



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka nákladního vlaku č. 64922 s hnacím drážním vozidlem stojícím na kusé koleji č. 105b v železniční stanici Nymburk hlavní nádraží.

Neděle, 18. června 2006

Investigation Report of Railway Accident

Collision of freight train No. 64922 with a locomotive
in Nymburk hl. n. station

Sunday, 18th June 2006

Č. j.: 6-155/2006/DI

SUMMARY

Date and time: 18th June 2006, 02:13 (00:13 GMT)
Occurrence type: trains collision
Type of train: freight train No. 64922 with a locomotive
Location: Nymburk hl. n. station, track No. 105b

Consequences: 0 fatalities, 0 injuries, total cost CZK 5 124 617,-

Direct cause: operations (violation of dispatch personnel)
Underlying cause: procedures (allocation of responsibility)
Root cause: organization of work and SMS (lack of supervision)

Recommendation: not issued

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	8
2 Údaje týkající se mimořádné události	8
2.1 Mimořádná událost	8
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	8
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	8
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	9
2.2 Okolnosti mimořádné události	9
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	9
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	10
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	10
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	11
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	11
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	11
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	12
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	12
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	12
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	12
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	12
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) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	13
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	13
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	18
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	18
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	19
3.3 Právní a jiná úprava	19
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	19
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	20
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	20
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	20
3.4.2 Součásti dráhy	21
3.4.3 Komunikační prostředky	22
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	22
3.5 Dokumentace o provozním systému	23
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	23
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	23
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	24
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	24
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	24
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	24
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	24
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	25
4 Analýza a závěry	25
4.1 Konečný popis mimořádné události	25
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	25

4.2 Rozbor	26
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	26
4.3 Závěry	28
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	28
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	28
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	29
4.4 Doplňující zjištění	29
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	29
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

1 SOUHRN

Dne 18. 6. 2006 ve 2:13 hodin došlo na dráze železniční, celostátní, v železniční stanici Nymburk hlavní nádraží (dále jen žst. Nymburk hl. n.) k najetí nákladního vlaku č. 64922 na hnací drážní vozidlo (dále jen HDV) 130.021-9, stojící na kusé koleji č. 105b. Při mimořádné události (dále jen MU) nebyl nikdo usmrčen, ani nedošlo k žádné újmě na zdraví. Drážní doprava v žst. Nymburk hl. n. nebyla z důvodu MU přerušena.

Celková zjištěná škoda činí 5 124 617,- Kč.

Provozovatel dráhy a drážní dopravy České dráhy, a. s., (dále jen ČD, a. s. nebo provozovatel dráhy).

Vzhledem k následkům je MU, vzniklá v souvislosti s provozováním drážní dopravy, závažnou nehodou v drážní dopravě – srážka drážních vozidel.

Bezprostřední příčinou vzniku mimořádné události byla výprava vlaku č. 64922 bez splnění stanovených podmínek pro odjezd vlaku.

Příčinou způsobenou předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti je skutečnost, že provozovatel dráhy nezajistil, aby pokyny v dopravní službě byly stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění a nebyla ohrožena bezpečnost drážní dopravy.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

18. 6. 2006 ve 2:13 hodin, železniční trať 502A – Kutná Hora hlavní nádraží – Lysá nad Labem, žst. Nymburk hl. n., obvod seřaďovacího nádraží, kusá kolej č. 105b, železniční km 4,076.

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

Nákladní vlak č. 64922 odjel po vypravení výpravčím vnější služby I. z obvodu seřaďovacího nádraží žst. Nymburk hl. n. z koleje č. 102 a po rozříznutí výhybek č. 416 a 421 odbočil na výhybce č. 424 na kusou kolej č. 105b. Na této koleji se srazil s odstaveným HDV.

Na koleji č. 105b došlo ke zničení zarážedla kusé koleje, k poškození trakční podpěry č. 486, ohnutí brány pro zavěšení trakčního vedení a k přetrhání nosných lan s vlivem na trakční vedení nad kolejemi č. 6 až 26 a 101 až 109.

HDV 742.382-6 vlaku č. 64922 stálo nevykolejené v úrovni původního zarážedla kusé koleje v km 4,094, nárazem značně poškozené.

HDV 130.021-9 bylo nárazem vlaku č. 64922 protlačeno o celou svoji délku za zarážedlo, bylo vykolejené a značně poškozeno.

K újmě na zdraví strojvedoucích obou HDV nedošlo.

Na místo MU byla povolána Hasičská záchranná služba (dále jen HZS) ČD, a. s., jednotka Nymburk, PČR, záchranná služba nezasahovala.

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

Dražní inspekce (dále jen DI) zahájila dozorování a zjišťování příčin a okolností vzniku MU v souladu s ustanovením § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na místě vzniku MU. Na základě zjištěných okolností byl sestaven tým vrchních inspektorů DI vedený ředitelem Územního inspektorátu Praha.

Způsob postupu byl stanovován operativně dle vývoje šetření. DI převzala kopie dokumentace pořízené při šetření provozovatele včetně zápisů o podání vysvětlení se zúčastněnými zaměstnanci a na základě jejich vyhodnocení provedla několik státních dozorů v žst. Nymburk hl. n., zúčastnila se ověřovacího pokusu na místě MU, podání vysvětlení výpravčí vnější služby a konfrontace zaměstnanců prováděné provozovatelem. Na základě potřeby dalšího důkazního materiálu byl navázán kontakt s Policií ČR (dále jen PČR).

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:

- staniční dispečer užst. Nymburk, zaměstnanec ČD, a. s., od roku 1987, ve funkci od roku 2002;
- traťový výpravčí užst. Nymburk, zaměstnanec ČD, a. s., od roku 1988, ve funkci od roku 1993;
- staniční výpravčí užst. Nymburk, zaměstnanec ČD, a. s., od roku 1981, ve funkci od roku 1984;
- výpravčí vnější služby I. užst. Nymburk, zaměstnanec ČD, a. s., od roku 1999, ve funkci od roku 2000;
- operátorka traťového výpravčího užst. Nymburk, zaměstnanec ČD, a. s., od roku 1976, ve funkci od roku 1976;

- signalista užst. Nymburk, zaměstnanec ČD, a. s., od roku 1980, ve funkci od roku 1994;
- strojvedoucí vlaku č. 64922, DKV Praha, PS Mladá Boleslav, který se prokázal průkazem způsobilosti evidenční číslo 012298, vydaným Drážním úřadem dne 25. 03. 1996, zaměstnanec ČD, a. s., od roku 1965, ve funkci od roku 1968;
- strojvedoucí HDV 130.021-9 DKV Česká Třebová, který se prokázal průkazem způsobilosti evidenční číslo 010284, vydaným Drážním úřadem dne 27. 05. 1996, zaměstnanec ČD, a. s., od roku 1970, ve funkci od roku 1978.

Zúčastněný:

- nezjištěn

Svědék:

- nezjištěn

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

Vlak č. 64922 byl veden hnacím vozidlem 742.382-5, vlastník ČD, a. s., provozovatel DKV Praha. Vlak měl 21 vůz, 84 nápravy, 315 metrů a celkovou hmotnost 1450 tun. Potřebná brzdicí procenta - 50 %, skutečná brzdicí procenta - 61,5 %.

Hnací vozidlo 130.021-9, odstavené na kusé koleji č. 105b, vlastník ČD, a. s., provozovatel DKV Česká Třebová, mělo 4 nápravy, 17 metrů, a hmotnost 85 tun.

Vlak č. 45323 byl veden hnacím vozidlem 122.044-1, vlastník ČD, a. s., provozovatel DKV Ústí nad Labem. Vlak měl 12 vozů, 42 náprav, 178 metrů, celková hmotnost 431 tun.

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

Jízdou vlaku č. 64922 došlo k rozříznutí výhybek č. 416 a 421, jejich poškození nebylo zjištěno.

Reléové zabezpečovací zařízení na stavědle St. 8 nevykazovalo žádnou poruchu, bezpečnostní uzávěry v plném počtu a neporušeny. Vlaková cesta pro vlak č. 64922 nebyla postavena. Byl obsazen úsek z koleje č. 102. až na kusou kolej č. 105b tímto vlakem. Kontrolní žárovka výhybek č. 416 a 421 signalizovala rozřez.

Bylo zjištěno obsazení kolejového obvodu od výhybky č. 421 směrem na kolej č. 105. Toto obsazení bylo způsobeno nesprávným připojením zkratovacích tyčí při zajišťování místa MU.

Prostor kolejiště osvětlen stožárovými reflektory s proměnlivou intenzitou. Nejbližší stožárové svítidlo je umístěno přímo u výhybky č. 424, prostor od námezdníku k zarážedlu kusé koleje č. 105b je neosvětlen, ve stínu.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem MU byly použity následující komunikační prostředky:

- Pokyn k odjezdu byl výpravčím vnější služby I. strojvedoucímu vlaku č. 64922 předán osobně, ústně.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Podle pokynů staničního dispečera žst. Nymburk byl po sestavení vlak č. 64922 odbaven na 2. směrové koleji.

Strojvedoucí obdržel vlakovou dokumentaci a písemný rozkaz („Všeobecný rozkaz“) s dispozicemi pro přestavení vlaku č. 64922 do vjezdové skupiny kolejí na kolej č. 102 a dalším textem: „Z místa zastavení budete vypraven výpravčím vnější služby nebo radiostanicí. Odjezdové návěstidlo se pro Vaši jízdu neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet.“ Po udělení pokynů k posunu byl vlak č. 64922 přestaven na kolej č. 102 ve 2:03 hodin.

Ve 2:07 hodin zastavil na koleji č. 103 vlak č. 60400. Hnací vozidlo 130.021-9 bylo ve 2:09 hodin od tohoto vlaku odvěšeno a posunem přestaveno na kusou kolej 105b, kde zastavilo ve 2:11 hodin.

Cca ve 2:10 hodin se od vjezdového návěstidla KS rozjel vlak č. 45323 vjíždějící od žst. Kostomlaty n/L na kolej č. 109.

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

Vznik MU ohlásili oba strojvedoucí prostřednictvím signalisty na ohlašovací pracoviště hlavnímu výpravčímu žst. Nymburk hl. n.. Dále bylo postupováno podle ohlašovacího rozvrhu.

MU byla na ČD, a. s., GŘ - O18, RIBŽD Praha ohlášena dne 18. 06. 2006 ve 2:28 hodin. Za ČD, a. s., GŘ - O18, RIBŽD Praha MU na místě šetřila pověřená, odborně způsobilá osoba, vrchní inspektor RIBŽD Praha.

Na DI ohlášena MU telefonicky ve 2:40 hodin.

Na místo MU se dostavili odborně způsobilé osoby provozovatele ČD, a. s., a vrchní inspektor DI.

Současně na místě MU byli přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek ČD, a. s.

Bylo provedeno komisionální ohledání místa MU. Zápis je součástí spisu.

Na místě zajištěna dopravní dokumentace z dopravní kanceláře žst. Nymburk hl. n., stavební St. 8, stavební St. 3, dožádána dopravní dokumentace žst. Veleliby, zajištěny rychloměrné proužky z HDV 742.382-5 od vlaku č. 64922, z HDV 130.021-9 a z HDV 122.044-1 od vlaku č. 45323.

Dále byly provedeny zápisy vysvětlení jednotlivých zaměstnanců provozovatele ČD, a. s., zúčastněných na MU.

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

Po ohledání místa vzniku MU PČR, vrchním inspektorem RIBŽD Praha a přítomným vrchním inspektorem DI, byl v 8:40 hodin dán DI souhlas k zahájení odklízovacích prací.

K odstranění následků MU byla použita nehodová jeřábová jednotka (dále jen NJJ) číslo 296 DKV Praha, PJ Vršovice a NJJ číslo 298 DKV Ústí nad Labem. Dále byly použity mechanizační prostředky Správy dopravní cesty Praha MVTV 2-081, MVTV 2-110, MVTV 2-032, ŽHŽ 2/6 a ŽHŽ 1.

Nakolejení HDV 130.021-9 bylo provedeno NJJ číslo 296 a NJJ číslo 298 za pomoci HZS ČD, a. s., JPO Nymburk. Nakolejování bylo zahájeno v 10:00 hodin a ukončeno v 16:30 hodin dne 18. 06. 2006. Trakční vedení v obou traťových kolejích v úseku Nymburk - Velký Osek a Nymburk - Lysá nad Labem bylo zapnuto ve 2:22 hodin dne 18. 06. 2006. Téhož dne ve 2:24 hodin bylo zapnuto trakční vedení na lichých staničních kolejích a v 19:12 hodin trakční vedení nad kolejemi č. 2, 4, 8a, 10a, 98 a 99 v osobním nádraží a na části 110. koleje na seřaďovacím nádraží. Dne 21. 6. 2006 zapnuto trakční vedení na koleji č. 6, 8 a na části 10. koleje. Dne 21. 6. 2006 zapnuto trakční vedení na části koleje č. 12, 14, 18 a 26. Dne 21. 7. 2006 bylo zapnuto trakční vedení na kolejích č. 101 až 110 seřaďovacího nádraží. Dne 30. 7. 2006 byla dokončena oprava zbývajících částí trakčního vedení.

Při MU nedošlo k újmě na zdraví a zdravotnická záchranná služba nebyla aktivována.

MU na místě šetřila PČR, OŽP, Komenského 587, Nymburk, PSČ288 29, pod č.j.: ORNB-300/ŽP-TČ-2006.

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 usmrcen ani nedošlo k žádné újmě na zdraví.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku ke škodě nedošlo.

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

Při komisionálním zjištění technického stavu HDV 742.382-5 v DPOV Nymburk byla odhadnuta celková výše škody na 398 445,- Kč.

Při komisionálním zjištění technického stavu HDV 130.021-9 v DKV Česká Třebová byla odhadnuta celková výše škody na 4 305 000,- Kč.

Na zařízení SŽDC, s. o., byla odhadnuta celková výše škody na 421 172,-Kč.

Celkový odhad škody činí 5 124 617,- Kč.

Drážní doprava v žst. Nymburk hl. n. nebyla z důvodu MU přerušena, ke škodě na životním prostředí nedošlo.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU byl klid, +17 stupňů C, jasno, noční doba, umělé osvětlení. Prostor kolejíště osvětlen stožárovými reflektory s proměnlivou intenzitou. Nejbližší stožárové svítidlo je umístěno přímo u výhybky č. 424, prostor od námezníku výhybky č. 424 k zarážedlu kusé koleje 105b je neosvětlen, ve tmě.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události

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

Se zaměstnanci zúčastněnými na MU byly sepsány zápisy o plnění jejich pracovních povinností:

- Staniční dispečer v Zápisu se zaměstnancem uvedl příčiny, které vedly k určení koleje č. 102 jako odjezdové pro vlak č. 64922 s tím, že v dané situaci nebylo jiné řešení vhodné. Současně uvedl, že odbavení vlaku č. 64922 provedl nádražní ústecký odjezd.
- Staniční výpravčí v Zápisu se zaměstnancem uvedl, že staniční dispečer rozhodl o zapřažení zátěže vlaku Pn 64922 na 2. koleji seřadovacího nádraží a po odbavení o jeho jízdě přes svážný pahrbek na 102. kolej.

Dále uvedl, že:

- souhlas k jízdě posunem pro tento vlak dal v 1:55 hodin a ve 2:03 hodin mu oznámili oba signalisté ukončení posunu na 102. koleji;
- tuto informaci pak sdělil traťovému výpravčímu a dohodl se s ním, že nejprve zajede nákladní vlak č. 45323 na kolej č. 109 a teprve potom uskuteční odjezd vlaku č. 64922 ze 102. koleje;
- poté sjednal vlakovou cestu pro vlak č. 45323 od Kostomlat na kolej č. 109;
- když vlak č. 45323 zajižděl a už byl asi polovinou vlaku na 109. koleji, ozvala se rána;
- příkaz k sepsání „V“ rozkazu pro vlak č. 64922 nedal, domnívá se, že toto zajistil nádražní ústecký odjezd, obvykle si o rozkaz žádá přímo výpravčí vnější služby I.;

- výpravčí vnější služby I. věděla, že vlak č. 64922 je odbaven vlakovou dokumentací a z rozhovoru mezi ním a traťovým výpravčím věděla, že vlak č. 64922 je již na 102. koleji;
- příkaz k výpravě vlaku Pn 64922 výpravčí vnější služby nedal a ani ji neposlal na vjezdové nádraží;
- před vznikem MU výpravčí vnější služby I. odešla z dopravní kanceláře a nesdělila kam, potom již v dopravní kanceláři slyšeli ránu;
- služební mobil, který si obvykle bere s sebou výpravčí při výpravě vlaků z vjezdového nádraží zůstal ležet na stole;
- když se výpravčí vnější služby I. vrátila do dopravní kanceláře, začala plakat a řekla, že odjela ze 102. koleje.

Traťový výpravčí v Zápisu se zaměstnancem výpověď staničního výpravčího potvrdil.

Operátorka v Zápisu se zaměstnancem uvedla, že:

- staničního výpravčího zavolal telefonem asi nádražní a oznámil mu, že na 102. koleji je vlak č. 64922 a staniční výpravčí opakoval číslo vlaku a číslo koleje, které si zapsal do dopravního deníku;
- rovněž traťový výpravčí si číslo vlaku předepsal do deníku a také ona si zapsala číslo vlaku a číslo koleje do „Splněného plánu grafikonu“;
- o vlaku č. 64922 se nikdo dále nebavil a nepadlo žádné slovo o tom, kdy vlak odjede;
- výpravčí vnější služby I. odešla ven a nikdo nevěděl kam odešla a že v době jejího odchodu byla postavena vlaková cesta pro vlak č. 45323 na vjezdové nádraží;
- náhle se ozvala velká rána a po 3 - 4 minutách přišla s pláčem výpravčí vnější služby I. s tím, že odjela s vlakem ze 102. koleje;
- Na otázku, zda dal některý výpravčí souhlas výpravčí vnější služby I. aby s vlakem č. 64922 ze 102. koleje odjela, odpověděla: „Jak jsem již uvedla o vlaku 64922 dále již nikdo nemluvil. Pouze jsme si vlak zapsali do dopravní dokumentace“.

Signalista stavědla St. 8 v Zápisu se zaměstnancem uvedl, že:

- po 2. hodině dostal od staničního výpravčího příkaz přestavit HDV ze 103. koleje na kolej 105.b a po 105. koleji na druhou stranu a zároveň měl postavit vlakovou cestu od Kostomlat na 109. kolej pro vlak č. 45323;
- na 102. koleji stál vlak č. 64922;
- při vjezdu vlaku č. 45323 začal zvonit zvonek rozřezu výhybky č. 416 a následně i č. 421, ale zda se tak stalo již v době jízdy vlaku č. 45323 nebo těsně před jeho vjezdem nemůže potvrdit, neboť měl telefonní hovor;
- přes zajíždějící vlak neviděl co se děje na dalších kolejích, ale když tento vlak uvolnil zhlaví, uviděl vlak najetý na HDV na koleji č. 105b;

- příprava vlakové cesty pro vlak č. 45323 probíhala běžným způsobem dle předpisu, zjistil pohledem volnost vlakové cesty a postavil vlakovou cestu na 109. kolej;

Na otázku, zda dostal příkaz k postavení vlakové cesty ze 102. koleje, odpověděl: „Nedostal“.

Strojvedoucí vlaku č. 64922 v Zápisu se zaměstnancem uvedl, že:

- po půlnoci najel dle dispozic na koleji č. 2 na zátěž vlaku Pn 64922, po vykonání zkoušky brzdy byl vybaven vlakovou dokumentací a při předání této dokumentace mu bylo sděleno, že bude vlak přestavovat z koleje č. 2 na kolej č. 102, což bylo plně v souladu se zněním “Všeobecného rozkazu pro vlak Pn 64922”;
- po souhlasu s posunem na kolej č. 102 uvedl vlak do pohybu a vyjel přes svážný pahrbek k návěstidlu Lc 102, před tímto návěstidlem vlak zastavil a čekal na rozkaz k odjezdu;
- ve Všeobecném rozkazu který obdržel, bylo mimo jiné napsáno - “Odjezdové návěstidlo se pro Vaši jízdu neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet”;
- asi po pěti nebo deseti minutách na něj zabouchala na levou stranu kabiny výpravčí která měla červenou čepici a řekla pane strojvedoucí, máte odjezd a zeleným světlem ho vypravila noční návěstí „Odjezd“;
- zavřel okno, kam šla výpravčí už neviděl, sedl si za řídicí pult stanoviště 1, odbrzdil, zahoukal a pomalu rozjel vlak;
- rozjezd byl plynulý, vzhledem ke spádovým poměrům nebylo nutné vyvíjet velkou tažnou sílu;
- jel rychlostí cca 15 -20 km/hod, přitom sledoval cestu před sebou;
- HDV bylo postaveno velkým představkem vpřed a podmínky pro výhled na levou stranu byly tudíž omezené;
- po ujetí cca 250 metrů se náhle předek HDV odklonil na levou stranu a on, aniž by na něco čekal, okamžitě použil rychlobrzdu, neboť jeho jízdní cesta měla směřovat rovně na kolej č. 109b;
- když se HDV natočilo více, spatřil v kusé koleji, na kterou jel, poziční světla HDV;
- v té chvíli se brzdící účinek začal již projevovat, ale pro krátkou vzdálenost se vlak nepodařilo zastavit a došlo k nárazu na stojící HDV;
- po zastavení se s obtížemi dostal ven ze stanoviště, neboť mu bránily vzpříčené dveře a hned šel zjistit, co se stalo kolegovi ze stojící mašiny;
- spolu pak odešli na stavědlo u 110. koleje a tam signalistovi sdělili, že došlo k nehodě;
- signalista mu řekl, že pro vlak č. 64922 nebyla postavena vlaková cesta a že neměl odjet a že mu na to odpověděl, že byl výpravčím řádně vypraven;
- je mu divné, že signalista, na jehož stanoviště z lokomotivy stále viděl, na rozříznutí výhybky hned za návěstidlem Lc 102 vůbec nezareagoval.

Strojvedoucí vlaku č. 45323 v Zápisu se zaměstnancem uvedl, že:

- s vlakem byl zastaven před vjezdovým návěstidlem, které bylo v poloze „Stůj“;
- po změně návěsti na návěst „Rychlost 40 km/h a výstraha“ vjezdového návěstidla se rozjel na rychlost asi 40 km/h;
- když s vlakem projížděl podél kusé koleje 105b viděl, že je obsazena HDV řady 130;
- současně uviděl, že proti jízdě jeho vlaku jede lokomotiva řady 742 s nákladními vozy;
- předpokládal, že se jedná o posunový díl, ale zároveň si uvědomil, že pokud nejede přímo na jeho vlak, musí jet jediné do obsazené kusé koleje 105b;
- po projetí kolem stojícího vozidla řady 130 bočním oknem vyhlédl ven a uviděl, že došlo ke srážce;
- že jízda jeho vlaku nebyla srážkou ovlivněna a proto pomalu dojel až k návěstidlu Sc 109, kde zastavil.

Výpravčí vnější služby I., která provedla vypravení vlaku č. 64922 z koleje č. 102, byla po vzniku MU značně rozrušena a odmítla podat jakékoliv vysvětlení o plnění svých pracovních povinností, což bylo vyšetřující odborně způsobilou osobou provozovatele ČD, a. s., respektováno. Na místě byl dohodnut náhradní termín k sepsání zápisu na 8,00 hodin dne 20. 6. 2006 u vrchního přednosty užst. Nymburk hl. n., kam se jmenovaná nedostavila, neomluvila se a doporučenou poštou zaslala vrchnímu přednostovi užst. Nymburk hl. n. doklad o pracovní neschopnosti. Po ukončení pracovní neschopnosti byla dne 24. 7. 2006 opět vyzvána k sepsání zápisu, ke kterému se dostavila, ale odmítla odpovídat bez přítomnosti svého právního zástupce. Z těchto důvodů požádaly ČD, a.s., GR O 18 DI, ředitele Územního inspektorátu Praha o prodloužení termínu k vydání Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události (dále jen Vyhodnocení). DI žádosti vyhověla a odsouhlasila termín k vydání Vyhodnocení na 27. 9. 2006. Dne 21. 9. 2006 byl s výpravčí vnější služby I. sepsán, za přítomnosti jejího právního zástupce, „Zápis“, ve kterém mimo jiné na položené otázky uvedla, že:

- od půlnoci prováděla normální běh služby;
- kolem druhé hodiny ji staniční výpravčí sdělil, že si má zjistit volnost vlakové cesty po první koleji, na toto upozornění šla ven z dopravy a zjišťovala volnost první koleje, poté se vrátila zpět do dopravy a vyčkávala příjezdu vlaku;
- když se vlak blížil, tak vstala a odcházela sledovat jízdu vlaku a při tomto odchodu ji staniční výpravčí sdělil, že až vlak po první koleji projede, má vypravit vlak ze 102. koleje;
- že po průjezdu vlaku po první koleji a po ukončení jeho sledování se vydala na 102. kolej, kde hovořila se strojvedoucím a vypravila ho návěstí „Odjezd“;
- ještě nějakou chvíli sledovala jízdu odjíždějícího vlaku, pak se vracela zpět do dopravy a když byla u první koleje, tak uslyšela hroznou ránu a záblesk světla, lekla se a šla zpět do dopravy, kde nastal shon, ostatní už si nevybavuje.

Vzhledem ke značným rozporům ve výpovědích staničního výpravčího, traťového výpravčího i operátorky byla se souhlasem výpravčí vnější služby I. nově provedena dne

25. 9. 2006 v žst. Nymburk hl. n., konfrontace mezi uvedenými zaměstnanci. Rozpory ve výpovědích nebyly ani provedenou konfrontací objasněny. Staničnímu výpravčímu, traťovému výpravčímu a operátorce bylo přečteno vyjádření výpravčí vnější služby I. a byli vyzváni, aby se k jeho obsahu vyjádřili. V jejich odpovědích všichni tři jednoznačně potvrdili, že žádný pokyn nebo příkaz k výpravě vlaku č. 64922 nebyl žádným výpravčím nikomu dán.

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 udílěny a prováděny pokyny

Provozovatel je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Provozovatel je povinen zajistit, aby provozování dráhy a drážní dopravy prováděly osoby, které jsou odborně a zdravotně způsobilé. K zajištění činností a pro stanovení odborné a zdravotní způsobilosti slouží technologické postupy, obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele.

Z údajů uvedených v základní dopravní dokumentaci (dále jen ZDD), t. j. ve Staničním řádu a v dopravní dokumentaci žst. Nymburk hl. n., bylo zjištěno:

Staniční dispečer má stanoviště v provozní budově seřaďovacího nádraží. Je vedoucím směny v obvodu seřaďovacího nádraží. Odpovídá za plnění směnového plánu vlakové práce v seřaďovacím nádraží, za plynulý posun, za včasnou sestavu vlaků a přípravu k jejich odjezdu a za obsluhu vleček odbočujících ze seřaďovacího nádraží. Sestavuje návrh směnového plánu pro odvoz zátěže ze seřaďovacího nádraží a ohlašuje jej hlavnímu výpravčímu. Určuje pořadí posunovacích prací a pořadí soupisu sestavené zátěže.

Traťový výpravčí má stanoviště v dopravní kanceláři osobního nádraží. Organizuje a řídí dopravu v přilehlých mezistaničních úsecích a hlásí předvídaný odjezd. Rozhoduje o pořadí jízd všech vlaků ze stanice. Obsluhuje traťová zabezpečovací zařízení směr Nymburk město, Kostomlaty nad Labem a Velelíby, případně dává souhlas k jeho obsluze staničnímu výpravčímu. Po obdržení předvídaného odjezdu ze sousední stanice ihned oznámí staničnímu výpravčímu časový údaj, číslo vlaku, název sousední stanice a u nákladního vlaku doplní údaj o informaci, do kterého obvodu vlastní žst. je vlak určen. Vede dopravní deník, udržuje styk s provozním dispečerem. Po dobu nepřítomnosti staničního výpravčího jej zastupuje v plném rozsahu. Hlásí předvídaný odjezd výpravčím žst. Velelíby, Kostomlaty n. Lab., Nymburk město a stavědlo St. 1. Dává souhlas pro odjezd vlaků a posunu mezi dopravami (dále jen PMD) staničnímu výpravčímu; dává souhlas výpravčímu stavědla St. 1 a výpravčímu odbočky Babín ke sjednání jízd vlaků a PMD ve všech mezistaničních úsecích přilehlých k jejich stanovištím.

Staniční výpravčí má stanoviště v dopravní kanceláři osobního nádraží. Organizuje a řídí vlakovou dopravu a posun v obvodu osobního a vjezdového nádraží. Obsluhuje staniční zabezpečovací zařízení v dopravní kanceláři osobního nádraží, se souhlasem traťového

výpravčího též traťové zabezpečovací zařízení. Dává rozkaz výpravčím vnější služby k doručení písemného rozkazu pro odjezd vlaku. Dává pokyn výpravčím vnější služby k výpravě vlaku po splnění všech předepsaných úkonů před jeho odjezdem, pokyn dává postavením odjezdového návěstidla na návěst dovolující jízdu nebo osobně. Vede upravený dopravní deník. Po dobu nepřítomnosti traťového výpravčího jej zastupuje v plném rozsahu.

Výpravčí vnější služby I. má stanoviště v dopravní kanceláři osobního nádraží, obvod působnosti jsou koleje č. 3, 1, 2, 4, 6. Je podřízen staničnímu výpravčímu. Očekává vlak na nástupišti, sleduje vlaky ve svém obvodu. Provádí ve své pravomoci a na svou plnou odpovědnost výpravu vlaků ve svém obvodu. Zpravuje doprovod vlaků písemnými rozkazy o všech mimořádnostech v úsecích pro zpravování vlaků. Sepsané rozkazy sám sepisuje a odpovídá za jejich správnost a úplnost. Pomocí výpočetní techniky sestavuje písemné rozkazy také pro ostatní stanoviště. Za nepřítomnosti výpravčího vnější služby II. plní jeho povinnosti, mimo jiné na příkaz staničního výpravčího provádí výpravu vlaků z kolejí číslo 101 až 110.

Výpravčí vnější služby II. má stanoviště na stanovišti VII, obvod působnosti jsou koleje č. 8, 12, 14 a 18 v osobním nádraží. Je podřízen staničnímu výpravčímu. Vede Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty. Očekává vlak na nástupišti, sleduje vlaky ve svém obvodu. Provádí ve své pravomoci a na svou plnou odpovědnost výpravu vlaků ve svém obvodu. Zpravuje doprovod vlaků písemnými rozkazy o všech mimořádnostech v úsecích pro zpravování vlaků. Na příkaz staničního výpravčího provádí výpravu vlaků z kolejí č. 101-110. Za nepřítomnosti výpravčího vnější služby I plní jeho povinnosti.

Signalista stavědla St. 8 představuje výhybky za vlakové dopravy i při posunu ústředně stavěné výhybky číslo 416, 416XA, 417 až 429.

Operátor traťového výpravčího má stanoviště v dopravní kanceláři osobního nádraží a je podřízen traťovému výpravčímu.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU byla ověřována i účinnost vnitřní kontroly bezpečnosti:

Bylo zjištěno, že k provádění kontrolní činnosti u ČD, a.s. je vydán vnitřní předpis ČD D15, ke kterému byl zaveden od 1. 5. 2004 „Ověřovací provoz nového systému kontrolní činnosti na ŽST“ v souvislosti s probíhající transformací ČD, a. s., pod č.j.: 55 791/2004-O11 ze dne 8. 4. 2004. Pro aplikaci shora uvedených dokumentů v podmínkách užst. Nymburk byl vydán dne 22. 4. 2004 „Rozkaz vrchního přednosty číslo 17/2004“ (dále jen rozkaz) a „Dodatek č.1 k RVP číslo 17/2004“ za dne 1. 3. 2005“. Tento rozkaz rozpracovává konkrétní podmínky provádění kontrol v obvodu užst. Nymburk, včetně jejich četnosti a zaměření, odpovědnosti za provedení, plnopočetnost a rozvržení v rámci

měsíčního období. Stanoví rovněž způsob evidence kontrolní činnosti a způsob jejího vyhodnocování na poradním sboru vrchního přednosty.

Podle tohoto rozkazu odpovídají za kontrolní činnost v obvodu žst. Nymburk hl. n. zejména dozorčí provozu pro osobní nádraží a dozorčí provozu pro seřadovací nádraží. Zaměření kontrolní činnosti je mimo jiné na přímý výkon dopravní služby, využívání záznamového zařízení REDAT, správnost zápisů v písemných rozkazech, kontrola dopravní dokumentace, písemných rozkazů a kontrola základní dokumentace.

Mimo určené kontroly není nutné zapisovat výsledek kontrol, u kterých nebyly zjištěny závady.

Podle záznamů uvedených v „Knize přehledů kontrolních orgánů“ (K1) bylo od 1. 1. do 16. 5. 2006 provedeno celkem osm kontrol. Z toho čtyři kontroly byly provedeny RIBŽD Praha se zaměřením na kontrolu opatření po MU (evidována jedna závada u strojvedoucího) a čtyři kontroly zaměřené zejména na běžnou kontrolu výkonu dopravní služby provedl dopravní kontrolor provozovatele dráhy ČD, a. s. Z toho byly tři kontroly bez zjištěných závad a v jednom případě projednána závada na výhybkových návěstních tělesech nepřiznáním výkonové odměny o 2 x 300,- Kč.

V „Knize přehledů vrchního přednosty“ (K2) bylo od 1. 1. do 26. 5. 2006 zaznamenáno provedení celkem 21 kontrol. Z toho při sedmi kontrolách nebyly závady zjištěny, u pěti kontrol pět závad vytknuto (1x kniha normálií, 1x chybný zápis při sejmutí olověnky, 1x porušení směrnic ČD Op 16, 1x chybné ohlášení příjezdu osobního vlaku staničním rozhlasem, 1x odevzdávka služby) a u devíti kontrol 9 závad projednáno nepřiznáním výkonové odměny v celkové výši 1 500,- Kč (z toho 7 závad zjištěno při posunu a 2 závady při střídání zaměstnanců).

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Netýká se.

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 právní předpisy:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění;
- vyhláška č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- vyhláška Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění;

- vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění;
- vyhláška Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění;
- vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., řád určených technických zařízení, kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace, v platném znění.

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 následující vnitřní předpisy provozovatele ČD, a.s., a „Staniční řád ŽST Nymburk hl. n.“ v platném znění, schválené rozhodnutím osoby odborně způsobilé:

- ČD D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy;
- ČD D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy;
- ČD D 2/1 Doplněk s technickými údaji k předpisu ČD D2;
- ČD D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace;
- ČD D7 Předpis pro řízení provozu;
- ČD D 15 Předpis pro provádění kontrolní činnosti v dopravním provozu;
- ČD Ok 2 Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance železnic;
- ČD T 100 Provoz zabezpečovacích zařízení;
- ČD T 108 Obsluha vlakového zabezpečovacího zařízení;
- ČD V 8/II Předpis pro údržbu rychloměrů a vyhodnocování jejich záznamů;
- ČD V 15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel;
- ČD Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení;
- Staniční řád železniční stanice Nymburk hlavní nádraží s účinností od 1. 7. 2002.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Žst. Nymburk hl. n. se dělí na obvod osobního nádraží a obvod seřaďovacího nádraží. Součástí seřaďovacího nádraží je vjezdové nádraží (koleje číslo 101 až 109). Skupina staničních kolejí č. 101 – 104, 106 – 109 je v obvodu signalisty stavědla St. 8. Tyto koleje jsou určeny pro vjezd vlaků ze směru západ a mimořádně pro odjezd vlaků do všech

směrů. Tomuto určení odpovídá i vybavení zabezpečovacím zařízením. V případě uskutečnění odjezdu vlaku z těchto kolejí se postupuje dle technologických postupů stanovených provozovatelem ČD, a. s., Staničním řádem železniční stanice Nymburk hlavní nádraží (účinnost od 1. 7. 2002), v části I. Zvláštní opatření, čl. 127. Použití mimořádných vlakových cest ve stanici, citace:

„Odjezd vlaku z kolejí č. 101 – 104 a 106 – 109 směr západ.

Vlakovou cestu zajistí signalista St. 8 závěrem výměn jako při vjezdu na tyto koleje. Signalista I St. 3 zajistí vlakovou cestu směr Nymburk město, Velelíby a na 1. traťovou kolej do Kostomlat rovněž závěrem výměn pro opačný směr jízdy, při odjezdu na 2. traťovou kolej do Kostomlat ohlásí volnost a správné postavení vlakové cesty z kolejí č. 109b telefonicky. Signalista I. St. 3 a signalista St. 8 musí vždy ohlásit, že vlak odjel celý. Odjezd se dovolí ruční přivolávací návěstí nebo písemným rozkazem.“

Znalost ustanovení tohoto článku není v Rozsahu znalostí pro pracovní zařazení strojvedoucí provozovatelem dráhy předepsána.

Vlaky z této skupiny kolejí vypravuje výpravčí vnější služby II., v jeho nepřítomnosti výpravčí vnější služby I., a to na osobní pokyn staničního výpravčího (nejedná se obvod působnosti výpravčích vnější služby). Závazné znění tohoto pokynu provozovatel dráhy závazně technologickými postupy nestanovil.

Písemné rozkazy pomocí výpočetní techniky v žst Nymburk hl. n. sepisuje výpravčí vnější služby I., a to i pro ostatní pracoviště, na které je odesílá elektronickou poštou. Odpovídá rovněž za úplnost a správnost zadaných dat. Vytisknuté rozkazy na ostatních pracovištích mají obsahovat příjmení výpravčího vnější služby napsané hůlkovým písmem a podepsané se zkratkou „zr“ vydávajícím zaměstnancem.

Písemné rozkazy pro odjezd vlaku – staniční výpravčí dává rozkaz výpravčímu vnější služby k jeho doručení. Závazné znění tohoto rozkazu provozovatel dráhy technologickými postupy nestanovil.

3.4.2 Součásti dráhy

Žst. Nymburk hl. n. je vybavena zabezpečovacím zařízením druhé kategorie (elektromechanické zabezpečovací zařízení) v kombinaci se zabezpečovacím zařízením třetí kategorie (reléové zabezpečovací zařízení) s rychlostní soustavou. Na řídicích elektromechanických přístrojích v dopravní kanceláři osobního nádraží jsou závislé stavědlové elektromechanické přístroje stavědel St. 2, 3 a 6 a reléové zabezpečovací zařízení St. 8.

Výhybky vjezdového nádraží č. 416, 416XA, 417 až 429 jsou obsluhovány ústředně ze stavědla St. 8. Toto stavědlo je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením doplněným hradlovými závěry k získání závislosti na řídicím přístroji. Vlakové cesty na a z kolejí č. 101 – 104, 106 – 109, staví signalista stavědla St. 8 na základě nařízení staničního výpravčího. Panel reléového zabezpečovacího zařízení umožňuje signalistovi vidět na průsvitkách jakýkoliv pohyb drážních vozidel v jeho obvodu. Na tomto panelu je rovněž umístěn i zvonek rozřezu výhybek. Rozřez je indikován červeným světlem na kontrolních žárovkách u řadičů jednotlivých výhybek.

Dopravní kancelář v osobním nádraží je vybavena dvěma řídicími přístroji, jeden slouží k zabezpečení jízd do vjezdového nádraží a druhý do osobního nádraží.

U staničních kolejí č. 101 – 104, 106 – 109 jsou umístěna cestová světelná trpasličí návěstidla Lc 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 109, které ukazují buď návěst „Stůj“ nebo návěst „Posun dovolen“. Pro odjezd vlaků z těchto kolejí včetně koleje č. 102 se neobsluhují. Trakční vedení mají tyto koleje v celé délce.

Manipulační kolej č. 105b je odvratná, kusá kolej s užitečnou délkou 19 m, trakční vedení v celé délce.

3.4.3 Komunikační prostředky

Komunikace mezi zaměstnanci zajišťujícími organizování a provozování drážní dopravy se v žst. Nymburk hl. n. zajišťuje:

- osobně – ústně, mezi traťovým výpravčím, staničním výpravčím, výpravčím vnější služby I. a operátorkou traťového výpravčího v dopravní kanceláři;
- telefonicky – mezi staničním výpravčím a výpravčím vnější služby II. a signalistou stavědla St. 8;
- telefonické spojení se uskutečňuje po výhybkářském okruhu. Výpravčí vnější služby I., II. používají služební přenosný telefon pro případy, kdy jsou mimo své stanoviště;
- podmínky pro používání přenosného telefonu provozovatel dráhy technologickými postupy nestanovil;
- v obvodu žst. Nymburk hl. n. lze dále používat radiové spojení. Technologický postup použití v konkrétních podmínkách této žst. (příloha č. 21 Staničního řádu železniční stanice Nymburk hlavní nádraží) nebyl předložen.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Posouzením rychloměrného proužku z HDV 742.382-5 vlaku č. 64922 bylo zjištěno: Rozjezd ze 102 koleje ve 2:11 hodin, na dráze 120 metrů dosažena rychlost $V = 11$ km/h, na dráze dalších 140 metrů zvýšení rychlosti na hodnotu $V = 20$ km/h. Z této hodnoty $V = 20$ km/h ve 2:13 hodin registrován pokles rychlosti na hodnotu $V = 18$ km/h v dráze cca 30 metrů, následuje vodorovný posuv pisátek v délce 0,8 mm a pisátko registrace rychlosti padá kolmo k nulové lince rychlostní stupnice. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku č. 64922 - 40 km/h - nebyla překročena, vlakový zabezpečovač v činnosti a strojvedoucím obsluhován v celé předcházející části registrované směny.

Posouzením rychloměrného proužku z HDV 130.021-9 od vlaku č. 60400 bylo zjištěno: Vlak č. 60400 zastavil na 103. koleji ve 2:07 hodin. Ve 2:09 hodin se HDV již jako posun rozjelo, na dráze 270 metrů dosáhlo rychlosti $V = 11$ km/h a zastavilo ve 2:11 hodin v kusé koleji č. 105b. Ve 2:13 hodin došlo k nárazu a vodorovnému posuvu minutového pisátka i pisátka registrace rychlosti.

Posouzením rychloměrného proužku z HDV 122.044-1 vlaku č. 45323 vjíždějícího od žst. Kostomlaty n. L., na kolej 109 bylo zjištěno: Ve 2:10 hodin se vlak rozjel, na dráze 370 metrů dosáhl rychlosti $V = 40$ km/h, na dráze dalších 470 metrů dochází ke snížení rychlosti výběhem (se zpomalením $a = 0,02$ m/s²) na hodnotu $V = 36$ km/h, na dráze dalších 800 metrů snížení rychlosti výběhem (se zpomalením $a = 0,06$ m/s²) na hodnotu

V = 11 km/h, na dráze cca 20 metrů vlak zastavil ve 2:14 hodin cca 30 metrů před návestídem Se 109.

Vzhledem k faktu, že rychloměrný proužek byl odebrán až dodatečně další den v DKV, nebylo možné odpovědně provést porovnání s rychloměrným proužkem vlaku č. 64922 ohledně vzájemné polohy těchto vlaků v okamžicích předcházejících 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

Vlak č. 64922 byl zpraven „Všeobecným rozkazem“ zpracovaným výpočetní technikou, čas vystavení 17. 6. 06 v 19:01 hodin, číslo rozkazu 0000432-477 s úplným textem: „Jedete jako nedoprovázený posunový díl na 102 kolej vjezdového nádraží. Rozkaz k zahájení posunu obdržíte od vedoucího 5. posunující loko pod spádovištěm. Maximální rychlost je omezena na 30 km/h. Jízdu ukončete u cestového návestidla u příslušné koleje vjezdového nádraží bez ohledu na jeho návěstní znak. Z místa zastavení budete vypraveni výpravčím vnější služby nebo radiostanicí. Odjezdové návestidlo se pro vaši jízdu neobsahuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet“. Vlak Pn 64922 byl odbaven vlakovou dokumentací.

V dopravní dokumentaci traťového výpravčího žst. Nymburk hl. n. byl předepsán vlak č. 64922 s údajem ze které koleje odjede (102), bez dalších časových údajů.

V dopravní dokumentaci staničního výpravčího žst. Nymburk hl. n. byl předepsán vlak č. 64922, ve sloupci číslo 2 je ve spodní polovině dvojřádku uvedeno číslo koleje 102 a ve sloupci číslo 17 je uveden čas 2:03 (hlášení, že posunový díl bez posunové čety dojel na kolej číslo 102 celý), další časové údaje nejsou uvedeny.

V dopravní dokumentaci stavědla St. 8 byl uveden vlak č. 64922 s časovým údajem 1:36 hodin, kdy bylo skutečně hlášení volnosti koleje č. 102 pro jízdu posunového dílu bez posunové čety (odbavená zátěž vlaku č. 64922).

V dopravní dokumentaci stavědla St. 3 není uveden žádný záznam o vlaku č. 64922.

V dopravní dokumentaci žst. Veleliby není uveden žádný záznam o vlaku č. 64922.

Z dopravní dokumentace a výpovědi zúčastněných zaměstnanců bylo zjištěno, že příprava vlakové cesty pro jízdu vlaku č. 64922 nebyla nařízena a vlaková cesta nebyla postavena.

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

Za skutečně prokázané hlášení v souvislosti s MU lze považovat předávání informací ohledně přestavení vlaku č. 64922 ze seřadovacího nádraží na kolej č. 102 a předpokládané době jeho odjezdu do stanice Veleliby mezi traťovým výpravčím, staničním výpravčím a operátorkou. Dále jsou prokázané pokyny vydané staničním výpravčím signalistovi stavědla St. 8 ohledně posunu vlaku č. 64922 na kolej č. 102 a posunu HDV 130.021-9 z koleje č. 103 na kolej č. 105b, včetně oznámení o splnění

těchto pokynů signalistou. Mezi těmito zaměstnanci byl rovněž předán pokyn k postavení vlakové cesty vlaku č. 45323 ze směru od Kostomlat na kolej č. 109.

Dalším verbálním hlášením, respektive pokynem, byl pokyn výpravčí vnější služby I. strojvedoucímu vlaku č. 64922 při jeho výpravě.

Uvedená verbální hlášení vyplývají ze zápisů podaných vysvětlení zúčastněných zaměstnanců, uvedených v čl. 3.1.1 této zprávy.

V žst. Nymburk hl. n. je instalováno záznamové zařízení REDAT pro archivaci pokynů dávaných telefonicky při organizování a provozování drážní dopravy. Toto zařízení je dlouhodobě mimo činnost.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Zabezpečení a ochrana místa MU pověřenou odborně způsobilou osobou ČD, a. s., bylo řádně provedeno v součinnosti s orgány činnými v trestním řízení. Odklizovací práce byly zahájeny až po souhlasu DI.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Dle výsledků šetření byla u všech zúčastněných zaměstnanců pracovní doba 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 zaměstnanci zúčastnění na MU byli zdravotně způsobilí a dle výsledků šetření nebyli před vznikem MU vystaveni žádnému fyzickému ani psychickému stresu. Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

Dechová zkouška na požití alkoholu u zúčastněných zaměstnanců byla vykonána PČR s výsledkem negativním.

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

Strojvedoucí vlaku č. 64922 po rozkazu k odjezdu uvedl vlak do pohybu a odjížděl z koleje 102 směrem do žst. Veleliby. Vzhledem k tomu, že jízda jeho vlaku kolem návěstidla Lc 102 s návěstí „Stůj“ byla povolena písemným rozkazem, jednalo se o jízdu podle „rozhledových poměrů“. Vlak č. 64922 byl veden HDV řady 742, které bylo postaveno velkým předstávkem vpřed ve směru jízdy vlaku, strojvedoucí jej řídil ze stanoviště č. 1, tedy z pravé strany ve směru jízdy. Pravým čelním oknem stanoviště strojvedoucího z místa za řídicím pultem je rozhled strojvedoucího na jízdní cestu vymezen bočně z levé strany přední hranou předstávky (kapoty dieselu), a ve směru dolů čelní hranou ochozu HDV. Do levé strany, kam vlak č. 64922 od předpokládaného směru jízdy na výhybce č. 424 odbočil, strojvedoucí výhled neměl.

Pro ověření skutečných rozhledových podmínek strojvedoucího vlaku č. 64922 byl dne 20. 7. 2006 v místě vzniku MU proveden ověřovací pokus, při kterém bylo zjištěno, že z místa odjezdu vlaku č. 64922 do prostoru srážky není ze stanoviště HDV z levé ani pravé strany vidět. Dále bylo zjištěno, že HDV řady 130, odstavené v kusé koleji č. 105b, bylo z pozice strojvedoucího vlaku č. 64922 vidět po vjetí vlaku na odvratnou výhybku č. 424 na vzdálenost 39 metrů.

Z podrobného posouzení rychloměrného proužku HDV vlaku č. 64922 a výpočtem zpomalení bylo zjištěno, že z rychlosti $v = 20 \text{ km/h}$, kterou se vlak č. 64922 pohyboval před vjetím na odvratnou výhybku č. 424, při použití provozního brzdění s hodnotou zpomalení odpovídající režimu II. způsobu brzdění – „a“ = $0,2 \text{ m/s}^2$ by vlak bezpečně zastavil na dráze 80 metrů, nikoliv však na dráze kratší, v tomto případě 39 metrů.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Za období sledované Drážní inspekci nebyla MU podobného charakteru v užst. Nymburk zaznamenána.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Vlak č. 64922 byl po přestavení ze směrové koleje na kolej č. 102 vjezdového nádraží připraven před cestovým návěstidlem Lc 102 k odjezdu do žst. Veleliby. Odjezd vlaku byl plánován po uskutečnění vjezdu vlaku č. 45323. HDV řady 742 bylo postaveno velkým představkem ve směru další jízdy vlaku a strojvedoucí jej řídil ze stanoviště č. 1, z pravé strany. Asi ve 2:10 hodin se k vlaku č. 64922 dostavila výpravčí vnější služby I. a tento vlak vypravila z levé strany HDV noční návěstí „Odjezd“ dávanou zeleným světlem a ústně slovy „máte odjezd“, aniž by byla pro tento vlak postavena vlaková cesta. O jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla Lc 102 byl strojvedoucí vyrozuměn písemným rozkazem a proto po rozkazu k odjezdu uvedl vlak do pohybu. Na výhybce č. 424 se HDV odchýlilo z předpokládaného směru jízdy a vlak odbočil na kusou kolej č. 105b, kde bylo odstaveno HDV řady 130. Strojvedoucí okamžitě zavedl rychločinné brzdění, ale pro krátkou vzdálenost se nepodařilo vlak zastavit. Došlo k nárazu do stojícího HDV a jeho protlačení za koncové zarážedlo kusé koleje č. 105b.

4.2 Rozbor

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

Vlak č. 64922 byl dne 18. 6. 2006 výpravčí vnější služby I. vypraven z koleje č. 102 noční návěstí „Odjezd“ dávanou zeleným světlem a ústně slovy „máte odjezd“. Tato kolej byla určena pro vjezd vlaků a pouze mimořádně pro odjezd vlaků. Odjezdy vlaků z této koleje se uskutečňovaly dle technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy Staničním řádem železniční stanice Nymburk hlavní nádraží (účinnost od 1. 7. 2002), v části I. Zvláštní opatření, čl. 127 „Použití mimořádných vlakových cest ve stanicích“. Dle tohoto ustanovení se odjezd vlaku dovoloval ruční přivolávací návěstí nebo písemným rozkazem, jiný způsob výpravy vlaku v tomto mimořádném případě provozovatel dráhy nedovoloval.

Odjezd vlaku lze uskutečnit jen po splnění podmínek stanovených v souladu s § 15 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., v platném znění, kterou se vydává dopravní řád drah (dále jen vyhláška č. 173), aplikovaných v technologických postupech obsažených ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy ČD D2 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy (dále jen ČD D2). V tomto případě nebyla pro vlak č. 64922 postavena vlaková cesta, naopak byla povolena jízda jiného drážního vozidla, která by se s touto vlakovou cestou stýkala, a nebyl dán staničním výpravčím rozkaz výpravčí vnější služby I. k doručení písemného rozkazu pro odjezd vlaku.

Dle vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČD D2 je v souladu s vyhláškou č. 173 stanoveno, že pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. Pokyn nelze spojovat s jinými sděleními.

Ze zápisu se zaměstnancem vyplývá, že staniční výpravčí byl přesvědčen, že pokyn k výpravě vlaku ze 102. koleje se dává výpravčímu vnější služby závazným slovním zněním. Na otázku zda může sdělit závazné slovní znění pro pokyn k výpravě vlaku ze 102. koleje uvedl „Vlak 64922 ze 102. koleje do Velelib proti stůj odjezd.“ Na otázku, čím je tento pokyn stanoven uvedl „Staničním řádem“ poté požádal o opravu zápisu a uvedl „předpisem ČD D2“.

Výpravčí vnější služby I. uvedla, že pokyn k výpravě vlaku č. 64922 ze 102. koleje obdržela takto: „...*při tomto odchodu mi pan staniční výpravčí sdělil, že až vlak po první koleji projede, vypravím vlak ze 102 koleje*“. Ve svém dalším podaném vysvětlení uvedla, že toto je standardní obecně užívaný způsob pokynů pro výpravu vlaků v žst. Nymburk hl. n., trpěný nadřízenými orgány.

Ve výše citovaném vnitřním předpisu provozovatele ČD D2, ani v technologických postupech uvedených ve Staničním řádu žst. Nymburk hl. n., závazný slovní pokyn k výpravě vlaku pro výpravčího vnější služby nebyl provozovatelem dráhy stanoven.

Z uvedených zjištění vyplývá, že vypravit vlak z koleje č. 102 žst. Nymburk hl. n. bylo možné pouze doručením písemného rozkazu strojvedoucímu vlaku č. 64922, jehož text dle vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČD D2/2 Vzory písemných rozkazů a řešení některých dopravních situací, měl znít „Vlak 64922 ze sto druhé koleje do Velelib odjezd“.

Dle ustanovení Staničního řádu žst. Nymburk hl. n. platného v době vzniku MU, dával rozkaz výpravčímu vnější služby k doručení písemného rozkazu pro odjezd vlaku staniční výpravčí. Způsob jakým se rozkaz k doručení písemného rozkazu vydával, provozovatel dráhy ve svých technologických postupech nestanovil. Nutnost sepsání tohoto typu písemného rozkazu a jeho doručení strojvedoucímu, aby mohl být odjezd vlaku uskutečněn, nebyl uveden ani v jednom z vysvětlení, které výpravčí zúčastnění na MU podali. Naopak je z těchto vysvětlení evidentní, že stanovený technologický postup pro výpravu vlaků z vjezdových kolejí nebyl běžně výpravčími žst. Nymburk hl. n. dodržován. Navíc ze srovnání těchto výpovědí vyplývá, že si správný resp. požadovaný postup ani neuvědomovali, neboť neustále poukazovali na text písemného rozkazu: „...Z místa zastavení budete vypraveni výpravčím vnější služby nebo radiostanicí. Odjezdové návěstidlo se pro vaši jízdu neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet“, kterým byl vlak č. 64922 odbaven. Tato skutečnost byla zaměstnanci provozovatele dráhy pověřenými kontrolou buď tolerována, nebo nebyla kontrolní činností vůbec zjištěna, ačkoliv byla, dle plánu kontrol, kontrolní činnost prováděna v žst. plnopočetně. Tento závěr je podložen výsledky šetření, provedeného v žst. Nymburk hl. n. DI. Na požadavek šetřících zaměstnanců DI, aby byly předloženy písemné rozkazy sepsané pro odjezdy vlaků z vjezdových kolejí za období před vznikem MU, nebyl předložen ani jeden, přestože jejich archivační doba ještě neuplynula. Pro každý vypravený vlak v tomto období byly ale předloženy písemné rozkazy výše uvedeného znění. Způsob výpravy vlaku v nich uvedený, je se stanoveným technologickým postupem v rozporu.

Dále bylo zjištěno, že ačkoliv se jedná o mimořádné odjezdy s velmi úzce vymezeným způsobem výpravy vlaku, nebyla dle rozhodnutí provozovatele dráhy znalost čl. 127 zařazena do rozsahu znalosti Staničního řádu žst. Nymburk hl. n. pro strojvedoucí.

Dle ustanovení vnitřního předpisu provozovatele ČD D2:

čl. 41

- „.....Žádný zahájený dopravní úkon nesmí být přerušen jinou činností, s výjimkou případů odvrácení hrozícího nebezpečí. Dopravním úkonem se rozumí činnost, prováděná zaměstnancem při plnění pokynu, daného předpisem pro organizování a provozování drážní dopravy nebo jiným zaměstnancem“.

čl. 481

- „Po ohlášení, že vlaková cesta je postavena, sledují výhybkáři do příjezdu nebo odjezdu vlaku postavení vlakové cesty a její volnost. Jsou povinni zabránit jízdě vlaku, pro který nebyla nařízena příprava vlakové cesty, posunu, který by jízdu vlaku ohrozil a podle možnosti i zásahům do zabezpečovacího zařízení v postavené vlakové cestě. Úlevy povoluje schvalovatel ZDD“.

Vlakové cesty na a z kolejí č. 101 – 104, 106 – 109 staví signalista stavědla St. 8 na základě nařízení staničního výpravčího. Panel reléového zabezpečovacího zařízení umožňuje signalistovi vidět na průsvitkách jakýkoliv pohyb drážních vozidel v jeho obvodu. Na tomto panelu je rovněž umístěn i zvonek rozřezu výhybek. Rozřez je indikován červeným světlem na kontrolních žárovkách u radičů jednotlivých výhybek.

Signalista stavědla St. 8 v podaném vysvětlení mimo jiné uvedl:

„...Při vjezdu vlaku 45323 začal zvonit zvonek rozřezu výhybky číslo 416 a následně i číslo 421. Zda se tak stalo již v době jízdy vlaku 45323 nebo těsně před jeho vjezdem nemohu potvrdit, měl jsem telefonní hovor. Přes zajíždějící vlak jsem neviděl co se děje na dalších kolejích, ale když tento vlak uvolnil zhlaví, uviděl jsem na další koleji vlak najetý na hnací vozidlo na koleji číslo 105b. ...“

Z důvodu pozdě odebraného rychloměrného proužku od vlaku č. 45323 nebylo možné objektivně posoudit polohu tohoto vlaku v okamžiku rozjezdu vlaku č. 64922. Z vyjádření výpravčí vnější služby I. mimo zápis je ale zřejmé, že v době výpravy vlaku č. 64922 nebyl vjíždějící vlak č. 45323 ještě vidět, neboť jak uvedla: *„... přece bych to nevypravila, kdybych viděla, že tam něco jede.“*

Rovněž ve vysvětlení strojvedoucího vlaku č. 64922 je uvedeno:

„...Je mi divné, že když údajně došlo k rozříznutí výhybky hned za návěstidlem Lc 102, musel to signalista ihned zjistit. Na jeho stanoviště jsem viděl. Proč vůbec nezareagoval. ...“

Z uvedeného vyplývá, že signalista po postavení vlakové cesty pro vlak č. 45323 nepostupoval ve smyslu výše popsaných, provozovatelem dráhy stanovených technologických postupů. Z jeho vysvětlení, zejména ze způsobu jakým popsal, že nemůže potvrdit, kdy mu začal zvonit zvonek rozřezu, neboť telefonoval, je zřejmé, že se v těchto technologických postupech dostatečně neorientuje. Závady v tomto směru nebyly kontrolní činností provozovatele dráhy dle předložených zápisů zjištěny.

Ve Staničním řádu žst. Nymburk hl. n. nebyla pro signalistu stavědla St. 8 žádná úleva ze střežení postavené vlakové cesty povolena. Provozovatel dráhy závazně nestanovil, jakým způsobem signalista stavědla St. 8 postavenou vlakovou cestu střeží.

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

Na základě provedených zjištění a následných rozborů byla jako bezprostřední příčina vzniku MU stanovena **provedená výprava vlaku č. 64922, pro jehož odjezd nebyly splněny podmínky stanovené v § 15 odst. 1 písm. c, odst. 4 a odst. 8 vyhlášky č. 173, aplikované v technologických postupech obsažených v části druhé, kapitole II., písm. A čl. 496 a 507 vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČD D2.**

Pro vlak č. 64922 nebyla postavena vlaková cesta, neboť byla povolena jízda jiného drážního vozidla, která by se s touto vlakovou cestou stýkala a nebyl dán souhlas osoby řídící dopravu (staniční výpravčí) osobě podílející se na řízení drážní dopravy (výpravčí vnější služby I.) k doručení písemného rozkazu pro odjezd vlaku.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nebyly zjištěny.

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

Provozovatel dráhy nezajistil, aby pokyny v dopravní službě byly stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění a nebyla ohrožena bezpečnost drážní dopravy, jak mu ukládá § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173, aplikovaný v technologických postupech obsažených v části první, kapitole III., písm. B., čl. 41 vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČD D2.

Tato konstatování vyplývá ze zjištění, že provozovatel dráhy ve svých technologických postupech nestanovil způsob jakým se vydává rozkaz k doručení písemného rozkazu pro odjezd vlaků z vjezdových kolejí. Toto mělo za následek nesprávné a odlišné chápání osob zúčastněných na organizování drážní dopravy (staničními výpravčími a výpravčími vnější služby), kteří ve svých vysvětlení uváděli způsob dávání pokynu k zajištění odjezdu vlaku z koleje č. 102 nesprávně a každý jinak.

Dlouhodobé porušování technologických postupů při povolování odjezdu vlaků z vjezdových kolejí (včetně koleje č. 102), stanovených provozovatelem dráhy Staničním řádem železniční stanice Nymburk hlavní nádraží (účinnost od 1. 7. 2002), v části I. Zvláštní opatření, čl. 127. „Použití mimořádných vlakových cest ve stanici“, osobami zúčastněnými na organizování drážní dopravy (staničními výpravčími a výpravčími vnější služby) tím, že odjezd vlaků byl povolován vypravením výpravčím vnější služby, popř. radiostanicí a nikoliv písemným rozkazem.

Dlouhodobé porušování technologických postupů zaměstnanci provozovatele dráhy pověřeni kontrolou svojí činností vůbec nezjistili, ačkoliv dle plánu kontrol byla kontrolní činnost prováděna v žst. plnopočetně, včetně zaměření na správnost zápisů v písemných rozkazech, kontrole dopravní dokumentace, písemných rozkazů a kontrole základní dokumentace.

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

Ačkoliv se jedná o mimořádné odjezdy s velmi úzce vymezeným způsobem výpravy vlaku, nebyla dle rozhodnutí provozovatele dráhy znalost čl. 127 zařazena do rozsahu znalosti Staničního řádu žst. Nymburk hl. n. pro strojvedoucí.

Signalista stavědla St. 8 přerušil sledování postavené vlakové cesty pro vlak Nex 45323 a zabýval se jiným dopravním úkonem. Na základě toho neplnil povinnost zabránit jízdě vlaku, pro který nebyla nařízena příprava vlakové cesty.

Staniční řád železniční stanice Nymburk hlavní nádraží (účinnost od 1. 7. 2002), v části I. Zvláštní opatření, v čl. 127. „Použití mimořádných vlakových cest ve stanici“, umožňoval dovolit odjezd vlaku ruční přivolávací návěstí, což je v rozporu s ustanovením vnitřního předpisu provozovatele ČD D2, který způsob výpravy vlaku vymezuje.

Vjezdová kolej č. 102 je v obvodu signalisty stavědla St. 8, výpravčí vnější služby II., resp. I. provádí v tomto obvodu pouze výpravu vlaků a to na pokyn staničního výpravčího, který jej dává osobně. Dle vnitřního předpisu provozovatele ČD D1 - Předpisu pro používání

návěstí při organizování a provozování drážní dopravy, pokyn dávaný osobně znamená ústně, písemně, ruční přenosnou nebo slyšitelnou návěstí. Z podaných vysvětlení výpravčích, je toto ustanovení při dávání pokynu výpravčímu vnější služby II. k výpravě vlaku z vjezdových kolejích porušováno, neboť pokud je tento výpravčí mimo dopravní kancelář, je pokyn dáván místo osobně, telekomunikačním zařízením.

Výpravčí vnější služby I., která provedla výpravu vlaku č. 64922 a která byla vznikem MU rozrušena tak, že odmítla podat vysvětlení o plnění svých služebních povinností, pokračovala s vědomím provozovatele dráhy ve výkonu služby výpravčího vnější služby I. až do konce pracovní doby.

Kontrolní činnost provozovatele dráhy nad výkonem dopravní služby měla být prováděna dle plánu kontrolní činnosti i pomocí záznamového zařízení REDAT. Toto zařízení je však dlouhodobě mimo provoz, aniž by bylo jeho zprovoznění zásadním způsobem urgováno.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Vrchní přednosta užst. Nymburk hl. n. k této MU přijal následující opatření:

Seznámení provozních zaměstnanců s mimořádnou událostí.

Termín 15.10.2006

Poučení staničních, traťových a venkovních výpravčích o použití alternativních vlakových cest ve stanici dle čl. 127 SR.

Termín: 15.10.2006

U výpravčí vnější služby I. pozastavena kvalifikace, převedení na jinou práci, určena k mimořádné zkoušce a psychologickému vyšetření.

Termín: 15.10.2006

Vrchní přednosta DKV Praha k této mimořádné události přijal následující opatření:

S okolnostmi vzniku, s příčinou i stanovením odpovědností za tuto mimořádnou událost seznámit všechny provozní zaměstnance ve všech provozních jednotkách DKV Praha.

Termín: 15.10.2006

Zpracovat do osnovy kontrolní činnosti kontrolorů vozby a vedoucím zaměstnancům při kontrolních jízdách kontrolu dodržování podmínek pro jízdu podle rozhledových poměrů nejen při jízdách vlaků, ale i při posunu.

Termín: 10.10.2006

Strojvedoucímu vlaku č. 64922 pozastavena kvalifikace, převeden na jinou práci, nařízena mimořádná zkouška a psychologické vyšetření, upozorněn na možnost výpovědi dle § 46, písm. f) Zákoníku práce.

Termín: 15.10.2006

Kontrolorovi vozby, kterému je strojvedoucí vlaku č. 64922 přidělen, snížení výkonové odměny o 1 000.- Kč.

Termín: 15. 10. 2006.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

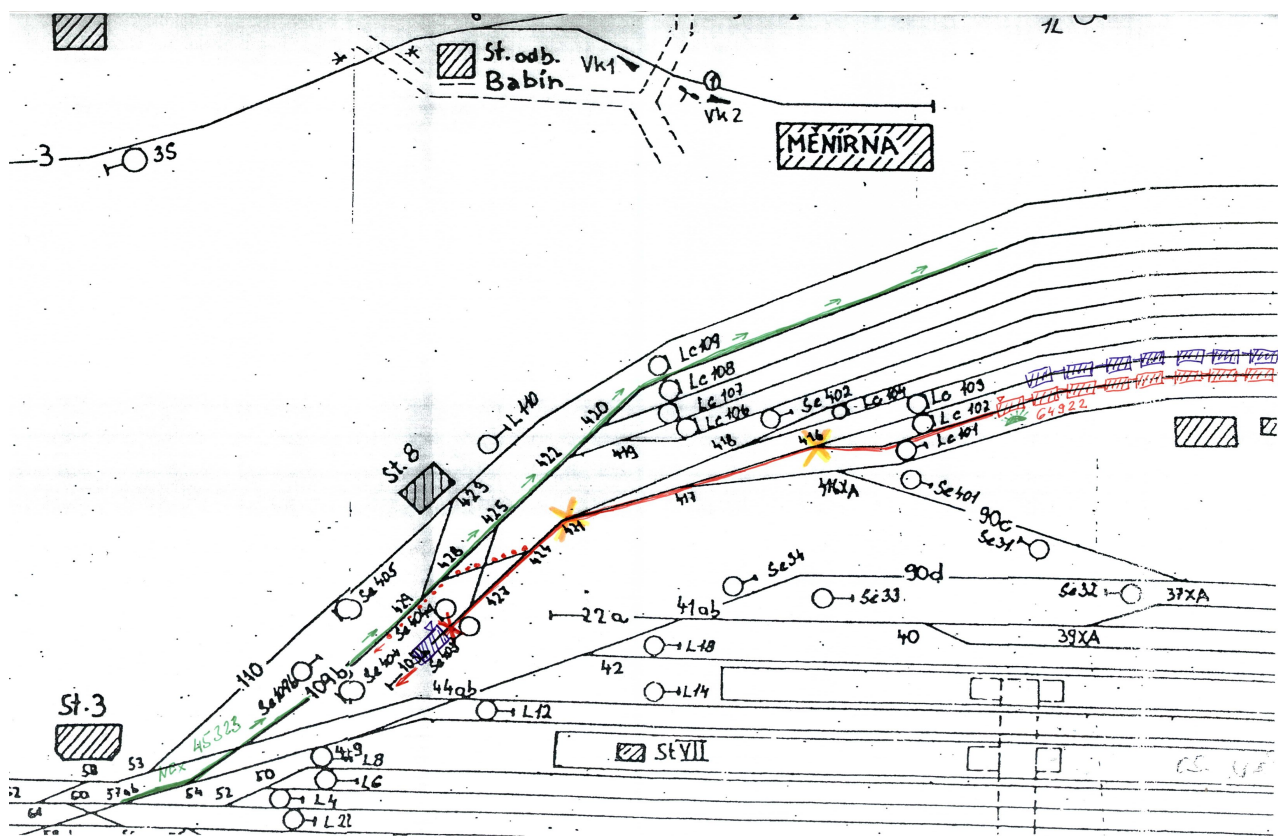
Nebylo přijato, neboť ke vzniku mimořádné události došlo porušením ustanovení právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatele dráhy.

V Praze dne 18. 12. 2006

František Paseka, v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Praha

Zdeněk Malý, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Obr. 1: Plánek místa MU.

Červeně vyznačena jízdní cesta vlaku č. 64922, tečkovaně předpokládaná jízdní cesta do žst. Veleliby.

Žluté křížky značí výhybky rozříznuté jízdou vlaku.

Zeleně je vyznačena vlaková cesta vlaku č. 45323.



Foto 1: Protlačení HDV za zarážedlo kusé koleje č. 105b vlakem č. 64922