Metrostav, a. s., účastníci sdružení „Koridor IV,

Benešov-Strančice“, jako objednavatel, a Pražské silniční a vodohospodářské stavby, a. s., se sídlem Dubečská 3238, Praha 10, 100 00 (dále též PSVS), jako zhotovitel. Číslo smlouvy objednavatele 4/291/2006, číslo smlouvy zhotovitele 8-9613.

Ve vztahu k objednateli SŽDC byly PSVS jako podzhotovitel.

K rekonstrukci železničního mostu byl vypracován společností PRAGIS, a. s., Budovatelská 286, Praha 9 - Satalice, „Technologický postup pro beranění“. Ve svém vyjádření, podaném na žádost DI, tato společnost konstatovala, že zhotovitel PSVS schválený technologický postup při stavbě nedodržel (viz bod 2.2.5 této zprávy). Dokumentace je součástí spisu MU. Byla zjištěna závada.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

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

- vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce „ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠENÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05- O10, s účinností od 01. 01. 2006, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 3. 1997, čj.: 55279/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“ schválený generálním ředitelem SŽDC dne 30. 6. 2008, č. j.: 23138/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;

- vnitřní předpis SŽDC Dp 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“ schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 6. 2008, č. j.: 22957/08, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC S 3 „Železniční svršek“, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 3. 6. 2008, č. j.: 9675/08, s účinností od 1. 10. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) S 3/1 „Předpis pro práce na železničním svršku“, schválený rozhodnutím vrchního ředitele DDC dne 09. 03. 2001, č. j.: 60723/2000 - O 13, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC S 4 „Železniční spodek“, schválený rozhodnutím generálního ředitele SŽDC dne 6. 8. 2008, č. j.: S 263/08- OP, s účinností od 1. 10. 2008, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČSD) SR 103/2 (S) „Pracovní postupy pro drobnou údržbu, souvislé propracování, střední opravy a komplexní rekonstrukce železničního svršku“, schválený náměstkem ministra dopravy ČSSR dne 24. dubna 1982, č. j.: 14375/81-13, v platném znění;
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování, platná od července 1999;
- ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba, platná od února 2007.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

V žst. Strančice je staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm s možností dálkového ovládání ze žst. Praha-Uhřetěves. V mezistaničním úseku žst. Senohraby a žst. Strančice je v obou traťových kolejích zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronický obousměrný tříznakový automatický blok ABE-1.

Závada nebyla zjištěna.

3.4.2 Součásti dráhy

Železniční trať ve směru jízdy vlaku Pn 1.nsl 66803 je vedena levostranným obloukem o poloměru 1870 metrů, sklon trati 10 ‰ v klesání.

Měření železničního svršku bylo provedeno 30 m před bodem „0“ a 10 m za bodem „0“. Měření vzepětí nebylo prováděno.

Hodnocení měření provedeno pro stupeň IAL (mez bezodkladného zásahu).

1) Hodnocení rozchodu koleje RK - tab. 8 ČSN 736360-2

a) mezní provozní odchylky v RK +35 - 9 mm/m
nebyly překročené

- b) mezní provozní odchylky změny ZR $\pm 8 \text{ mm/2m}$
nebyly překročené

2) Hodnocení převýšení koleje PK..... tab. 8 ČSN 736360-2

- a) mezní provozní odchylky dynamického převýšení koleje PKD.... $\pm 16 \text{ mm/m}$
byly překročené v bodech: 21 až 8
- b) mezní provozní odchylky PK od projekt. hodnoty (stejně PKD)... $\pm 16 \text{ mm/m}$
byly překročené v bodech: 21 až 8

3) Hodnocení zborcení koleje ZK IAL vztah "2" - tab.12 ČSN 736360-2

- a) mezní provozní odchylky ZK na měřické základně..... $l = 2 \text{ m} \pm 12 \text{ mm/2m}$
byly překročené v bodech: 21 až 18, 12 až 8
- b) mezní provozní odchylky ZK na měřické základně..... $l = 6 \text{ m} \pm 24 \text{ mm/6m}$
byly překročené v bodech: 26 až 19, 15 až 8
- c) mezní provozní odchylky ZK na měřické základně.... $l = 12 \text{ m} \pm 36 \text{ mm/12m}$
byly překročené v bodech: 30 až 23, 18 až 9
- d) mezní provozní odchylky ZK na otočné čepy DV..... $l = 2 \text{ m} \pm 12 \text{ mm/2m}$
byly překročené v bodech: 21 až 18, 12 až 8

Naměřené hodnoty jsou součástí spisu MU.

Obousměrně provozovaná 1. traťová kolej v místě MU nebyla z důvodu nedodržení technologického postupu dostatečně ukotvena a následným odtěžením náspu na základovou spáru došlo k deformaci železničního spodku a svršku. To mělo za následek narušení geometrické polohy (směrové a výškové) koleje a její zborcení.

Byla zjištěna závada.

3.4.3 Komunikační prostředky

Celostátní dráha, trať 519A Benešov u Prahy – Praha-Vršovice osobní nádraží je vybavena provozovanou TRS (traťový radiový systém). Tím je umožněno předávat rozkazy, zprávy, kódované příkazy, kódovaná hlášení a jiné informace pro řízení dopravy. Všechny hovory a příkazy uskutečněné na trase v síti TRS jsou automaticky zaznamenány záznamovým zařízením REDAT, které je umístěno v žst. Strančice. Provozní řád radiových sítí je součástí staničního řádu žst. Strančice.

Mezistaniční úsek Senohraby – Strančice je vybaven traťovým telefonem a telefonním okruhem, ve kterém jsou zapojeny žst. Senohraby, odbočka Mirošovice a žst. Strančice.

V použití komunikačních prostředků nebyla závada zjištěna.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV je ve smyslu vyhlášky č. 173/1995 Sb., příloha č. 3, část II, odst. 5., vybaveno záznamovým zařízením, registračním rychloměrem RT – 13 D09.529, s mechanickým záznamem dat a rozsahem měření rychlosti 0 – 90 km·h⁻¹.

Z vyhodnocení dat zaznamenaných registračním rychloměrem RT – 13 D09.529 umístěným na hlavním stanovišti HDV 740.676-2 vyplývá:

Rozjezd vlaku ve 12:16 hodin ze žst. Strančice, zvyšování rychlosti až na hodnotu 46 km·h⁻¹ a poté prudké snížení rychlosti na hodnotu 0 km·h⁻¹, ujetá dráha 1,6 km, zastavení v km 155,350.

Nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku nebyla překročena.

Rychlost vlaku v místě vykolejení byla 46 km·h⁻¹. Vlakový zabezpečovač byl zapnut a po celou dobu jízdy vlaku strojvedoucím obsluhován.

Komisionální prohlídkou HDV a DV, která byla provedena po vzniku MU, nebyly zjištěny závady. Závada v příčinné souvislosti se vznikem MU nezjištěna.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Z důvodu stavebních prací byla v prostorovém oddílu žst. Strančice – odbočka Mirošovice v 1. traťové koleji od km 157,220 do km 153,810 zavedena pomalá jízda 50 km·h⁻¹. Strojvedoucí vlaku Pn 1.nsl 66803 byl o zavedení pomalé jízdy zpraven písemným rozkazem „V“ a tento pokyn provozovatele dráhy až do vzniku MU dodržel.

Závada nebyla zjištěna.

Činnost a opatření zaměstnance provozovatele dráhy provádějícího dne 30. 6. 2009 na uvedené stavbě technický dozor investora – viz bod 3.2.3 této zprávy.

Byla zjištěna závada.

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

Za první prokázané hlášení v souvislosti s MU lze považovat oznámení o vykolejení DV strojvedoucím vlaku Pn 1.nsl 66803 výpravčí žst. Strančice bezprostředně po vzniku MU.

Telefonický rozhovor mezi zaměstnancem vykonávajícím technický dozor investora a zástupcem zhotovitele o zjištěné závadě a ujištění, že změna projektové dokumentace je schválena projektantem a podložena statickým výpočtem, nebylo možno ověřit, do stavebního deníku tato informace zapsána nebyla.

Závada v příčinné souvislosti se vznikem MU nezjištěna.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb. Závada nebyla zjištěna.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce neměla na vznik MU vliv.

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

Zdravotní způsobilost zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce je posuzována ve smyslu ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává „Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy“, v platném znění.

Ve smyslu vlivu na vznik MU byla posuzována pouze zdravotní způsobilost strojvedoucího vlaku Pn 1.nsl 66803. Tento zaměstnanec dopravce měl platný posudek o zdravotní způsobilosti a pro výkon své funkce byl zdravotně způsobilý. Posudek o zdravotní způsobilosti je přílohou spisu.

Orientační dechová zkouška strojvedoucího vlaku Pn 1.nsl 66803 na požití alkoholu byla provedena osobou odborně způsobilou, vrchním inspektorem RIBŽD Praha, s negativním výsledkem.

Závada nebyla zjištěna.

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

Strojvedoucí řídil HDV 740.676-2 z hlavního stanoviště strojvedoucího.

Šetřením nebyla zjištěna žádná překážka, která by strojvedoucímu bránila ve výhledu na trať a v přehledu o poloze a stavu ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků, včetně zařízení umístěných na hlavním stanovišti strojvedoucího.

Závada nebyla zjištěna.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Mimořádná událost podobného charakteru není DI evidována.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 01. 07. 2009 ve 12:20 hodin došlo na dráze železniční, kategorie celostátní, trať 519A Benešov u Prahy – Praha-Vršovice osobní nádraží, na 1. traťové koleji mezi železničními stanicemi Strančice – Senohraby v km 155,675 k MU, kdy za jízdy vlaku Pn 1.nsl 66803 vykolejilo druhé tažené drážní vozidlo přední nápravou. K vykolejení hnacího drážního vozidla a prvního taženého DV nedošlo. V místě vzniku MU byla prováděna v rámci „Optimalizace trati Benešov u Prahy – Praha-Vršovice“ rekonstrukce železničního mostu SO 96-20-17. Z tohoto důvodu zde byla snesena 2. traťová kolej a 1. traťová kolej byla

pojízďena obousměrně. V místě stavby byla v této koleji v prostorovém oddílu žst. Strančice – odbočka Mirošovice od km 157,220 do km 153,810 zavedena pomalá jízda 50 km·h⁻¹. Strojvedoucí vlaku Pn 1.nsl 66803 byl o této pomalé jízdě zpraven písemným rozkazem „V“ a tento pokyn provozovatele dráhy dodržel. Vlak se rozjel ve 12:16 hodin ze žst. Strančice plynulým nárůstem rychlosti až na hodnotu 46 km·h⁻¹. Z této rychlosti je registrováno prudké snížení rychlosti až do zastavení. Celková ujetá dráha činila 1600 m. Drážní vozidlo řady Uacs číslo 84 54 9323 978-2, řazeno jako druhé, bylo po MU nalezeno vykolejené předním podvozkem vpravo ve směru jízdy, ve vykolejeném stavu ujelo dráhu 150 metrů.

„Optimalizaci trati Benešov u Prahy – Praha Vršovice“ provádělo pro SŽDC sdružení „Koridor IV, Benešov-Strančice“, které zadalo rekonstrukci předmětného železničního mostu zhotoviteli PSVS. V rámci stavebních prací probíhalo postupné odtěžování náspu od 2. traťové koleje směrem k 1. traťové koleji. Vlivem stavebních prací došlo k narušení železničního spodku a svršku této koleje, které se projevilo změnou směrové a výškové polohy koleje pod druhým taženým DV projíždějícího vlaku. Narušení geometrické polohy koleje bylo bezprostřední příčinou vykolejení DV.

4.2 Rozbor

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

Šetřením bylo zjištěno, že dopravce při jízdě vlaku Pn 1.nsl 66803 dodržel pokyny stanovené provozovatelem dráhy.

Dále bylo komisionální prohlídkou zjištěno, že technický stav HDV a DV byl bez závad. Provozování drážní dopravy tak nebylo v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Stavební práce na rekonstrukci železničního mostu byly prováděny na základě projektu a schválených technologických postupů. V návaznosti na projektovou dokumentaci stavby byl vypracován společností PRAGIS, a. s., „Technologický postup pro beranění“. Při šetření bylo zjištěno, že zhotovitel PSVS schválený technologický postup nedodržel, neboť neprovedl druhou fázi kotvení, tj. zaberanění 5 ks záporových štětovnic délky 4 m za pojížděnou 1. traťovou kolejí a přepojení kotevních táhel k těmto záporům. Z tohoto důvodu byla 1. traťová kolej nedostatečně ukotvena a odtěžením části náspu na základovou spáru došlo k narušení (destrukci) železničního spodku a svršku této koleje které v součinnosti s jízdou vlaku mělo za následek změnu geometrické polohy koleje a její zborcení.

V souvislosti s prováděnými stavebními pracemi byl na místě stavby vykonáván zaměstnancem provozovatele dráhy technický dozor investora. Výkon technického dozoru byl prováděn na základě Organizačního řádu Stavební správy Praha. Zaměstnanec provozovatele dráhy v rámci výkonu technického dozoru investora na objektu SO 96-20-17 kontroloval, zda stavba probíhá v souladu se schválenou projektovou dokumentací, kontroloval dodržování podmínek stavebního povolení a projednával případné změny technického řešení v průběhu realizace. Provozovatel dráhy v těchto případech provádí občasný technický dozor, nejedná se o trvalou přítomnost na jednotlivých stavebních objektech. Poslední technický dozor investora byl proveden na předmětné stavbě dne 30. 6. 2009, kdy dozoruující zaměstnanec zjistil nedostatky v pažení, a to rozpor mezi

původní projektovou dokumentací a skutečně provedenou prací. O tomto zjištění provedl na místě zápis do stavebního deníku a současně informoval telefonicky zástupce zhotovitele. Ten jej v tomto rozhovoru ujistil, že změna projektové dokumentace je schválena projektantem a podložena statickým výpočtem. Na základě obdržené informace, kterou si dle svého tvrzení později osobně v sídle zhotovitele ověřil, nepovažoval za nutné provádět další opatření. Telefonické ověření odsouhlasené změny projektové dokumentace a souhlas technického dozoru investora s touto změnou do výše uvedeného stavebního deníku nezapsal, přestože dle pravidel vedení stavebního deníku tak učinit měl. V podaném vysvětlení uvedl, že v těchto případech se zjištěné nedostatky a závady řeší podle stavebního zákona a podmínek smlouvy o dílo a dále dle obchodních a technických podmínek staveb, které jsou součástí smlouvy o dílo, což učinil.

Šetřením bylo zjištěno, že zaměstnanec technického dozoru investora sice postupoval při provádění kontrole dle jím uváděné dokumentace, současně však nereflektoval na ustanovení systému bezpečnosti přijatého provozovatelem dráhy, neboť po zjištění nedostatků na stavbě neprovedl posouzení z nich vyplývajícího rizika na bezpečnost provozování drážní dopravy.

V souvislosti se šetřením předmětné MU vykonala DI státní dozor u provozovatele dráhy se zaměřením na plnění povinností provozovatele dráhy. Podstatou výkonu státního dozoru bylo zejména ověření systému zajišťování dohledu nad bezpečností provozování dráhy při stavební činnosti v blízkosti provozované dráhy odborně způsobilými zaměstnanci provozovatele dráhy.

Z předložené dokumentace vyplynulo, že provozovatel dráhy ve svém systému bezpečnosti neuvedl Stavební správu mezi útvary a organizační jednotky, které mají za povinnost řídit zajišťování tohoto systému, a to i přesto, že tato organizační jednotka provádí mj. i technický dozor investora a v rámci této činnosti posuzuje stavby dráhy, které dle zákona musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a které mohou vykonávat pouze osoby odborně způsobilé. V důsledku toho nebyl systém bezpečnosti rozpracován do konkrétních podmínek Stavební správy Praha a nebylo tak zajištěno přenesení stanovených bezpečnostních cílů a souvisejících úkolů na jednotlivé zaměstnance této organizační složky, tedy i povinnost posuzovat a vyhodnocovat rizika zjištěných nedostatků a závad ve vztahu k bezpečnému provozování dráhy a drážní dopravy.

Současně bylo zjištěno, že v žádném předloženém dokumentu nebyl, kromě možnosti okamžitého zastavení stavebních prací a postupu vůči zhotoviteli, zapracován technologický postup pro bezprostřední opatření k zajištění bezpečnosti drážní dopravy v případech, kdy zaměstnanec provádějící technický dozor investora během dozoru zjistí hrubé porušení technologické kázně nebo činnost, kterou by byla ohrožena bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy.

DI vyzvala provozovatele dráhy k odstranění těchto zjištěných nedostatků. Provozovatel dráhy po projednání s odpovědnými útvary provozovatele dráhy reagoval vydáním opatření č. j.: 8573/10-SSPHA, ve kterém je uvedena problematika řešena stanovením podmínek zajišťujících činnosti související s plněním systému bezpečnosti provozování dráhy s konkrétními povinnostmi stavebního dozoru (pozn. technického dozoru investora) na stavbách.

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

Změna směrové a výškové polohy koleje pod druhým taženým DV v důsledku součinnosti jízdy vlaku a deformace železničního spodku a svršku stavební činností.

Porušení ustanovení § 25 odst. (10) vyhlášky č. 177/1995 Sb.:

Provozně technický stav železničního spodku musí zabezpečovat jejich projektované vlastnosti a parametry a nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a trvale omezovat její plynulost.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Narušení železničního spodku a svršku odtěžením části náspu na základovou spáru při nedostatečném ukotvení 1. traťové koleje z důvodu nedodržení technologického postupu beranění.

Porušení § 22 odst. (4) zákona 266/1994 Sb.:

(4) Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatel dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.

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

Nezařazení Stavebních správ provozovatelem dráhy do rozpisu útvarů a organizačních jednotek které mají za povinnost řídit zajišťování jeho systému bezpečnosti, a to i přesto, že tyto organizační jednotky provádí činnost technického dozoru na stavbách dráhy, které dle zákona č. 266/1994 Sb. musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy. Důsledkem toho bylo nerozpracování systému bezpečnosti provozovatele dráhy do konkrétních podmínek organizační jednotky Stavební správy Praha, a tím:

a) nepřenesení stanovených bezpečnostních cílů a souvisejících úkolů na jednotlivé zaměstnance této organizační jednotky, v daném případě zejména povinnosti posuzovat a vyhodnocovat rizika zjištěných nedostatků a závad na stavbách dráhy a na dráze ve vztahu k bezpečnému provozování dráhy a drážní dopravy;

b) nezpracování technologického postupu pro přijetí bezprostředního opatření ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. a vztažných vyhlášek v případě, kdy zaměstnanec provádějící technický dozor investora během dozoru na stavbách dráhy nebo na dráze zjistí činnost nebo hrubé porušení technologické kázně ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Porušení § 22 odst. (2) zákona č. 266/1994 Sb.

(2) Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen

d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování.

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

Telefonické ověření odsouhlasené změny projektové dokumentace a souhlas technického dozoru investora s touto změnou nebyly zapsány do stavebního deníku, přestože dle pravidel vedení stavebního deníku tak mělo být učiněno.

Porušeno ustanovení čl. 3.7 písm. u) směrnice č. 7/2005 provozovatele dráhy „Technické podmínky na realizaci stavby“.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Na základě výzvy k odstranění zjištěných nedostatků předané DI po ukončení státního dozoru ve věcech drah vydal provozovatel dráhy po projednání se svými odpovědnými útvary opatření č. j.: 8573/10-SSPHA ze dne 2. 8. 2010, ve kterém je uvedená problematika řešena se stanovením podmínek zajišťujících činnosti související s plněním systému bezpečnosti provozování dráhy s konkrétními povinnostmi technického dozoru investora (stavebního dozoru) na stavbách.

Uvedené opatření provozovatele dráhy řeší dostatečně činnost technického (stavebního) dozoru na stavbách ve vztahu k zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své působnosti, jeho platnost, jak vyplývá z výše uvedeného dokumentu, je však vymezena pouze pro organizační jednotku Stavební správy Praha.

Rovněž neřeší jmenovité začlenění organizačních jednotek Stavební správy mezi útvary a organizační jednotky, které mají za povinnost řídit zajišťování „Systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních“ provozovatele dráhy.

Problematiku vedení stavebního deníku řeší opatření provozovatele dráhy „7. změna technických kvalitativních podmínek staveb státních drah“ vydané ve Věstníku dopravy č. 7 ze dne 24. 3. 2010 v části oznamovací pod č. j.: S 12 068/2010 – OKS.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy :

- začlenit organizační jednotky Stavební správy mezi útvary a organizační jednotky, které mají za povinnost řídit zajišťování „Systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních“ provozovatele dráhy;
- stanovit platnost přijatého opatření č. j.: 8573/10-SSPHA ze dne 2. 8. 2010 rovněž Stavebním správám Plzeň a Olomouc.

V Praze dne 11. dubna 2011

Petr Šilhavý, v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY

Fotodokumentace z místa vzniku mimořádné události - vykolejení druhého taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Pn 1. nsl 66803 mezi železničními stanicemi Strančice – Senohraby, na dráze železniční, celostátní trať 519A Benešov u Prahy – Praha-Vršovice osobní nádraží.



Foto 1: Pohled na 1. traťovou kolej ze směru od vykolejení vlaku



Foto 2: Bod "0"



Foto 3: Pohled směrem k vykolejenému vlaku



Foto 4: Vykolejené DV



Foto 5: Stavební práce na železničním mostě po MU