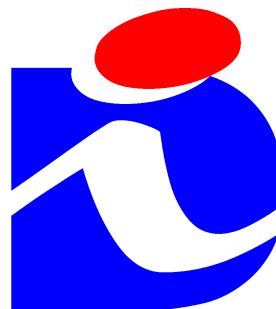


Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Vykolejení drážních vozidel za jízdy vlaku Os 9407 v železniční stanici
Čelákovice, na výhybce č. 22 v km 8,713
(trať 524A Lysá nad Labem – Praha-Vysočany).

Pátek, 6. června 2008

Investigation Report of Railway Accident

Derailment of passenger train No. 9407 in Celakovice station,
switch No. 22, km 8,713
(Lysa nad Labem - Praha-Vysocany main line)

Friday, 6th June 2008

Č. j.: 6-1843/2008/DI

SUMMARY

Grade: accident

Date and time: 6th June 2008, 07:33 (05:33 GMT)

Occurrence type: train derailment

Description: derailment of an electric unit (passenger train No. 9407) in Celakovice station, switch No. 22

Type of train: regional passenger train No. 9407

Location: Celakovice station, switch No. 22, km 8,713

Parties: Ceske drahy, a. s. (RU+IM)

Consequences: no fatality
no injury
total cost CZK 4 227 500,-

Direct cause: operations - signaller's violation (switch was operated while a train was passing)

Underlying cause: procedures - procedure incorrectly applied

Root cause: not investigated

Recommendations: not issued

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	9
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)	12
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	13
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	13
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	14
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	14
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	14
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	14
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	14
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	14
2.4 Vnější okolnosti	15
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	15
3 Záznam o podaných vysvětleních	15
3.1 Souhrn podaných vysvětlení	15
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	15

3.1.2 Jiné osoby	17
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	17
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	17
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	22
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	22
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	22
3.3 Právní a jiná úprava	23
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	23
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	23
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	24
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	24
3.4.2 Součásti dráhy	24
3.4.3 Komunikační prostředky	24
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	25
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	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, která má vliv na jeho ovládání a užívání	27
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	27
4 Analýza a závěry	27
4.1 Konečný popis mimořádné události	27
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	27
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	31
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	31
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	31
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	32
4.4 Doplnující zjištění	32
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	32
5 Přijatá opatření	32
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	32
6 Bezpečnostní doporučení	33
7 Přílohy	34
Foto 1: Celkový pohled na vykolejenou soupravu	34
Foto 2: Vykolejený podvozek soupravy	34
Foto 3: Kolejová deska St 2 žst. Čelákovice	35
Foto 4: Kolejové závěrníky St 2 žst. Čelákovice	35
Foto 5: Zničený elektromotorický přestavník	36

1 SOUHRN

- Skupina události: nehoda
- Vznik události: 6. 6. 2008, 7:33 hodin
- Popis události: vykolejení drážních vozidel elektrické motorové jednotky vlaku Os 9407
- Dráha, místo: dráha železniční, celostátní, trať 524A Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, železniční stanice Čelákovice, výhybka č. 22 km 8,713
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, s. o., (dále jen SŽDC, s. o.)
se sídlem: Dlážděná 1003/7, PSČ: 110 00, Praha 1, Nové Město
(vlastník dráhy)
České dráhy, a. s., (dále jen ČD, a. s., nebo provozovatel)
se sídlem: Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, PSČ: 110 15, Praha 1
(provozovatel dráhy a dopravce)
- Následky: nedošlo k usmrcení, ani k újmě na zdraví
celková škoda činí 4 227 500,- Kč
- Bezprostřední příčiny: nesprávná poloha výhybky č. 22 ve vlakové cestě pro vlak Os 9407 a její přestavení pod jedoucím vloženým vozem, zařazeným do tohoto vlaku jako druhé drážní vozidlo.
- Zásadní příčiny: nedodržení technologických postupů pro obsluhu dráhy a pravidel pro obsluhu výhybek a zabezpečovacího zařízení provozovatele dráhy tím, že při zavedeném telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem St 2 a dopravní kanceláří bylo provedeno ohlášení postavení a volnosti vlakové cesty pro vlak Os 9407 na 1. kolej bez přezkoušení správné polohy výhybek č. 22 a 20a, a tím umožněn vjezd tohoto vlaku na na nesprávně postavenou výhybku č. 22.
- Příčiny v systému bezpečnosti: nezjištěny
- Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku mimořádné události (dále jen MU) došlo dne 6. 6. 2008 v 7:33 hodin, na dráze železniční, celostátní, trati 524A Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, v železniční stanici (dále jen v žst.) Čelákovice, na výhybce č. 22, v km 8,713, při vjezdu vlaku Os 9407.

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

Dne 6. 6. 2008 bylo v žst. Čelákovice zavedené telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem St 2 a dopravní kanceláří, neboť zabezpečovací zařízení nezaručovalo, po zaplavení pražského zhlaví přivalovou vodou dne 1. 6. 2008, správnou činnost. Vjezd vlaků od žst. Mstětice do žst. Čelákovice byl dovolován přivolávací návěstí na vjezdovém návěstidle S.

Vlak Os 9407, ucelená patrová elektrická motorová jednotka 471 (dále jen EMJ), sestavená z řídicího vozu, vloženého vozu a elektrického vozu, odjel ze žst. Mstětice v 7:28 hodin. Výpravčí žst. Čelákovice nařídil signalistům stavědel St 1 a St 2 přípravu vlakové cesty pro tento vlak na 1. a z 1. koleje. V 7:29 hodin ohlásil signalista stavědla St 2 telefonicky výpravčímu postavení a volnost vlakové cesty pro vlak Os 9407 na 1. kolej. Po výzvě výpravčího k obsluze přivolávací návěsti pro vlak Os 9407 dané tlačítkem, stiskl signalista stavědla St 2 tlačítko přivolávací návěsti Pn S. Vlak Os 9407 vjel do žst. Čelákovice a na výhybce č. 22 řídicí vůz EMJ vjel přes výhybky č. 22 a 20a do odbočky na kolej č. 2, vložený vůz jel rovněž do odbočky a v kolejové spojení mezi výhybkami č. 22 a 20a/b vykolejil. Elektrický vůz jel směrem na kolej č. 1 a v obvodu výhybky č. 22 vykolejil. Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že řídicí vůz stál nevykolejen na koleji č. 2 za výhybkou č. 20a/b. Vložený vůz byl vykolejen všemi dvojkolími v kolejové spojení mezi výhybkou č. 22 a č. 20a/b. Elektrický vůz stál na koleji č. 1 za výhybkou č. 22. První dvojkolí vozu ve směru jízdy vlaku stálo vpravo na ohnutém jazyku výhybky č. 19 a levé kolo stálo na odbočné opornici této výhybky. Druhé dvojkolí předního podvozku bylo vykolejeno vpravo. Druhé dvojkolí motorového vozu bylo vykolejeno vlevo, s koly na obou stranách mezi opornicí a jazykem.

Vznik MU nahlásil výpravčímu žst. Čelákovice signalista stavědla St 2.

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován výpravčím žst. Čelákovice bezprostředně po vzniku MU. Na místě zasahovala výjezdová jednotka Hasičské záchranné služby ČD, a. s., (dále jen HZS ČD, a. s.), a Policie České republiky.

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 na Drážní inspekci (dále jen DI) na Centrální ohlašovací pracoviště (dále jen COP) oznámen v 7:47 hodin zaměstnancem provozovatele.

V 7:50 hodin vrchní inspektor (dále jen VI) COP rozhodl o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností na místě vzniku MU. Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen VI Územního inspektorátu Praha. Generálním inspektorem DI byl následně na místo vzniku MU vyslán další VI Územního inspektorátu Praha.

Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo DI prováděno v souladu s § 53 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon) 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 jen vyhláška č. 376).

Způsob postupu zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl stanovován operativně dle vývoje šetření, včetně využití konzultací s dalšími odborně způsobilými osobami DI. Při šetření bylo vycházeno z vlastních poznatků, zjištění na místě MU a dále z dokumentace pořízené provozovatelem dráhy a drážní dopravy, včetně zápisů se zúčastněnými zaměstnanci.

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:

- strojvedoucí vlaku Os 9407, zaměstnanec ČD, a. s., Depa kolejových vozidel (dále jen DKV) Praha;
- výpravčí žst. Čelákovice, zaměstnanec ČD, a. s., uzlové žst. Praha;
- signalista stavědla St 2 žst. Čelákovice, zaměstnanec ČD, a. s., uzlové žst. Praha;
- návěstní technik, zaměstnanec ČD, a. s., Správy dopravní cesty Praha;

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

Výchozí žst. vlaku Os 9407 byla žst. Praha Masarykovo nádraží a cílovou žst. Kolín. Vlak byl určen k přepravě cestujících, měl délku 79 metrů, 12 náprav, hmotnost 180 tun. Vlak byl brzděn I. způsobem, normativ potřebných brzdících procent 103, skutečná brzdící procenta 140. EMJ byla sestavena ze 3 drážních vozidel (dále jen DV) ve složení:

- řídící vůz 971.032-8, vlastník ČD, a. s., v evidenčním stavu DKV Praha, řazen jako první;
- vložený vůz 071.032-7, vlastník ČD, a. s., v evidenčním stavu DKV Praha řazen jako druhý;
- elektrický vůz 471.031-5, vlastník ČD, a. s., v evidenčním stavu DKV Praha, řazen jako třetí.

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

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Staniční zabezpečovací zařízení žst. Čelákovice je 2. kategorie – elektromechanické se světelnými návěstidly. Výhybky číslo 22, 20a, 20b, 17a jsou představovány elektromotorickými přestavníky ze stavědla 2.

Výhybka č. 22 leží v km 8,720, v přímém směru je postavena na dopravní kolej č. 1, v odbočném směru přes kolejovou spojkou a výhybku č. 20a na dopravní kolej č. 2.

První stopy po vykolejení byly nalezeny na levé ohnuté opornici výhybky č. 22, kde v km 8,720 byl stanoven bod „nula“. V tomto bodě sjelo levé kolo (ve směru jízdy vlaku Os 9407) DV z temene opornice vpravo. Dále stopa kola pokračuje po upevňovadlech, pražcích a štěrků až k vykolejenému kolu DV. Na pravé přímé opornici byla nalezena v km 8,709, stopa po sjetí pravého kola z opornice mezi jazyk a opornici. Stopa kola pokračuje po upevňovadlech, pražcích a štěrků až k vykolejenému kolu DV. Pravý ohnutý jazyk výhybky č. 22 byl čerstvě na špičce naražen. Výměnová část výhybky č. 22 byla přestavena do přímého směru, to je na kolej č. 1. Levý jazyk přiléhá k levé opornici. Pravý jazyk byl oddálen. Levý hák byl zaklesnut za záklužnou čelist. Na straně pravého ohnutého jazyka směrem k opornici byla nalezena stopa po dření kola DV. Na straně levého přímého jazyka směrem k opornici byla nalezena stopa po dření kola DV. Výměnová část 20b dvojité výhybky č. 20a/b byla v odbočném směru, hákový závěr nebyl uzavřen. Přestavitelná srdcovka výhybky byla pro přímý směr. Výměnová část 20a dvojité výhybky č. 20a/b byla v odbočném směru. Hákový závěr nebyl uzavřen. Přestavitelná srdcovka byla v přímém směru. Hákový závěr byl uzavřen.

Dále bylo při ohledání zjištěno že:

- Výhybka č. 20b2 byla v přímém směru, hákový závěr byl uzavřen a přestavník byl zničený. Na skříňce řadiče není kontrola a svítí červené světlo. Řadič výhybky č. 17a/20b v poloze plus vlevo. Jistič vypadlý po zkratu v přestavníku a rozřezná pojistka přerušena.
- Výhybka č. 23 byla v přímém směru, pravý jazyk přilehlý k opornici, hákový závěr uzavřen. Přestavník v koncové poloze plus. Na skříňce řadiče není kontrola a svítí červené světlo. Řadič výhybky č. 23/19 v poloze plus vlevo. Jistič zapnut a rozřezná pojistka byla porušena.
- Výhybka č. 19 byla v odbočném směru, levý jazyk nebyl přilehlý k opornici, hákový závěr nebyl uzavřen. Přestavník nebyl v koncové poloze plus. Jistič byl zapnut a rozřezná pojistka byla přerušena.
- Výhybka č. 17a v přímém směru, hákový závěr byl uzavřen, přestavník v koncové poloze a uzamčen přenosným zámkem. Na kolejové desce je kontrola v poloze plus a svítí zelené a červené světlo. Řadič výhybky č. 17a/20b byl v poloze plus vlevo. Jistič vypnut a rozřezná pojistka vyjmutá.
- Výhybka č. 22 byla v přímém směru, levý jazyk byl přilehlý k opornici, hákový závěr byl uzavřen. Byl zjištěn naražený pravý jazyk. Přestavník byl v koncové poloze plus. Na kolejové desce kontrola zeleným světlem. Řadič výhybky č. 20a/22 v poloze plus vlevo. V reléové místnosti ve Vt bloku P64/91, revize 11. 12. 2007, natažena relé KP a DP, jistič zapnut a rozřezná pojistka neporušena.

- Poloha výhybky č. 20a1 v odbočném směru, hákový závěr nebyl uzavřen. Přestavník byl zničený. Na skříňce řadiče není kontrola a svítí červené světlo. Řadič výhybky č. 20a/22 v poloze plus vlevo. V reléové místnosti ve Vt bloku P209/91, revize 4. 1. 2005, nataženo relé SP, jistič zapnut, rozřezná pojistka neporušena.
- Výhybka č. 20a2 byla v přímém směru, hákový závěr byl uzavřen, přestavník zničený. Na skříňce řadiče není kontrola, svítí červené světlo. Řadič výhybky č. 20a/22 byl v poloze plus vlevo. V reléové místnosti ve Vt bloku P209/91, revize 4. 1. 2005, nataženo relé SP, jistič zapnut, rozřezná pojistka neporušena.
- Výhybka č. 20b1 byla v odbočném směru, hákový závěr nebyl uzavřen, přestavník v mezipoloze. Naražený pravý vnější jazyk a stopa po násilném přestavení na první a druhé kluzné stoličce. Na skříňce řadiče není kontrola, svítí červené světlo. Řadič výhybky 17a/20b v poloze plus vlevo. Jistič vypadlý po zkratu v přestavníku a rozřezná pojistka přerušena.

Stavědlový přístroj nebyl obsluhován. Hradlové závěry byly v základním stavu, staniční zabezpečovací zařízení nebylo obsluhováno, jízda byla uskutečněna na přívolávací návěst návěstidla S. Přeložený kolejový závěrník od Mstětic na 1. kolej nebyl zapevněn. Na kolejové desce byl indikován výpadek jističů přestavníků, svítí červené světlo. Stav počítadla „Obnovení napájení přestavníků“ byl 21514. Žádná jiná porucha nebyla indikována. Olověnkové závěry byly zavěšeny v plném počtu na svých místech. Na řídicím přístroji v dopravní kanceláři byly posuvné knoflíky na kolejové desce v základní poloze. Vložka předřadného hradla černá, vložky návěstních hradel, závěr výměn a počátečního traťového hradla v základní poloze. Na kontrolním panelu v dopravní kanceláři bylo indikováno svícení červeného světla návěstidla S od Mstětic.

Dne 17. 6. 2008 byl proveden ověřovací pokus na činnost zabezpečovacího zařízení. Závěrem ověřovacího pokusu bylo, že při prohlídce zabezpečovacího zařízení nebyly zjištěny závady v obvodech pro přestavování výměn a konstatováno, že přestavení výhybky č. 22 není možné bez obslužení řadiče.

Písemný záznam ověřovacího pokusu je uveden ve „Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události“ (dále jen Vyhodnocení) vydaným ČD, a. s., GŘ, RIBŽD Praha pod č. j. 70345/2008 – O 18 – RI 3 ze dne 6. 8. 2008. Vyhodnocení je součástí spisu.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem MU byly použity následující komunikační prostředky:

- v trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany jsou používány komunikační prostředky traťového radiového systému (dále jen TRS);
- pro komunikaci mezi výpravčím žst. Čelákovice a signalistou stavědla St 2 žst. Čelákovice je zřízen výhybkářský telefonní okruh;
- pro komunikaci mezi signalistou stavědla 2 žst. Čelákovice a návěstním technikem byl použit mobilní telefon.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Po přivalovém dešti dne 1. června 2008 byly zatopeny výhybky v obvodu stavědla St 2. Přestavníky výhybek byly postupně vysušovány a zapojovány do ústředního stavění.

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

Po ohlášení vzniku MU signalistou stavědla St 2 postupoval výpravčí dle Ohlašovacího rozvrhu provozovatele. Vznik MU byl ohlášen vedoucímu směny Regionálního centra provozu Praha, Policii České republiky. VI Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy Praha ČD, a. s., (dále jen RIBŽD), ohlásil vznik MU na COP DI v 7:47 hodin. VI COP DI ohlásil v 7:50 hod vznik MU na Územní inspektorát Praha.

MU byla DI oznámena ve smyslu vyhlášky č. 376 bez zbytečného odkladu ihned po zjištění skutečností potřebných pro prvotní ohlášení. Za provozovatele byli zjišťováním příčin a okolností vzniku MU pověřeni tři VI RIBŽD, pověřené, odborně způsobilé osoby.

Postup dle ohlašovacího rozvrhu ČD, a. s. byl dodržen.

Po ohledání místa MU Policií České republiky, VI RIBŽD a přítomnými VI DI, byl dne 6. 6. 2008 v 11:30 hodin dán DI souhlas k zahájení odklizovacích prací.

Na místě MU byla zajištěna dopravní dokumentace a z elektronického rychloměru zajištěny údaje k posouzení průběhu jízdy před vznikem MU.

Strojvedoucí vlaku Os 9407 a signalista stavědla 2 byli podrobeni detalkoholové zkoušce s negativním výsledkem. Zápisy jsou součástí spisu.

K odstranění následků MU byly použity nehodové pomocné prostředky z DKV Praha ČD, a. s., za asistence HZS ČD, a. s.

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

MU byla oznámena integrovanému záchrannému systému v souladu s vyhláškou č. 376 výpravčím žst. Čelákovice.

Na místě zasahovala HZS JPO Praha ČD, a. s., a Policie České republiky. Rychlou zdravotnickou záchrannou službu nebylo nutné aktivovat.

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 usmrčen, k újmě na zdraví u cestujících, zaměstnanců provozovatele, a ani u jiných osob při MU nedošlo.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nebyla zjištěna.

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

Komisionální prohlídkou vykolejených a poškozených drážních vozidel (EMJ) provedenou dne 17. 6. 2008 DKV Praha, Provozní pracoviště Praha Libeň, bylo zjištěno:

- náklady na opravu hnacího drážního vozidla 471.031-5 odhadnuty na 2 300 000,- Kč.
- náklady na opravu drážního vozidla 071.032-7 odhadnuty na 1 850 000,- Kč.

- náklady na opravu drážního vozidla 971.032-8 odhadnuty na 2 500,- Kč.

Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

Při vykolejení došlo na zařízení SŽDC, s. o., ve správě společnosti ČD, a. s., Správy dopravní cesty Praha, na součástech dopravní cesty v žst. Čelákovice k následujícímu poškození:

- Výhybka č. 22: naražený pravý jazyk,
- Výhybka č. 20a1 (jazyk): zničený přestavník;
- Výhybka č. 20a2 (srdcovka): zničený přestavník;
- Výhybka č. 20b1 (jazyk): naražen pravý vnější jazyk, stopa po násilném přestavení na druhé a třetí kluzné stoličce;

Škoda na součástech dopravní cesty v majetku SŽDC, s. o. byla odhadnuta na 75 000,- Kč.

Ke škodě na životním prostředí při MU nedošlo.

Celková škoda vzniklá při MU je 4 227 500,-Kč.

Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí: teplota vzduchu +18° C, jasno, klidno, viditelnost nesnížená.

Místo MU se nachází v katastru obce Čelákovice.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

Strojvedoucí vlaku Os 9407 v „Zápisu se zaměstnancem“, vyhotoveném provozovatelem dne 6. 6. 2008, uvedl:

„Na směnu jsem nastoupil a bez stresu v PP Nymburk ve 3.59 h. Směna probíhala bez příhod do vjezdu vlaku 9407 do ŽST Čelákovice. Vjížděl jsem na přivolávací návěst po první traťové koleji, rychlostí 40 km/h, na HDV 471.031/971.032. V čele vlaku byl řídící vůz. Viděl jsem, že výhybka č. 22 a 20a je postavena na 2. staniční kolej. Viděl jsem, že na nástupišti u 2. koleje čekají cestující. Náhle došlo v soupravě k úniku vzduchu

a samovolnému zastavení vlaku. Otevřel jsem nouzově jedny dveře a šel jsem zjistit, co se stalo. Došlo k vykolejení vloženého vozu a druhé nápravy 471.031 ve směru jízdy. Situaci jsem oznámil prostřednictvím signalisty výpravčímu a domluvil jsem se, že pustím cestující z vlaku. Prošel jsem soupravu, zjistil, že nikdo není zraněn a pustil jsem cestující ven. Potom jsem vyčkal příjezdu vyšetřujících orgánů.“

Výpravčí žst. Čelákovice v „Zápisu se zaměstnancem“, vyhotoveném provozovatelem dne 6. 6. 2008, uvedl:

„Převzal jsem službu. Na St. 2 je zavedeno telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi St. 2 a DK. Tento zápis byl v předávce služby. Nařídil jsem signalistům přípravu vlakové cesty pro vlak 9407 na 1. a z 1. koleje. V 7:29 signalista St. 2 nahlásil správné postavení a volnost. Tlačítkem jsem dal příkaz k obsluze přivolávací návěsti S. Nejsem si jistý, zda na desce přivolávací návěst svítila. Najednou zavolal signalista, „proč to vypadlo?“. Ptal jsem se, co vypadlo? Ještě před tím volal dispečer PD 4, že budeme otáčet Sv 9497 na Os 9462. Zeptal jsem se signalisty, jestli pro vlak 9497 budou fungovat výměny pro postavení na 2. staniční koleji. On řekl, že se zeptá návěstního mistra.“

Signalista žst. Čelákovice v „Zápisu se zaměstnancem“, vyhotoveném provozovatelem dne 6. 6. 2008, uvedl:

„Po průtrži mračen došlo k zaplavení zhlaví a zastavení správné činnosti zabezpečovacího zařízení. Proto byl zaveden způsob telefonického hlášení o správném postavení a volnosti vlakové cesty mezi výpravčím a stavědlem 2. Tak jsem převzal dne 6. 6. 2008 službu. V té době byly výhybky 17a a 17b zamčeny na 4. kolej pro vjezd a odjezd do Brandýsa. Pro jízdu po 1. a 2. koleji měly výhybky kontrolu, ale nebyly přestavovány. Výpravčí nařídil telefonicky přípravu vlakové cesty pro vlak 9407 z Prahy na 1. kolej. Příkazu jsem rozuměl a zapsal jsem vlak do zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty. Podíval jsem se na závěrníky pojížděných výměn. Viděl jsem i světelné kontrolky do plusu. Přeložil jsem kolejový závěrník pro vjezd od Prahy na 1. kolej. Po výzvě výpravčího k obsluze přivolávací návěsti jsem stiskl tlačítko přivolávací návěsti vjezdového návěstidla od Prahy. Tlačítko jsem držel. Držel jsem ho i v době, kdy se vlak blížil ke stavědlu. Pak jsem zaregistroval, že se vlak sune bokem. To jsem tlačítko pustil a šel jsem zavolat výpravčího. Během vjezdu vlaku 9407 jsem radiče výměn neobsluhoval. Držel jsem tlačítko přivolávací návěsti a navíc výměny byly pod závěrem kolejového závěrníku.“

Návěstní technik v „Zápisu se zaměstnancem“, vyhotoveném provozovatelem dne 6. 6. 2008, uvedl:

„V pondělí po nástupu do směny jsem zjistil, že došlo k zatopení výhybek a přestavníků v obvodu St. 2. Jednalo se o výměny 18, 16, 14a, 14b, 13, 15a/b, 17a/b. Zbytek výměn byl v pořádku, to jsme zjistili měřením. Během pracovního týdne jsme u zatopených výhybek prováděli čištění, sušení a mytí. Nevyhovující výměny byly vypnuty z ústředního stavění. Dnes jsem byl v Lysé nad Labem a v 7:32 mne volal signalista stavědla 2 žst. Čelákovice na mobilní telefon a bylo to z mobilního telefonu. Ptal se, zda je možné přestavovat z první na druhou. Přesné znění dotazu si nepamatuji. Řekl jsem, že ano. Výměny jsou v pořádku a přezkoušené. Až později jsem se dozvěděl, že v Čelákovících došlo k nehodě.“

Signalista žst. Čelákovice v „Zápisu se zaměstnancem“, vyhotoveném provozovatelem dne 24. 6. 2008, uvedl:

„K doplnění mého zápisu ze dne 6. 6. 2028 k mimořádné události ve stanici Čelákovice dodávám:

Výpravčí se mne po hlášení přípravy vlakové cesty zeptal, zda je možno jezdit přes kříž. Po telefonickém dotazu se zabezpečovacím technikem jsem zkusil klíčku přeložit a pak vrátit. Protože nezvonil zvonek rozřezu nevšiml jsem si koncové polohy výhybek a přeložil jsem kolejový závěrník. Po příkazu k obsluze od výpravčího jsem obsloužil přivolávací návěst. Tím mohl vjet vlak 9407 na 2. kolej.“

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby se na provozování dráhy a drážní dopravy nepodílely.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

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

A) Právní předpisy:

A1) Povinnosti vlastníka dráhy - § 20 odst. (1) zákona:

(1) Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami.

A2) Povinnosti provozovatele dráhy – § 22 odst. (1) písm. a), b), c) zákona:

(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.

A3) Povinnosti dopravce – § 35 odst. (1) písm. a), b), d), e), f), g) zákona:

(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.

A4) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni – § 49 odst. (3) písm. b) zákona:

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

A5) Pravidla provozování dráhy – § 2 odst. (4) vyhlášky č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173):

(4) K zajištění činností a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na zabezpečení dráhy, obsluze dráhy a organizování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci provozovatele dráhy, slouží technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

A6) Pravidla provozování dráhy – § 10 vyhlášky č.173:

K zajištění provozování dráhy slouží pravidla, jimiž se stanoví způsob a podmínky obsluhy dráhy prostřednictvím dopraven a stanovišť a pro obsluhu výhybek a zabezpečovacího zařízení.

A7) Pravidla provozování dráhy – § 11 vyhlášky č.173:

(4) Pro každou dopravnu s kolejovým rozvětvením se zpracovávají odborně způsobilou osobou technologické postupy činností při provozování dráhy a provozování drážní dopravy podle údajů o technickém vybavení dopravní a způsobu jejího využití.

A8) Pravidla provozování dráhy – § 12 odst. (1, 2, 3, 4,) vyhlášky č.173:

(1) Výhybky může obsluhovat pouze odborně způsobilá osoba. Výhybku není dovoleno přestavovat před pohybujícími se drážními vozidly tak, aby byla ohrožena bezpečnost jejich jízdy, pod pohybujícími se vozidly, s výjimkou výhybek, které se přestavují přímo vozidly, a v případech odvrácení nebezpečí.

(2) Výhybky kolejových spojek musí být po skončené manipulaci přestaveny do souhlasné polohy umožňující jízdu přímým nebo vedlejším směrem.

(3) Zabezpečovací zařízení může obsluhovat pouze odborně způsobilá osoba.

(4) Ovládací prvky, kterými se provádí nouzová obsluha, musí být opatřeny bezpečnostními závěry nebo počítadly obsluhy nebo jejich použití musí být dokumentováno technickým zařízením. Každé použití ovládacích prvků pro nouzovou obsluhu nebo sejmutí bezpečnostních závěrů musí být zdůvodněno a evidováno.

A9) Pravidla provozování dráhy – § 14 odst. (1, 4) vyhlášky č.173:

(1) Řízení drážní dopravy se organizuje podle jízdního řádu. Při obsluze dráhy se pro řízení drážní dopravy využívá závislostí, vyplývajících z činnosti provozovaného zabezpečovacího zařízení.

(4) Drážní dopravu... mohou řídit nebo na řízení drážní dopravy se podílet jen odborně způsobilé osoby.

A10) Pravidla provozování dráhy – § 15 odst. (1, 2, 8) písm. b) vyhlášky č.173:

(1) Vjezd vlaku do dopravní s kolejovým rozvětvením, jízdu vlaku v dopravně a odjezd vlaku z dopravní lze dovolit bez zavedení dalších opatření, jsou-li splněny tyto podmínky:

b) zařízení chráníci vlakovou cestu proti jízdě drážních vozidel z kolejí, které nejsou

určeny pro jízdy vlaků, výhybky pojižděné a výhybky odvrtné musí být ve správné poloze pro danou vlakovou cestu a nesmí být přestaveny, dokud vlak příslušnou část vlakové cesty neuvolní (s výjimkou samovratných výhybek, pojižděných po hrotu jazyků).

(2) Vjezd vlaku do dopravní s kolejovým rozvětvením se smí bez zavedení dalších opatření povolit, jen je-li vlaková cesta správně postavena a volná podle podmínek odstavce 1.

(8) Činnosti při zabezpečení vjezdu, odjezdu a průjezdu vlaku a způsob zabezpečení jízdy vlaků se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.

A11) Pravidla provozování drážní dopravy – § 33 odst. (2) vyhlášky č. 173:

(2) K zajištění činností podle odstavce 1 a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci dopravce, slouží jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech dopravce.

A12) Výklad některých pojmů – § 1 písm. m) vyhlášky č. 173:

pro účely této vyhlášky se rozumí:

l) vlakovou cestou úsek koleje v dopravně s kolejovým rozvětvením, určený pro danou jízdu vlaku,

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 a podle možností i před jinou překážkou.

B) Vztažné technologické postupy pro jednotlivé činnosti obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele a to zejména v ČD D 1 - Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy (dále jen ČD D1), ČD D2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy (dále jen ČD D2) a ČD Z 1 - Předpis pro obsluhu staničního a traťového zabezpečovacího zařízení:

B1) ČD D1

článek 119:

Návěst PN (přerušované bílé světlo) dovoluje jízdu kolem hlavního návěstidla s návěstí Stůj, které je zhaslé či má pochybnou návěst nebo dovoluje jízdu kolem přenosné návěstí Stůj; předvěstí návěst Stůj na následujícím hlavním návěstidle (bez samostatné předvěsti) a přikazuje strojvedoucímu vlaku jízdu podle rozhledových poměrů.

B2) ČD D2 - Základní pojmy

článek 21:

Jízda podle rozhledových poměrů je takový způsob jízdy, při kterém musí strojvedoucí zastavit vlak nebo posunový díl před stojícími nebo stejným směrem jedoucími vozidly ve společné jízdni cestě a podle možností i před jinou překážkou, ohrožující jeho jízdu (včetně protijedoucích vozidel), přičemž nejvyšší dovolená rychlost nesmí být překročena.

B3) ČD D2 – Výhybky a kolejové křižovatky

článek 85:

S výjimkou možnosti zabránění hrozícímu nebezpečí je zakázáno:

- a) přestavovat výměny nebo přestavitelné srdcovky těsně před pohyblivými se vozidly;*
- b) přestavovat výměny nebo přestavitelné srdcovky výhybek a kolejových křižovatek, obsazených vozidly.*

článek 87:

Pro jízdy vlaků, PMD a pro posun obsluhují výhybky a za jejich správné postavení na určenou kolej odpovídají výhybkáři...

B4) ČD D2 – Příprava vlakové cesty

článek 460:

...V případech, kdy zabezpečovací zařízení nevykazuje správnou činnost, popř. není-li vůbec, musí se zvláště přezkoušet poloha výhybek ve vlakové cestě i odvrtných výhybek (popř. jiných zařízení přímé boční ochrany) před jízdou vlaku, a to podle způsobu jejich zajištění a obsluhy buď na stavědle, nebo jejich prohlídkou na místě.

Článek 461:

Přezkoušet správnou polohu výhybek a výkolejek ve vlakové cestě je třeba:

- d) není-li možné pro poruchu nebo z jiné příčiny uzavřít závěr výměn;*
- f) na žádost udržujícího zaměstnance při údržbě nebo opravě zabezpečovacího zařízení;*
- g) při poruše indikačních prvků polohy výhybky nebo výkolejky.*

Článek 462:

Správná poloha výhybek a výkolejek ve vlakové cestě se přezkouší takto:

- b) u stavědel mechanických a elektromechanických přeložením kolejového závěrníku;*
- c) u stavědel elektromechanických, kde jsou výhybky s elektromotorickými přestavníky, kontrolou polohy výhybek a výkolejek podle optické kontroly a přeložením kolejového závěrníku.*

Článek 463:

Správnou polohu výhybek a výkolejek přezkouší na svých pracovištích zaměstnanci odpovědní za přípravu vlakové cesty.

V případě potřeby (porucha zabezpečovacího zařízení a pod.) je nutno přezkoušet správnou polohu výhybek a výkolejek na místě.

Přezkouší-li polohu výhybek a výkolejek výhybkář, ohlásí přezkoušení výpravčímu a poznamená to do zápisníku na stanovišti s udáním času, čísla očekávaného vlaku a vjezdové (odjezdové) koleje nebo přímo v dopravním deníku, má-li s ním společné stanoviště.

Článek 464:

Nejsou-li výjimečně uzávorovány ani uzamčeny mechanickými zámky ručně přestavované výhybky, pojížděné proti hrotu, výhybky s přestavitelnými srdcovkami, odvrtné výhybky a výkolejky, zjistí oprávnění zaměstnanci jejich polohu prohlídkou na místě.

Přitom se musí přesvědčit, přiléhá-li jazyk k opornici, u srdcovek s pohyblivými částmi přiléhají-li hroty ke křídlovým nebo kolenovým kolejnicím a účinkují-li správně jejich závěry (nejsou-li zakryty) a stavěcí zařízení. Křížovatkové výhybky bez srdcovek s pohyblivými částmi nebo jednoduché výhybky se zajistí přenosným výměnovým zámkem a střeží se nebo se zajistí přenosným výměnovým zámkem uzamykatelným. Křížovatkové výhybky se srdcovkami s pohyblivými částmi a kolejové křížovatky se srdcovkami s pohyblivými částmi musí být opatřeny výměnovými zámky, kterými se v oblasti výměny i srdcovky zajistí.

Stejně se postupuje, nelze-li přezkoušet správnou polohu výhybek a výkolejek, vybavenými mechanickými nebo elektrickými přestavníky, pokud ji nelze přezkoušet podle čl. 462.

Článek 467:

...Za provedení přípravy vlakové cesty v přiděleném obvodu odpovědnosti a za podání předepsaného hlášení o připravené vlakové cestě odpovídá zaměstnanec, jemuž byl dotčený obvod odpovědnosti přidělen.

Článek 468:

...Výpravčí smí dovolit vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku, jen když jsou v jeho obvodu odpovědnosti za volnost vlakové cesty splněny podmínky prvního odstavce a když všichni zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty ohlásí provedení přípravy vlakové cesty.

Článek 469:

Příkazem k přípravě vlakové cesty nařizuje výpravčí zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty, aby v určených obvodech:

c) postavili vlakovou cestu, přičemž se musí přesvědčit, že:

– výhybky ve vlakové cestě, odvrtné výhybky a odvrtné výkolejky jsou přestaveny a zajištěny ve správné poloze;

Článek 473:

V případech, kdy nelze výpravčímu ohlásit provedení přípravy vlakové cesty obsluhou zabezpečovacího zařízení, musí výpravčí zavést telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty takto: „V 10.20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty. Pálek.“

V případech, kdy je nutno zavést telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty jen pro konkrétní stanoviště nebo jen pro konkrétní směr jízdy, nařídí výpravčí jeho provádění takto: „V 10.20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem 1 a dopravní kanceláří. Pálek.“ nebo: „V 10.20 zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty pro vjezd a odjezd (pro vjezd, pro odjezd) do Krnova. Doubek.“. Při telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty se postupuje podle čl. 474 a 475.

Článek 474:

Zaměstnanci, kteří neobsluhují zabezpečovacího zařízení, hlásí zastavení rušícího posunu a volnost vlakové cesty výpravčímu telefonicky, popř. písemně.

Telefonické nebo osobní hlášení zní takto: „První stavědlo. Pro vlak 67 903 na čtvrtou kolej volno. Kubeš.“, popř.: „Třetí stanoviště. Pro vlak 755 ze druhé koleje volno. Šafránek.“

Nelze-li pro jízdu vlaku obsluhovat staniční zabezpečovací zařízení (není-li pro tuto jízdu zařízení nebo je poroucháno) anebo se jedná o skupinu kolejí se společným kolejovým závěrníkem, popř. požádá-li o to udržující zaměstnanec SDC, musí se provedení přípravy vlakové cesty ohlásit telefonicky, popř. písemně. V ZDD se uvede, pro kterou skupinu (skupiny) kolejí se společným závěrníkem je nařízen tento postup. Postup obsluhy zabezpečovacího zařízení při poruchách staničního zabezpečovacího zařízení stanoví předpisy pro jeho obsluhu...

B5) ČD Z 1

Článek 51:

Výhybka přestavovaná ústředně elektrickým přestavníkem z mechanického stavědla je v koncové poloze správně přestavena:

a) je-li ovládací prvek výhybky v předepsané poloze pro požadovanou jízdní cestu a ruční západka tohoto ovládacího prvku je řádně zaklesnuta (pokud je zřízena);

b) souhlasí-li poloha ovládacího prvku výhybky s indikací polohy výhybky.

Článek 69:

Stavěcí páky, kličky, řadiče nebo tlačítka musí obsluhující zaměstnanec překládat, stlačovat nebo povytahovat až do koncové polohy. Po přeložení ovládacího prvku, který má ruční západku, musí obsluhující zaměstnanec zkontrolovat řádné zaklesnutí ruční západky. Obsluhující zaměstnanec se po obsluze ovládacího prvku ZZ musí přesvědčit, že příkaz byl ZZ přijat a provádí se nebo byl proveden.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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.

V době vzniku předmětné MU měli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a drážní dopravy platný posudek o zdravotní způsobilosti.

Požadavky na odbornou způsobilost, včetně způsobu jejího prosazování stanoví vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce "ČD Ok 2 Výcvikový a zkušební 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.

Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a drážní dopravy byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

Podmínkou způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Strojvedoucí je držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 015439, vydaný Drážním úřadem v Praze, dne 17. 10. 1997, pro druh vozidel MM, MH, ME, MK, E, S, ES, na dráze C, R, V. Poslední ověření znalostí, v rozsahu zkoušky V - 08 strojvedoucí, vykonal dne 10. 6. 2002, s výsledkem – prospěl. Seznámení strojvedoucího s traťovými poměry na tratích a v dopravních ukládá provozovateli drážní dopravy odst.1, písm. a), § 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Způsob poznání traťových a místních poměrů strojvedoucího v denní a noční době stanoví předpisy ČD V 1, ČD V 2 a ČD D 2. Strojvedoucí byl osobou odborně způsobilou, s platným poznáním.

Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Technologické postupy pro kontrolní činnost jsou obsaženy ve vnitřních předpisech a dalších opatřeních provozovatele, jejich nedodržování ve vztahu k příčinám a okolnostem vzniku MU nebylo zjištěno. V žst. Čelákovice jsou vedeny záznamy o provedených vnitřních kontrolách provozovatele. Tyto záznamy neobsahují žádná zjištění související s touto MU.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem železniční, celostátní dráhy Lysá nad Labem – Praha-Vysočany je Správa železniční dopravní cesty se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1 Nové Město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy byly České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222 ,Praha 1, PSČ 110 15, na základě úředního povolení vydaného Drážním

úřadem Praha dne 6. 5. 1996 pod č. j. 1814/96-DÚ/O-SI, ev. č. ÚP/1996/1643, a Licence provozovatele drážní dopravy, č. j. 1 – 157/96-DÚ/O-Bp, ev. č. L/1996/5000, udělené Drážním úřadem Praha dne 21. května 1996 právnické osobě – dopravci, s obchodním jménem „České dráhy, a. s.“.

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nemá souvislost s příčinou mimořádné události.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly použity následující vnitrostátní předpisy:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, 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;
- 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. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- 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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly použity technologické postupy obsažené v následujících vnitřních předpisech provozovatele dráhy a drážní dopravy, schválené rozhodnutím osoby odborně způsobilé:

- vnitřní předpis ČD D 1 - Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. 04 1997, č. j.: 55 216/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D 2 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 03 1997, č. j.: 55 097/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD D 17 - Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 31. 10. 2006, č. j.: 70 778/2006, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD Ok 2 - Výcvikový a zkušební řád Českých drah, a. s., schválený rozhodnutím dne 07. 12. 2005, č. j.: 61773/05-O 10, v platném znění;

- vnitřní předpis ČD Z 1 - Předpis pro obsluhu staničního a traťového zabezpečovacího zařízení; schválený rozhodnutím dne 26. 03. 2007, č. j.: 56 704/2007, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD T - 100 Provoz zabezpečovacích zařízení, schválený rozhodnutím dne 19. 09. 1978, č. j.: 15979/78-14, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V - 8/II Předpis pro údržbu rychloměrů a vyhodnocování jejich záznamů, schválený rozhodnutím dne 05. 10. 2000, č. j.: 57732/2000, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V 1 - Předpis pro organizaci provozu v depech kolejových vozidel, schválený rozhodnutím dne 20. 03. 1998, č. j.: 55027/98-O 18, v platném znění;
- vnitřní předpis ČD V 2 - Předpis pro lokomotivní čety, schválený rozhodnutím dne 08. 01. 1998, č. j.: 60796/97-O 18, v platném znění.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

V žst. Čelákovice je elektromechanické zabezpečovací zařízení 2. kategorie dle TNŽ 342620, ke kterému byl vydán Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení ve smyslu § 47 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ev. č. PZ 1716/97-E.46, vydaný Drážním úřadem Praha pod č. j. 2-1114/97-DÚ, který má prodloužení platnosti na dobu neurčitou, ze dne 9. 2. 2007, pod č. j. 2-1522/07-DÚ.

Staniční zabezpečovací zařízení je elektromechanické se světelnými návěstidly. Výhybky č. 22, č. 20a, č. 20b a č. 17a jsou přestavovány elektromotorickými přestavníky ze stavědla St 2.

Staniční zabezpečovací zařízení v žst. Čelákovice není vybaveno záznamovým zařízením. Dle předložené dokumentace provádění údržby staničního zabezpečovacího zařízení, byla tato prováděna v souladu s vnitřními předpisy provozovatele. Doklady jsou součástí spisu. Při jízdě vlaku Os 9407 nebylo staniční zabezpečovací zařízení obsluhováno, neboť nezaručovalo, po zaplavení pražského zhlaví přívalovou vodou dne 1. 6. 2008, správnou činnost. Činnost zabezpečovacího zařízení byla nahrazena zavedením dopravního opatření.

Dle zjištění při ohledání místa vzniku MU a výsledků ověřovacího pokusu ze dne 17. 6. 2008, nebyl stav zabezpečovacího zařízení v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.2 Součásti dráhy

Na základě výsledků ohledání místa vzniku MU a výsledků provedených měření železničního svršku včetně výhybky č. 22 lze konstatovat, že technický stav součástí dopravní cesty nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. Zápisy o měření železničního svršku po MU jsou součástí spisu.

3.4.3 Komunikační prostředky

Celostátní dráha Lysá nad Labem – Praha-Vysočany je vybavena a provozována traťovým radiovým systémem (dále jen TRS). TRS umožňuje traťové radiové spojení, které dovoluje

předávat pokyny, zprávy, kódované příkazy, kódovaná hlášení a jiné informace pro řízení dopravy.

Komunikace mezi výpravčím žst. Čelákovice a signalistou stavědla 2 žst. Čelákovice byla uskutečněna na výhybkářském spojení.

Pro komunikaci mezi signalistou stavědla 2 žst. Čelákovice a návěstním mistrem byl použit mobilní telefon.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

EMJ 471.031-5 + 071.032-7 + 971.032-8 byla vyrobena v roce 2007, výrobce ČKD VAGONKA, a. s., Ostrava;

Dvoupodlažní elektrický vůz 471.031-5 měl platný „Průkaz způsobilosti“ pod ev. č. PZ 11124/07-V.05, vydaný Drážním úřadem Praha dne 07. 03. 2007, poslední pravidelná technická kontrola provedena dne 16. 2. 2008 s výsledkem bez závad.

Vložený vůz 071.032-7 měl poslední pravidelnou technickou kontrolu provedenou dne 11. 4. 2008 s výsledkem bez závad.

Dvoupodlažní řídicí vůz 971.032-8 měl platný „Průkaz způsobilosti“ pod ev. č. PZ 11165/07-V.23 vydaný Drážním úřadem Praha dne 23. 4. 2007, poslední pravidelná technická kontrola provedena dne 11. 4. 2008, s výsledkem bez závad.

Řídicí vůz byl ve smyslu vyhlášky č. 173/1995 Sb., příloha č. 3, část II, odst. 5., vybaven záznamovým zařízením, registračním rychloměrem TRAMEX RE, číslo tachografu 6041, s elektronickým záznamem dat a rozsahem měření rychlosti 0 – 110 km/h.

Vyhodnocením dat zaznamenaných registračním rychloměrem č. 6041, číslo jízdy 09710328_2008_06_06_55_20.uni, vyplývá:

- nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 9704 při jízdě podle rozhledových poměrů – 40 km/h, nebyla překročena;
- vlakový zabezpečovač byl v činnosti a byl strojvedoucím obsluhován v celé předcházející části registrované směny;

Drážní vozidla nemají příčinnou souvislost se vznikem MU.

Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Záznamy o organizování drážní dopravy jsou vedeny v elektronickém „Dopravním deníku“ a jsou prováděny podle technologických postupů provozovatele. Kopie příslušné části elektronického Dopravního deníku je součástí spisu.

Na stavědle St 2 žst. Čelákovice je veden „Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty“. Kopie příslušné části Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty je součástí spisu.

Za stavu, kdy zabezpečovací zařízení nezaručovalo správnou činnost, bylo zavedeno telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem St 2 a dopravní kancelář. Vjezd vlaků od žst. Mstětice do žst. Čelákovice byl dovolován přivolávací návěstí na vjezdovém návěstidle S. Pokyn k obsluze přivolávací návěstí byl výpravčím dán až po ohlášení signalistů stavědla St 2 a St 1, že vlaková cesta pro vlak Os 9407 je postavená a volná.

Signalista stavědla St 2 na dotaz výpravčího při nařizování přípravy vlakové cesty pro vlak 9407, zda lze přestavit výhybky z 1 koleje na 2 kolej, ověřil tuto možnost telefonicky u návěstního technika a po kladné odpovědi si možnost přestavení výhybek ještě prakticky ověřil přeložením řadiče výhybky 20a/22 a přestavením výhybek z 1. na 2. kolej a zpět. Aniž by si po tomto úkonu ověřil koncovou polohu jazyků výhybky č. 22, po výzvě k obsluze přivolávací návěstí tuto obsloužil.

Dle vyjádření strojvedoucího byla pro vlak Os 9407 postavena vlaková cesta na 2. dopravní kolej, a vzhledem k cestujícím stojícím na nástupišti u této koleje, neměl při vjezdu do žst. na přivolávací návěst žádné pochybnosti. Podmínky pro jízdu podle rozhledových poměrů byly strojvedoucím dodrženy.

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

Za prokázaná hlášení v souvislosti s MU lze považovat komunikaci mezi výpravčím a signalistou stavědla St 2 při nařízení přípravy vlakové cesty pro vlak Os 9407, včetně ohlášení postavení a volnosti vlakové cesty. Dále komunikaci mezi signalistou stavědla St 2 a návěstním technikem.

Za prokázané hlášení lze rovněž považovat oznámení o vykolejení DV signalistou stavědla St 2 výpravčímu.

Dalším verbálním hlášením bylo oznámení o vzniku MU výpravčím žst. Čelákovice na IZS dle ohlašovacího rozvrhu.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo provozovatelem zabezpečeno v souladu s vyhláškou 376/2006 Sb.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Os 9407 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 6. června 2008, v 03:51 hodin. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.;
- výpravčí žst. Čelákovice nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 6. června 2008, v 06:00 hodin. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.;
- signalista stavědla 2 žst. Čelákovice nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 6. června 2008, v 06:00 hodin. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.;

Šetřením bylo zjištěno, že pracovní doba všech osob zúčastněných na MU byla v souladu se zákoníkem práce a turnusovým řádem ČD, a. s.

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetření neprokázalo jejich vystavení fyzickému ani psychickému stresu před vznikem MU.

Orientační dechová zkouška signalisty stavědla St 2 a strojvedoucího vlaku Os 9407 na požití alkoholu byla provedena VI RIBŽD Praha, ČD, a. s., s výsledkem negativním.

Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

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

Vlak Os 9407 byl veden řídícím vozem 971.032-8. Jeho řídicí pult je ergonomicky uspořádán tak, že strojvedoucímu nic nebrání v rozhledu před DV. Ve směru jízdy vlaku Os 9407, na místě MU, nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu zhoršovalo výhled. Uspořádání stanoviště strojvedoucího nemá příčinnou souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Obdobná MU nebyla v žst. Čelákovice 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 6. června 2008 v 07:33 hodin došlo k MU v drážní dopravě ve smyslu § 49 zákona, kdy na dráze železniční, celostátní, trať 524A Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, v žst. Čelákovice, na výhybce č. 22, v km 8,713 vykolejil vlak Os 9407.

Při MU nebyl nikdo usmrcen a nedošlo k žádné újmě na zdraví. Celková zjištěná škoda činí 4 227 500,-Kč.

Vlak Os 9407 byl určen k přepravě cestujících z výchozí žst. Praha Masarykovo nádraží do cílové žst. Kolín. Vlak byl sestaven z řídicího vozu, vloženého vozu a elektrického vozu EMJ 971.032-8/071.032-7/471.031-5. Délka 79 metrů, 12 náprav, hmotnosti 180 tun. Vlak byl brzděn I. způsobem, normativ potřebných brzdících procent 103, skutečná brzdící procenta 140.

Dne 6. 6. 2008 bylo v žst. Čelákovice zavedené telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem St 2 a dopravní kanceláří, neboť zabezpečovací zařízení nezaručovalo, po zaplavení pražského zhlaví přívalovou vodou dne 1. 6. 2008, správnou činnost. Vjezd vlaků od žst. Mstětice do žst. Čelákovice byl dovolován přivolávací návěstí na vjezdovém návěstidle S.

Vlak Os 9407 odjel ze žst. Mstětice v 7:28 hodin. Výpravčí žst. Čelákovice nařídil signalistům stavědel St 1 a St 2 přípravu vlakové cesty pro tento vlak na 1. a z 1. koleje a současně se dotázal signalisty stavědla St 2, zda lze přestavit výhybky z 1. koleje na 2. kolej. Signalista stavědla St 2 ověřil tuto možnost telefonicky u návěstního technika a po kladné odpovědi si možnost přestavení výhybek ještě prakticky ověřil přeložením radiče výhybky 20a/22 a přestavením výhybek z 1. na 2. kolej a zpět. Aniž by si po tomto úkonu ověřil koncovou polohu jazyků výhybky č. 22, ohlásil signalista stavědla St 2 v 7:29 hodin telefonicky výpravčímu postavení a volnost vlakové cesty pro vlak Os 9407 na 1. kolej. Po výzvě výpravčího k obsluze přivolávací návěsti pro vlak Os 9407 dané tlačítkem, stiskl signalista stavědla St 2 tlačítko přivolávací návěsti Pn S a sledoval vjezd vlaku.

Strojvedoucí vlaku Os 9407 vjížděl do žst. Čelákovice na přivolávací návěst na vjezdovém návěstidle S za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů. Při jízdě viděl, že výhybky č. 22 a 20a jsou postaveny na 2. kolej a současně i skutečnost, že na nástupišti u 2. koleje čekají cestující. Na výhybce č. 22 řídicí vůz EMJ vjel přes výhybky č. 22 a 20a do odbočky na kolej č. 2, vložený vůz jel rovněž do odbočky a v kolejové spojce mezi výhybkami č. 22 a 20a/b vykolejil. Elektrický vůz jel směrem na kolej č. 1 a v obvodu výhybky č. 22 vykolejil.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že řídicí vůz stál nevykolejen na koleji č. 2 za výhybkou č. 20a/b. Vložený vůz byl vykolejen všemi dvojkolími v kolejové spojce mezi výhybkou č. 22 a č. 20a/b. Elektrický vůz stál na koleji č. 1 za výhybkou č. 22. První dvojkolí vozu ve směru jízdy vlaku stálo vpravo na ohnutém jazyku výhybky č. 19 a levé kolo stálo na odbočné opornici této výhybky. Druhé dvojkolí předního podvozku bylo vykolejeno vpravo. Druhé dvojkolí bylo vykolejeno vlevo, s koly na obou stranách mezi opornicí a jazykem.

Vznik MU nahlásil výpravčímu žst. Čelákovice signalista stavědla St 2, výpravčí dále postupoval dle ohlašovacího rozvrhu provozovatele.

Integrovaný záchranný systém (dále jen IZS) byl aktivován výpravčím žst. Čelákovice bezprostředně po vzniku MU. Na místě zasahovala výjezdová jednotka Hasičské záchranné služby ČD, a. s. (dále jen HZS ČD, a. s.), a Policie České republiky. Jiné složky integrovaného záchranného systému na místě MU nezasahovaly.

Provozování drážní dopravy bylo přerušeno mezi žst. Čelákovice a žst. Mstětice od 7:33 do 23:00 hodin dne 6. 6. 2008, kdy byl obnoven provoz na 2 koleji. Na 1 koleji byl obnoven provoz dne 7. 6. 2008 ve 23:00 hodin.

Provozování drážní dopravy mezi žst. Čelákovice a žst. Brandýs nad Labem bylo přerušeno od 11:15 hod do 21:00 hod dne 6. 6. 2008.

4.2 Rozbor

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

Povinnost uložená vlastníkovu dráhy § 20 odst. (1) zákona, je mimo jiné zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost. Šetřením bylo zjištěno, že tuto povinnost vlastník dráhy splnil tím, že ihned po zaplavení výhybek přívalovým deštěm začaly probíhat práce na opravě dráhy, její provozuschopnost byla zajištěna do doby jejich ukončení dopravním opatřením.

Povinnost uložená provozovateli § 22 odst. (1) písm. a) zákona, je:

- provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení;

Pro zabezpečení této povinnosti je bezpodmínečně nutné dodržet podmínky stanovené zákonem a prováděcími právními předpisy k tomuto zákonu. V daném případě pak zejména podmínky stanovené vyhláškou č. 173, kterou jsou dána pravidla pro provozování dráhy a pravidla pro provozování drážní dopravy, včetně jejich aplikací zapracovaných do technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele:

Pro účely zjištění příčin a okolností vzniku MU dne 6. 6. 2008 v žst. Čelákovice bylo posuzováno zejména plnění.

§ 22 odst. (1) písm. c) zákona [viz čl. 3.2.1 A2) této zprávy], **§ 14 odst. (4) vyhlášky č. 173** [viz čl. 3.2.1 A9) této zprávy]:

bylo zjištěno, že výpravčí a signalista stavědla St 2, provádějící činnosti při provozování dráhy, byli odborně a zdravotně způsobilí.

§ 35 odst. (1) písm. d), e), f), g) zákona, [viz čl. 3.2.1 A3) této zprávy]:

d) bylo zjištěno, že všechna drážní vozidla a určená technická zařízení dotčená MU měla platný průkaz způsobilosti a byla v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti,

e) bylo zjištěno, že strojvedoucí řídící drážní hnací vozidlo dotčené MU měl platný průkaz způsobilosti k jeho řízení,

f) bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku Os 9407 byl zdravotně a odborně způsobilý,

g) bylo zjištěno, že byly splněny pokyny provozovatele při organizování drážní dopravy tím, že při jízdě na přivolávací návěst byly dodrženy podmínky jízdy podle rozhledových poměrů [viz též čl. 3.2.1 A3) písm. g), A12) písm. m), B1) článek 119, B2) článek 21) této zprávy].

§ 49 odst. (3) písm. b) zákona [viz čl. 3.2.1 A4) této zprávy]:

místo vzniku MU bylo provozovatelem řádně zajištěno.

§ 2 odst. (4), § 33 odst. (2) vyhlášky č. 173 [viz čl. 3.2.1 A5), A11)]:

bylo zjištěno, že provozovatel stanovil ve svých vnitřních předpisech technologické postupy:

- k zajištění činností pro obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy,

- pro činnosti při řízení DV.

§ 10 vyhlášky č.173 [viz čl. 3.2.1 A6) této zprávy]:

bylo zjištěno, že provozovatel vydal pravidla, jimiž stanoví způsob a podmínky obsluhy dráhy prostřednictvím dopraven a stanovišť a pro obsluhu výhybek a zabezpečovacího zařízení, a to zejména ve vnitřních předpisech ČD D2, ČD Z 1 [viz čl. 3.3.2 této zprávy].

§ 11 odst. (4) vyhlášky č.173 [viz čl. 3.2.1 A7) této zprávy]:

bylo zjištěno, že provozovatel vydal Staniční řád žst. Čelákovice jako součást základní dopravní dokumentace (ZDD), ve kterém mimo jiné stanovil rozdělení a obsluhu výhybek zaměstnancům podílejícím se na řízení drážní dopravy.

Staniční řád je součástí spisu.

§ 12 odst. (1, 2, 3, 4) vyhlášky č.173 [viz čl. 3.2.1 A7) této zprávy]:

bylo zjištěno, že signalista stavědla St 2 byl odborně způsobilý k obsluze výhybek a zabezpečovacího zařízení. Dále bylo zjištěno, že výměnová část výhybky č. 22 byla přestavena pod pohyblivými se DV.

Olověnkové bezpečnostní závěry byly zavěšeny plnopočetně.

§ 14 odst. (1) vyhlášky č.173 [viz čl. 3.2.1 A9) této zprávy]:

bylo zjištěno, že řízení drážní dopravy bylo organizováno podle jízdního řádu. Dále bylo zjištěno, že z důvodu nezaručené správné činnosti staničního zabezpečovacího zařízení nebylo možné při jízdě vlaku Os 9407 využít závislostí vyplývajících z jeho činností. Tyto závislosti byly nahrazeny zavedením dopravních opatření, tj. lidským činitelem.

§ 15 odst. (1, 2, 8) vyhlášky č.173 [viz čl. 3.2.1 A10) této zprávy]:

bylo zjištěno, že ve vlakové cestě [viz čl. 3.2.1 A13 písm. I) této zprávy] pro vlak Os 9407, která byla výpravčím nařízena na 1. a z 1. koleje, nebyly správně postaveny výhybky č. 22 a 20a, neboť řídící vůz tohoto vlaku řazený jako první ve směru jízdy, vjel bez vykolejení na 2. kolej. Dále bylo zjištěno, že po přejetí řídícího vozu byla výměna výhybky č. 22 přestavena na 1. kolej pod jedoucím vloženým vozem.

Vjezd vlaku do žst. Čelákovice byl tedy dovolen, aniž by byla pro tento vlak správně postavena vlaková cesta. Tím došlo k porušení technologických postupů pro činnosti při zabezpečení vjezdu vlaku Os 9407, stanovených provozovatelem dráhy, a to zejména článku:

469. ČD D2 [viz čl. 3.2.1 B4) této zprávy]:

bylo zjištěno, že výpravčí dal příkaz signalistům stavědla St. 1 a St. 2 k přípravě vlakové cesty pro vlak Os 9407 na 1. a z 1. koleje a tím jim nařídil postavit vlakovou cestu pro tento vlak a přesvědčit se, že výhybky ve vlakové cestě, tedy i výhybka č. 22, a odvrtné výhybky, tedy i výhybka č. 20a, jsou přestaveny a zajištěny ve správné poloze.

460. ČD D2 [viz čl. 3.2.1 B4) této zprávy]:

bylo zjištěno neprovedení přezkoušení polohy výhybky č. 22 ve vlakové cestě a polohy odvrtné výhybky č. 20a přestavovaných elektromotorickým přestavníkem na stavědle St 2 po příkazu k jejich přestavení, daným obsluhou ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení (radičem), a to:

1. zjištěním, zda příkaz k přestavení byl zabezpečovacím zařízením přijat a provádí se, nebo byl proveden,
2. přezkoušením, zda výměny výhybek jsou v koncové poloze,
3. přezkoušením, zda ovládací prvek (řadič) souhlasí s polohou výměn, a to včetně světelné indikace

[viz též čl. 3.2.1 B4 čl. 462, 463, 464, B5 čl. 51, 69) této zprávy].

85, 467, 468, ČD D2 [viz čl. 3.2.1 B4) této zprávy]:

bylo zjištěno, že signalista St. 2 ohlásil výpravčímu postavení a volnost vlakové cesty pro vlak Os 9407, přestože se o správné postavení výhybek nepřesvědčil. Výpravčí na základě tohoto ohlášení vjezd vlaku Os 9407 do žst. Čelákovice dovolil.

Šetřením nebylo prokázáno, zda k přestavení výměny výhybky č. 22 pod jedoucím vloženým vozem vlaku Os 9407 došlo technickou závadou (výměna výhybky č. 22 se po přeložení řadiče nepřestavila a stalo se tak až vlivem jízdy vlaku přes tuto výhybku) a nebo vlivem lidského činitele.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že dne 6. 6. 2008 v žst. Čelákovice při vjezdu vlaku Os 9407 nebylo plnění povinností uložených provozovateli dráhy ustanovením § 22 odst. (1) písm. a) zákona zajištěno.

V činnosti integrovaného záchranného systému nebyly zjištěny v průběhu záchranných prací a při likvidaci následků MU závady.

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 MU bylo:

nesprávná poloha výhybky č. 22 ve vlakové cestě pro vlak Os 9407 a její přestavení pod jedoucím vloženým vozem, zařazeným do tohoto vlaku jako druhé drážní vozidlo.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou vzniku MU bylo:

nedodržení technologických postupů pro obsluhu dráhy a pravidel pro obsluhu výhybek a zabezpečovacího zařízení provozovatele dráhy tím, že při zavedeném telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem St 2 a dopravní kanceláří bylo provedeno ohlášení postavení a volnosti vlakové cesty pro vlak Os 9407 na 1. kolej bez přezkoušení správné polohy výhybek č. 22 a 20a, a tím umožněn vjezd tohoto vlaku na nesprávně postavenou výhybku č. 22.

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

Nebyly zjištěny.

Ke vzniku MU došlo z důvodu porušení právních předpisů:

§ 22 odst. (1) písm. a), zákona, § 2 odst. (4), § 10, § 12 odst. (1), § 15 odst. (1) písm. b), odst. (2, 8) vyhlášky č. 173 [viz čl. 3.2.1 A2), A5), A6), A8, A10) této zprávy], aplikovaných a rozpracovaných v technologických postupech obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a drážní dopravy ČD D2 článek 85, 460, 461, 462, 463, 467, 468, 469, 474, ČD Z 1 článek 51, 69 [viz čl. 3.2.1 B3), B4), B5)) této zprávy].

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 zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

K MU přijaly ČD, a. s. následující opatření:

- signalistovi stavědla 2 žst. Čelákovice byla po vzniku MU na místě pozastavena odborná způsobilost k výkonu funkce až do doby vykonání odborné zkoušky;
- s příčinami a okolnostmi vzniku MU budou prokazatelně seznámeni všichni provozní zaměstnanci uzlové žst. Praha v termínu do 31. 8. 2008.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Nebylo vydáno.

V Praze dne 19. prosince 2008

Drahomír Pistorius, v.r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Praha

Zdeněk Malý, v.r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto 1: Celkový pohled na vykolejenou soupravu



Foto 2: Vykolejený podvozek soupravy

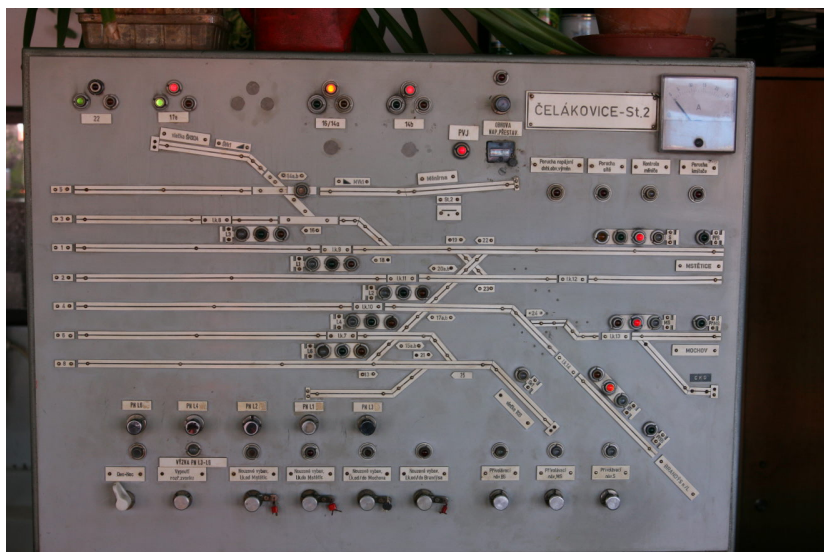


Foto 3: Kolejová deska St 2 žst. Čelákovice



Foto 4: Kolejové závěrníky St 2 žst. Čelákovice



Foto 5: Zničený elektromotorický přestavník