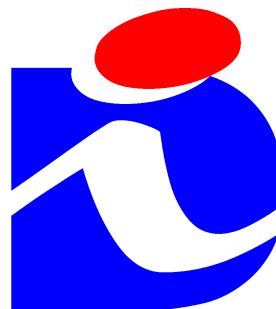


Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka vlaku IC 540 v žst. Třebovice v Čechách s manipulačním vozíkem
na broušení výhybek a kolejnic

Středa, 23. ledna 2008

Investigation Report of Railway Accident

Collision of train No. IC 540 with infrastructure maintenance equipment
in Třebovice v Čechách station

Wednesday, 23rd January 2008

Č. j.: 6-211/2008/DI

SUMMARY

| | |
|-------------------|---|
| Grade: | accident |
| Date and time: | 23 rd January 2008, 09:57 (08:57 GMT) |
| Occurrence type: | train collision with an obstacle (collision of long distance passenger train with rail grinder) |
| Description: | Long distance passenger train No. IC 540 collided with a rail grinder working on switch No. 5 at Třebovice v Čechách station. Track workers managed to escape in time. Despite they were warned via radio, they didn't have time enough to clear the track. The train didn't derail. |
| Type of train: | long distance passenger train No. IC 540 |
| Location: | Třebovice v Čechách station, switch No. 5 |
| Consequences: | no fatality no injury total cost CZK 69 090,- |
| Direct cause: | operations (trackside personnel violation) procedures (inadequate procedures) |
| Underlying cause: | none |
| Root cause: | none |
| Recommendations: | addressed to railway infrastructure managers: 1) It is recommended to require railway workers working on the track to declare, before they start working, time necessary for safe evacuation of the workplace (including removal of all their equipment). 2) It is recommended to ensure that their regulations guarantee safety of track-workers with regard to train speed limit and time necessary for safe evacuation of the workplace. |

Obsah

| | |
|--|-----------|
| Summary | 3 |
| 1 Souhrn | 8 |
| 2 Údaje týkající se mimořádné události | 9 |
| 2.1 Mimořádná událost | 9 |
| 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události | 9 |
| 2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby | 9 |
| 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 .. | 9 |
| 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 | 10 |
| 2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti | 10 |
| 2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí | 10 |
| 2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí | 10 |
| 2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody | 10 |
| 2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru | 10 |
| 2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku | 10 |
| 2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí | 10 |
| 2.4 Vnější okolnosti | 11 |
| 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje | 11 |
| 3 Záznam o podaných vysvětleních | 11 |
| 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události | 11 |
| 3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním | |

| | |
|---|-----------|
| poměru | 11 |
| 3.1.2 Jiné osoby | 12 |
| 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti | 12 |
| 3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny | 12 |
| 3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování | 12 |
| 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky | 12 |
| 3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ... | 12 |
| 3.3 Právní a jiná úprava | 12 |
| 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy | 12 |
| 3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy | 12 |
| 3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení | 13 |
| 3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat | 13 |
| 3.4.2 Součásti dráhy | 13 |
| 3.4.3 Komunikační prostředky | 13 |
| 3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat | 13 |
| 3.5 Dokumentace o provozním systému | 14 |
| 3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy | 14 |
| 3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení | 14 |
| 3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události | 14 |
| 3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky | 14 |
| 3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události | 14 |
| 3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu | 14 |
| 3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání | 14 |
| 3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru | 15 |
| 4 Analýza a závěry | 15 |
| 4.1 Konečný popis mimořádné události | 15 |
| 4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 | 15 |

| | |
|--|-----------|
| 4.2 Rozbor | 15 |
| 4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb | 15 |
| 4.3 Závěry | 16 |
| 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 | 16 |
| 4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou | 16 |
| 4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti | 16 |
| 4.4 Doplňující zjištění | 16 |
| 4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách | 16 |
| 5 Přijatá opatření | 17 |
| 5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata | 17 |
| 6 Bezpečnostní doporučení | 17 |
| 7 Přílohy | 18 |

1 SOUHRN

| | |
|----------------------|--|
| Skupina události: | nehoda |
| Vznik události: | 23. 1. 2008, 9:57 hodin |
| Popis události: | srážka vlaku IC 540 s manipulačním vozíkem na broušení výhybek a kolejnic |
| Dráha, místo: | dráha celostátní, železniční stanice Třebovice v Čechách, výhybka č. 5 |
| Zúčastnění: | Správa železniční dopravní cesty, s. o. (vlastník dráhy) České dráhy, a. s. (provozovatel dráhy) České dráhy, a. s. (dopravce vlaku IC 540) |
| Následky: | škoda na hnacím drážním vozidle 151 019-7 ve výši 65 000,- Kč škoda na manipulačním vozíku ve výši 4 090,- Kč celková škoda ve výši 69 090,- Kč |
| Bezprostř. příčiny: | 1) nedoprovázení lehkého kolejového prostředku předsunutou bezpečnostní hlídkou s dostatečnými rozhledovými poměry; 2) nedostatečný předstih vyrozumění radiostanicí o blížícím se vlaku |
| Zásadní příčiny: | nejsou |
| Příč. v syst. bezp.: | nejsou |
| Bezp. doporučení: | adresováno provozovatelům drah celostátních a regionálních: 1) jednoznačným způsobem uložit ve svých předpisech povinnost oznámit před započítím práce osobě provádějící vyrozumívání o pohybu vozidel v místě práce čas potřebný k bezpečnému vyklizení pracoviště; 2) ověřit, zda jejich předpisy zajišťují bezpečnost osob pracujících v kolejišti vzhledem k traťové rychlosti a času potřebnému k bezpečnému vyklizení pracoviště, a případné nedostatky odstranit. |

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K mimořádné události (dále jen MU) došlo 23. ledna 2008 v 09:57 hod. v železniční stanici (dále jen žst.) Třebovice v Čechách, na výhybce č. 5, v km 6,573, trati 309 Přerov – Česká Třebová. Provozovatelem dráhy a drážní dopravy jsou ČD, a. s.

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

Při průjezdu vlaku IC 540 žst. Třebovice v Čechách došlo ke srážce s manipulačním vozíkem, se kterým prováděla čtyřčlenná pracovní skupina opravu výhybky č. 5. Před příjezdem vlaku IC 540 zaměstnanci nestačili odstranit manipulační vozík, a proto došlo ke srážce s překážkou a ke zničení manipulačního vozíku. Při MU nedošlo k újmě na zdraví. Prostředky integrovaného záchranného systému nezasahovaly.

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

Drážní inspekce vzhledem k závažnosti této MU zahájila zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě jejího vzniku. Zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl pověřen Územní inspektorát Brno. Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno nezávisle na zjišťování příčin prováděném provozovatelem a dopravcem a na šetření jiných orgánů, s využitím vlastních podkladů a podkladů získaných na základě dožádání od provozovatele a dopravce.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- strojvedoucí vlaku IC 540, zaměstnanec dopravce ČD, a. s.;
- výpravčí vlaků žst. Třebovice v Čechách, zaměstnanec provozovatele ČD, a. s.;
- vedoucí práce, bezpečnostní hlídka, zaměstnanec provozovatele ČD, a. s.

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

Vlak IC 540 byl sestaven z hnacího drážního vozidla 151019-7, ČD DKV Praha a osmi osobních vozů. Podrobnosti nejsou relevantní.

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

Netýká se.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Způsob dorozumívání mezi výpravčím a bezpečnostní hlídkou byl určen prostřednictvím radiostanice, simplexního kanálu č. 2. Hovory byly zaznamenávány zařízením REDAT.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU byly v době vzniku MU prováděny udržovací práce – oprava výhybky č. 5 bez přerušení provozu, konkrétně probíhalo přebušování převalků pomocí elektrické brusky uchycené ve speciálním manipulačním vozíku a napájené z přenosného agregátu.

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

O vzniku MU vyrozuměl strojvedoucí vlaku IC 540 pomocí radiového spojení výpravčího žst. Třebovice v Čechách. Ten provedl ohlášení vzniku MU podle ohlašovacího rozvrhu. Drážní inspekci byla MU nahlášena v 10:14 hod.

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

Integrovaný záchranný systém nebyl aktivován.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Nedošlo k úmrtí ani k újmě na zdraví.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Nedošlo ke škodě na přepravovaných věcech a zavazadlech, došlo ke škodě na zařízení pro údržbu svršku (brusce na vozíku) ve výši 4 090,- Kč.

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

Bylo poškozeno hnací drážní vozidlo (dále jen HDV) 151 019-7 ČD DKV Praha. Při komisionální prohlídce byla škoda vyčíslena na 65 000,- Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU bylo světlo, sucho, polojasno, teplota +1 °C, viditelnost vlivem povětrnostních podmínek nebyla snížena.

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

Byly provedeny zápisy se zaměstnanci provozovatele dráhy (zámečník kolejových konstrukcí, pracovník údržby a oprav tratí, četař), kteří shodně ve svých vysvětleních uvedli:

... Asi kolem 10:00 hod na nás mistr zakřičel abychom vystoupili z koleje, že rychlík je tady. Brousící vozík jsme se pokusili vytáhnout, ale viděli jsme rychle se blížící vlak a tak jsme vyskočili...

Zaměstnanec provozovatele dráhy, mistr tratí, vedoucí práce, uvedl:

... Způsob vyrozumění jsme dohodli vysílačkou a čas vyrozumění v čase když výpravčí dovolí jízdu vlaku....Já jsem střežil pracoviště v úrovni výhybky č. 5 vedle 1. koleje na levé straně ve směru jízdy vlaku 504... Výpravčí nahlásil, že jede rychlík po druhé koleji na Třebovou, jelikož jsem zprávě přesně nerozuměl, tak jsem mu řekl „Traťovka nerozumí“. Výpravčí znovu opakoval „jede rychlík z Rudoltic po druhé koleji“. Já jsem mu řekl, že rozumím a ihned jsem zakřičel na zaměstnance „vyhodte to, jede rychlík“....Na odklizení pracoviště je potřebná asi jedna minuta...

Zaměstnanec provozovatele dráhy, výpravčí, uvedl:

... Do telefonního zápisníku byl proveden zápis o místě pracoviště a způsobu vyrozumění, který byl určen vysílačkou. O žádných časech vyrozumění jsme se nedomlouvali, ani ho vedoucí práce nevyžadoval. Po odjezdu vlaku IC 540 z Rudoltic asi v době kdy vlak byl u předzvěsti vjezdového návěstidla jsem vyrozuměl vedoucího práce slovy : „Dejte pozor od Rudoltic rychlík po druhé koleji“. On mi odpověděl že nerozumí. Já jsem toto vyrozumění zopakoval ještě jednou a on mi odpověděl: „Rozumím od Rudoltic rychlík po druhé koleji“. Po tomto jsem postavil vjezdové návěstidlo do polohy dovolující jízdu, která umožňovala průjezd vlaku po druhé koleji...

Zaměstnanec dopravce, strojvedoucí vlaku IC 540, uvedl:

... Po projetí kolem vjezdového návěstidla, po výjezdu z pravého oblouku, jsem cca na vzdálenost 150 m zaregistroval traťové pracovníky v mnou pojížděné koleji...

3.1.2 Jiné osoby

Nejsou zúčastněny.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Tato práce byla prováděna bez přerušení provozu podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy ČD D 2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy. Do telefonního záznamníku byl proveden zápis o místě pracoviště a způsobu vyrozumění mezi výpravčím a vedoucím práce, který byl určen radiostanicí. Pokyny byly dávány radiostanicí a ústně.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Všichni zúčastnění zaměstnanci jsou odborně způsobilí.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Netýká se.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

V době vzniku byli všichni zúčastnění zaměstnanci firmy ČD, a. s., která byla provozovatelem dráhy i dopravcem dotčeného vlaku.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Platné vnitrostátní zákony a vyhlášky týkající se MU:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku MU na dráhách.

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné

technické normy a další vnitřní předpisy

Platné vnitřní předpisy provozovatele dráhy relevantní pro vznik MU:

- ČD D2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy;
- ČD Op 16 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

V žst. Třebovice v Čechách je instalováno staniční zabezpečovací zařízení ESA 11, které je vybaveno automatickým záznamovým zařízením. Z jeho záznamu vyplývá:

9:55:30 výpravčí zadává cestu pro vlak 540 od 2L na 2K;

9:55:32 výpravčí potvrzuje klávesou ENTER bezpečnostní štítek na úseku výhybky č1,
text: SDC;

9:55:42 návěstidlo 2L v poloze Výstraha;

9:56:21 návěstidlo 2L v poloze Volno;

9:56:48 vlak 540 minul návěstidlo 2L;

9:57:02 vlak 540 vjel na výhybku č. 5.

3.4.2 Součásti dráhy

Není relevantní.

3.4.3 Komunikační prostředky

Komunikace mezi výpravčím a vedoucím pracovní skupiny probíhala prostřednictvím radiostanice, simplexního kanálu č. 2., a byla zaznamenávána pomocí záznamového zařízení REDAT.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Bylo provedeno posouzení záznamu elektronického rychloměru HDV s tímto výsledkem:

- čas MU je registrován v 09:57:24 hodin při rychlosti 111 km/h;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku IC 540, 120 km/h, nebyla překročena.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Pracovní skupina byla o blížícím se vlaku ID 540 vyrozuměna prostřednictvím radiového spojení v 09:56:33 tímto způsobem:

výpravčí : „Od Rudoltic rychlík“

vedoucí práce : „Nerozuměl jsem“

výpravčí : „Rychlík od Rudoltic“

vedoucí práce : „Rozumím, rychlík od Rudoltic“

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

Bezprostředně po vzniku MU probíhala verbální komunikace mezi strojvedoucím vlaku IC 540 a výpravčím, při ní si uvedené osoby radiostanicí předávaly informace o vzniku MU, její příčině a následcích a pokyny k zajištění bezpečnosti.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo mimořádné události bylo zajištěno provozovatelem dráhy. Kolej byla vyloučena, zbytky manipulačního vozíku s bruskou ponechány na místě, vlak IC 540 stál v žst. Třebovice v Čechách. Provoz na dráze nebyl přerušen.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Není relevantní.

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci jsou zdravotně způsobilí.

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

Výhybka č. 5, na které byly prováděny práce, leží v koleji, která se nachází na vnitřní straně oblouku dvoukolejné trati s traťovou rychlostí 120 km/h. Trať je v těchto místech z vnitřní strany lemována protihlukovou stěnou omezující výhled. Z místa bezpečnostní hlídky byl rozhled vstříc jedoucímu vlaku 205,5 m.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Nebyly.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Na základě vyhodnocení shromážděných záznamů záznamových zařízení byla sestavena tato posloupnost děje:

9:55:30 výpravčí zadává cestu pro vlak IC 540 od 2L na 2K;

9:55:32 výpravčí potvrzuje klávesou ENTER bezpečnostní štítek na úseku výhybky č. 1, text: SDC;

9:55:42 návěstidlo 2L v poloze Výstraha;

9:56:21 návěstidlo 2L v poloze Volno;

9:56:33 radiová komunikace mezi výpravčím a vedoucím pracovní skupiny (vedoucí prací nerozumí, výpravčí opakuje, vedoucí prací potvrzuje);

9:56:48 vlak IC 540 minul návěstidlo 2L;

9:57:02 vlak IC 540 vjel na výhybku č. 5, srážka s pracovním vozíkem.

4.2 Rozbor

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

Podle vnitřních předpisů provozovatele dráhy ČD D2 a ČD Op 16 měla být bezpečnost osob pracujících v kolejišti vzhledem k jízdám drážních vozidel zajištěna předsunutou bezpečnostní hlídkou a vyrozumíváním prostřednictvím radiového spojení s výpravčím. Oba způsoby zajištění bezpečnosti (hlídky i varování radiostanicí) však měly nedostatky, kvůli kterým byly neúčinné a proto došlo k mimořádné události.

K bezpečnému vyklizení pracoviště na výhybce č. 5 v žst. Třebovice v Čechách potřebovali zaměstnanci provozovatele dráhy provádějící broušení jednu minutu. Aby měli tento čas k dispozici, musela by bezpečnostní hlídka mít, při traťové rychlosti 120 km/h, rozhledové poměry na každou stranu minimálně 2000 m.

Rozhledové poměry bezpečnostní hlídky vstříc přijíždějícímu vlaku však byly pouze 205,5 m. Předsunutá hlídka nebyla postavena, čímž bylo porušeno ustanovení článku 1154 předpisu provozovatele dráhy ČD D2. I kdyby byla tato hlídka postavena, potřebného času by se nedocílilo, protože se předpis Op 16 spokojí s minimální rozhledovou vzdáleností pouze 500 m, což je za daných okolností (čas potřebný k vyklizení pracoviště a traťová rychlost) nedostačující.

Zaměstnanci sice byli o blížícím se vlaku vyrozuměni výpravčím prostřednictvím radiového spojení, ale vyrozumění nepřišlo v předstihu dostatečném k bezpečnému vyklizení pracoviště. Ačkoliv vnitřní předpis provozovatele dráhy ČD Op 16 ukládá povinnost dohodnout před započítím práce způsob vyrozumívání osob v kolejišti, povinnost dohodnout časový předstih, se kterým mají být zaměstnanci o blížícím se vlaku vyrozuměni, není výslovně uvedena.

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 nedoprovázení lehkého kolejového prostředku předsunutou bezpečnostní hlídkou s dostatečnými rozhledovými poměry (porušení ustanovení článku 1154 předpisu provozovatele dráhy ČD D2) a nedostatečný předstih vyrozumění radiostanicí o blížícím se vlaku.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nejsou.

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

Nejsou.

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

Byl zjištěn nedostatek ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy, konkrétně:

- předpis ČD OP 16 nestanovuje bezpečnostním hlídkám rozhledové poměry tak, aby byly dostatečné vzhledem k traťové rychlosti a době potřebné k bezpečnému vyklizení pracoviště.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy České dráhy, a. s., SDC Pardubice, přijal opatření s termínem do 30. 4. 2008 seznámit zaměstnance při pravidelném školení se vznikem, průběhem a závěry zjišťování příčin a okolností vzniku této MU, provedeného pověřenou osobou provozovatele dráhy.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Pro zajištění bezpečnosti práce prováděné v kolejišti bez přerušení provozu doporučuje Drážní inspekce provozovatelům drah celostátních a regionálních:

- jednoznačným způsobem uložit ve svých předpisech povinnost oznámit před započatím práce osobě provádějící vyrozumívání o pohybu vozidel v místě práce čas potřebný k bezpečnému vyklizení pracoviště;
- ověřit, zda jejich předpisy zajišťují bezpečnost osob pracujících v kolejišti vzhledem k traťové rychlosti a času potřebnému k bezpečnému vyklizení pracoviště, a případné nedostatky odstranit.

V Brně dne 19. prosince 2008.

Bc. Květoslav Čech, v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Brno

Ing. Michal Miklenda
ředitel
Územního inspektorátu Brno
v.z. Ing. Stanislav Handl, v. r.

7 PŘÍLOHY

Nejsou.