



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Odjezd vlaku Os 15966 z dopravny Lípa bez souhlasu dirigujícího dispečera a následná jízda do oddílu obsazeného uvázlým vlakem Mn 82552 na dráze železniční, regionální, mezi dopravkami Lípa a Herálec

Úterý, 4. února 2014

Investigation Report of Railway Accident

Departure of regional passenger train No. 15966 from Lípa station without track dispatcher permission to leave station and its subsequent movement into occupied track section by freight train No. 82552 between Lípa and Herálec stations

Tuesday, 4th February 2014

č. j.: 6-379/2014/DI

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

1 SOUHRN



Zdroj: Drážní inspekce

- Skupina události: ohrožení.
- Vznik události: 4. 2. 2014, 14:40 h.
- Popis události: odjezd vlaku Os 15966 z dopravny Lípa bez souhlasu dirigujícího dispečera a následná jízda do oddílu obsazeného vlakem Mn 82552.
- Dráha, místo: dráha regionální, dopravna Lípa, 1. staniční kolej, km 7,551.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 15966);
ČD Cargo, a. s. (dopravce vlaku Mn 82552).
- Následky: bez zranění;
bez vzniku škody.
- Bezprostřední příčiny:
- odjezd vlaku Os 15966 z dopravny Lípa bez svolení dirigujícího dispečera do oddílu obsazeného vlakem Mn 82552.
- Přispívající faktory:
- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Zásadní příčiny:

- nedodržení ohlašovací povinnosti strojvedoucím vlaku Os 15966 v dopravě Lípa.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Dražní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Dražní inspekci vydáno.

SUMMARY

Grade: incident.

Date and time: 4th February 2014, 14:40 (13:40 GMT).

Occurrence type: unauthorised train movement other than SPAD.

Description: departure of regional passenger train No. 15966 from Lípa station without track dispatcher permission to leave station and its movement to occupied track section by freight train No. 82552.

Type of train: freight train No. 82552;
regional passenger train No. 15966.

Location: Lípa station, station track No. 1, km 7,551.

Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 15966);
ČD Cargo, a. s. (RU of the freight train No. 82552).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0,-

Direct cause: departure of regional passenger train from Lípa station without track dispatcher permission to leave station into occupied track section by freight train No. 82552.

Contributory factor: none.

Underlying cause: failure to comply with technological procedure (reporting obligation) by engine driver of regional passenger train No. 15966 at Lípa station.

Root cause: none.

Recommendations: not issued.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	11
2.1 Mimořádná událost	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	11
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	11
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	12
2.2 Okolnosti mimořádné události	13
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	13
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	14
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	15
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	15
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	15
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	16
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	16
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	16
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	16
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	16
2.4 Vnější okolnosti	16
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	16
3 Záznam o podaných vysvětleních	17
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	17
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
3.1.2 Jiné osoby	18
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	18

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	18
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	19
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	19
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	19
3.3	Právní a jiná úprava	20
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	20
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	21
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení	23
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	23
3.4.2	Součásti dráhy	23
3.4.3	Komunikační prostředky	23
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	23
3.5	Dokumentace o provozním systému	24
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	24
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	24
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	24
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	25
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	25
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	26
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	26
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	26
4	Analýzy 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	27
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	27
4.3	Závěry	30

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	30
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	30
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	30
4.4 Doplnující zjištění	30
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	30
5 Přijatá opatření	31
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	31
6 Bezpečnostní doporučení	31
7 Přílohy	32

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
CDP	centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DAP	dokumenty a předpisy, tj. dokumenty vnitropodnikové legislativy SŽDC (řídící akty, strategické dokumenty, technicko-normativní dokumenty a vnitřní předpisy)
DB	Deutsche bahn, GmbH
DI	Dražní inspekce
DKV	depo kolejových vozidel
DV	dražní vozidlo, dražní vozidla
DÚ	Dražní úřad
HDV	hnací dražní vozidlo
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy SŽDC
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
OŘ	oblastní ředitelství
ÖBB	Österreichische Bundesbahn, GmbH
PJ	provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravami
PND3	prováděcí nařízení pro trať D3
POP	přenosná osobní pokladna
PP	provozní pracoviště
PvD3	písemný rozkaz Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením dražní dopravy
SK	staniční kolej
SHV	speciální hnací vozidlo
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
trať D3	trať se zjednodušeným řízením dražní dopravy
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
ŽSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., Dopravní a návěsní předpis, schváleno rozhodnutím generálního ředitele SŽDC dne 17. 12. 2012, č. j.: 55738/2012-OZŘP, účinnost od 1. 7. 2013
SŽDC D3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy, schváleno rozhodnutím generálního ředitele SŽDC dne 17. 12. 2012, č. j.: 55996/2012-OZŘP, účinnost od 1. 7. 2013
SŽDC Dp17 (prozatímní)	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, schváleno rozhodnutím generálního ředitele SŽDC dne 27. 6. 2008, č. j.: 22957/08-OKS, účinnost od 1. 7. 2008

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 4. 2. 2014.

Čas: 14:40 h.

Dráha: železniční, regionální.

Místo: trať 325 C Havlíčkův Brod – Humpolec, dopravna Lípa, 1. SK, km 7,551.

GPS: 49°33'17.0388"N, 15°32'16.0980"E.



Obr. č. 1: Vlak Mn 82552 v dopravně Herálec

Zdroj: Dražní inspekce

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

Dne 4. 2. 2014 v 14:40 h odjel vlak Os 15966 bez splnění ohlašovací povinnosti dirigujícímu dispečerovi z dopravní Lípa a zastavil v prostorovém oddílu mezi dopravnami Lípa a Herálec, ve vzdálenosti 105 m od konce vlaku Mn 82552, který tam uvázl z důvodu poruchy HDV.



Obr. č. 2: Schéma místa zastavení vlaků

Zdroj: mapy.cz

Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že vlak Os 15966 zastavil na trati v km 12,730. Strojvedoucí byl zpraven rozkazem PvD3 pro vlak 15966 s nařízeným předjetím vlaku Mn 82552 v dopravně Herálec. Vlak Mn 82552 se v době ohledání místa vzniku nacházel v dopravně Herálec na 3. SK a byl stažen do dopravní po částech z důvodu nečinnosti HDV v čele vlaku. Strojvedoucí vlaku Mn 82552 byl zpraven rozkazem PvD3 pro vlak 82552 o předjetí vlakem 15966 v dopravně Herálec. Nebyl vydán žádný další rozkaz PvD3 pro vlak Mn 82552 související s jeho jízdou a stažením do dopravní Herálec.

Při MU nebyl aktivován IZS.

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

MU ohlášena na COP DI dne: 4. 2. 2014, 15:38 h (tj. 0:58 h po vzniku MU).

Způsob ohlášení: telefonicky.

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

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 4. 2. 2014, 17:55 h (tj. 3:15 h po vzniku MU).

Ohlášení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ:	4. 2. 2014, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU v přímé souvislosti se zajištěním bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.
Složení VI DI na místě MU:	1x VI ÚI Brno.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Brno. Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy a dopravci.

Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí – dirigující dispečer, zaměstnanec SŽDC, OŘ Brno.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 15966, zaměstnanec ČD, DKV Brno, PJ Havlíčkův Brod.

Dopravce (ČDC):

- strojvedoucí vlaku Mn 82552, zaměstnanec ČDC, PJ Brno, PP Havlíčkův Brod;
- strojvedoucí v přípravě vlaku Mn 82552, zaměstnanec ČDC, PJ Brno, PP Havlíčkův Brod;
- vedoucí posunu, zaměstnanec ČDC, PJ Brno, PP Havlíčkův Brod;
- posunovač, zaměstnanec ČDC, PJ Brno, PP Havlíčkův Brod.

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

Vlak:	Os 15966	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	25	HDV: 94 54 5 841 004 – 5	ČD, a. s.
Počet náprav:	4		
Hmotnost (t):	51		
Potřebná brzdící %:	52		
Skutečná brzdící %:	164		
Chybějící brzdící %:	0		
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	50		
Způsob brzdění:	I.		
Brzdy v poloze:	R + Mg		

Pozn. k vlaku Os 15966:

V době vzniku MU vlakem cestovalo 14 cestujících. Na stanovišti strojvedoucího se nacházela osoba v přípravě, strojvedoucí na závěs POP. Strojvedoucí vlaku Os 15966 byl prokazatelným způsobem seznámen s rozkazem PvD3 pro vlak 15966, č. 542563, ze dne 4. 2. 2014, v žst. Havlíčkův Brod.

Vlak se nacházel v obsazeném prostorovém oddílu. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

Vlak:	Mn 82552	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	165	HDV: 92 54 2 742 426 – 0	ČD Cargo, a. s.
Počet náprav:	44	HDV: 92 54 2 742 209 – 0	ČD Cargo, a. s.
Hmotnost (t):	811	TDV (za HDV):	
Potřebná brzdící %:	50	1. 23 56 0 733 045 – 5	ŽSSK, a. s.
Skutečná brzdící %:	69	2. 23 56 0 130 087 – 6	ŽSSK, a. s.
Chybějící brzdící %:	0	3. 23 56 0 130 171 – 8	ŽSSK, a. s.
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	50	4. 23 56 0 130 090 – 0	ŽSSK, a. s.
Způsob brzdění:	I.	5. 23 56 0 130 150 – 2	ŽSSK, a. s.
Brzdy v poloze:	P	6. 23 56 0 130 195 – 7	ŽSSK, a. s.
		7. 23 56 0 130 074 – 4	ŽSSK, a. s.
		8. 23 56 0 130 177 – 5	ŽSSK, a. s.
		9. 31 80 4 675 980 – 5	DB, GmbH
		10. 35 81 4 673 141 – 1	ÖBB, GmbH
		11. 31 80 4 675 674 – 4	DB, GmbH
		12. 37 84 4 668 266 – 8	DB, GmbH
		13. 31 80 4 680 247 – 2	DB, GmbH

Pozn. k vlaku Mn 82552:

Na stanovišti strojvedoucího se nacházela osoba v přípravě. Strojvedoucí vlaku Mn 82552 byl prokazatelným způsobem seznámen s rozkazem PvD3 pro vlak 82552, č. 347177, ze dne 4. 2. 2014, v dopravně Lípa.

Nebyly sepsány rozkazy pro stažení vlaku po částech z prostorového oddílu a byl zahájen posun bez svolení dirigujícího dispečera. Skutečný stav vlaku zjištěný po vzniku MU neodpovídal vlakové dokumentaci.

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

Trať před místem zastavení vlaku Os 15966 v km 12,730 přechází z levostranného oblouku o poloměru 250 m do přímého směru o délce 154 m (km 12,669 – 12,823) a dále do pravostranného oblouku o poloměru 300 m. Trať je zde vedena v zářezu zalesněného okolního terénu ve stoupání 13,00 ‰.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 14:37 h použil strojvedoucí vlaku Mn 82552 služební mobilní telefon k ohlášení uvážnutí v prostorovém oddílu;
- 14:43 h použil dirigující dispečer služební mobilní telefon ke komunikaci se strojvedoucím vlaku Mn 82552 (pokusí se stáhnout vlak do Herálce);
- 14:48 h použil strojvedoucí vlaku Os 15966 služební mobilní telefon k ohlášení vzniku MU dirigujícímu dispečerovi;
- proběhly hovory mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím vlaku Os 15966 v časech 14:53, 15:13, 15:37 a 15:45 h;
- proběhly hovory mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím vlaku Mn 82552 v časech 15:03, 15:21, 15:36 h.

Komunikace mezi strojvedoucím vlaku Os 15966, Mn 82552 a dirigujícím dispečerem nebyla zaznamenávána. V místě zastavení obou vlaků je kvalita signálu mobilních operátorů kolísavá.

Komunikace mezi dirigujícím dispečerem, výpravčími přílehlé stanice Havlíčkův Brod, vedoucím dispečerem a provozním dispečerem byla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy, ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce.

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

- 14:48 h ohlášení vzniku MU dirigujícímu dispečerovi;
- 14:51 h MU ohlášena dirigujícím dispečerem vedoucím dispečerovi;
- 14:54 h MU ohlášena dirigujícím dispečerem provoznímu dispečerovi;

- 15:34 h rozhodnutí provozovatele vést událost jako MU;
- 15:38 h MU ohlášena na COP DI;
- 17:55 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI a OSB a udělení souhlasu s uvolněním dráhy;
- 18:00 h obnovení provozu na předmětné trati.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce. Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

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

MU ohlásil strojvedoucí vlaku Os 15966 dirigujícímu dispečerovi.

Plán IZS 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

Při MU nedošlo k újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce, osob ve smluvním poměru a ani u cestujících a třetích osob.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

Škoda na drážních vozidlech a součástech dopravní cesty a jiném majetku nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: polojasno, - 4 °C, viditelnost nesnížena.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

Strojvedoucí vlaku Os 15966 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:

- těsně před odjezdem vlaku ze žst. Havlíčkův Brod přebíral od výpravčího písemný rozkaz PvD3;
- výpravčí během předávání rozkazu sdělil strojvedoucímu, že bude předjíždět manipulační vlak v dopravně Herálec;
- strojvedoucí se v průběhu přebírání rozkazu věnoval vlakovému revizorovi a strojvedoucímu v přípravě přítomnému na stanovišti;
- rozkaz dle svého vyjádření v rychlosti prohlédl a z výše uvedených důvodů přehlédl nařízenou ohlašovací povinnost v dopravně Lípa a Herálec;
- z dopravní odjel po provedení předepsaných povinností – obsluze přejezdového zabezpečovacího zařízení;
- domníval se, že vlak Mn 82552 již je v dopravně Herálec;
- došlo k dostižení uvázlého nákladního vlaku;
- vlak byl zastaven provozním brzděním bez nutnosti nouzového brzdění.

Strojvedoucí v přípravě vlaku Os 15966 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:

- těsně před odjezdem pracoval na POP a strojvedoucí mu vysvětloval nějaké podrobnosti;
- komunikaci strojvedoucího a výpravčího nevěnoval pozornost, jen zaregistroval, že budou předjíždět nákladní vlak v dopravně Herálec a že strojvedoucí obdržel rozkaz;
- z dopravní Lípa odjeli po nástupu a výstupu cestujících a po obsluze přejezdového zabezpečovacího zařízení, a poté došlo k dostižení uvázlého nákladního vlaku.

Strojvedoucí vlaku Mn 82552 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:

- z důvodu poruchy na HDV zastavil vlak v prostorovém oddílu mezi dopravnami Lípa a Herálec;
- cca po 10 min., kdy se pokoušeli zprovoznit HDV, informoval dirigujícího dispečera o poruše HDV a nutnosti stáhnout vlak po částech, a toto stažení s ním projednal;
- strojvedoucí neohlásil dirigujícímu dispečerovi příjezd první části do dopravní Herálec, nevyžádal si svolení k posunu a rozkaz k jízdě pro druhou část od dirigujícího dispečera;
- zajištěním odstavené soupravy v prostorovém oddílu byl pověřen vedoucí posunu.

Strojvedoucí v přípravě vlaku Mn 82552 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:

- z důvodu poruchy na HDV zastavil vlak v prostorovém oddílu mezi dopravnami Lípa a Herálec;

- pro druhou část vlaku odjel strojvedoucí sám, strojvedoucí v přípravě střežil první část odstavenou na 3. SK.

Vedoucí posunu – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:

- strojvedoucí vlaku Mn 82552 mu oznámil, že stažení vlaku do dopravní Herálec bude ve dvou částech, a nařídil rozdělit vlak na dvě skupiny po 8 a 5 DV a zajistit odstavenou (druhou) část vlaku;
- střežení 5 DV na trati prováděl posunovač;
- zajistil odstavenou soupravu 8 DV v dopravně Herálec a prováděl úkony spojené s posunem na humpoleckém zhlaví – přestavení HDV na 1. SK a následně přestavení soupravy HDV a 5 DV na 3. SK.

Dirigující dispečer – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:

- nařídil a sjednal se strojvedoucími vlaků Os 15966 (nařídil sepsání PvD3 výpravčímu žst. Havlíčkův Brod) a Mn 82552 (PvD3 sepsán v dopravně Lípa) předjetí vlaku Mn 82552 vlakem Os 15966 v dopravně Herálec;
- nevěděl o nutnosti stažení vlaku Mn 82552 po částech do dopravní Herálec a ani ho nesjednal se strojvedoucí;
- po ohlášení strojvedoucí vlaku Os 15966 ohlásil vznik MU vedoucímu směny (vedoucí dispečer).

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby vysvětlení k této MU nepodávaly.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatel dráhy a dopravci mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČD a ČDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly shledány nedostatky. V dodržování přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravců ČD a ČDC souvisejícího s okolnostmi vzniku předmětné MU byly shledány nedostatky.

Zjištění:

- strojvedoucí vlaku Os 15966 odjel z dopravní Lípa bez splnění ohlašovací povinnosti nařízené dirigujícím dispečerem;
- strojvedoucí vlaku Mn 82552 z důvodu poruchy HDV a sklonových poměrů stahoval vlak do dopravní Herálec po částech. Dirigujícímu dispečerovi nebyl oznámen

příjezd první části vlaku Mn 82552 do dopravny Herálec, dále nebylo požádáno o svolení k posunu a nebyly sepsány rozkazy k jízdě PMD z tratě a zpět na trať pro druhou část vlaku Mn 82552 a zpět do dopravny Herálec.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

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

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

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

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

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

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Havlíčkův Brod – Humpolec, je Česká republika. Funkci vlastníka plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie regionální, Havlíčkův Brod – Humpolec, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002.

Dopravcem vlaku Os 15966 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.: L/2003/9000.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 001/09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních

drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 30. 6. 2009, s účinností od 1. 7. 2009, v platném znění.

Dopravcem vlaku Mn 82552 bylo ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7, PSČ 170 00, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 20. 11. 2007, č. j.: 3-3841/07-DÚ/Le, ev. č.: L/2007/1452.

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

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 35 odst. (1) písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. (1) písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“;
- § 35 odst. (2) písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování,“;
- § 13 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„K zajištění organizování drážní dopravy slouží stanovení způsobu a podmínek pro řízení drážní dopravy, zjednodušené řízení drážní dopravy, sledování drážního vozidla, sledování dopravní propustnosti dráhy a operativní řízení drážní dopravy.“;
- § 15 odst. (4) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Vlak nesmí odjet z dopravny bez návštěvy dovolující odjezd nebo bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy. ... Vlak pro přepravu cestujících smí odjet ze železniční stanice nebo zastávky jen tehdy, není-li ohrožena bezpečnost nastupujících a vystupujících cestujících a bezpečnost jízdy vlaku.“;

- § 15 odst. (8) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Činnosti při zabezpečení vjezdu, odjezdu a průjezdu vlaku a způsob zabezpečení jízdy vlaků se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“;
- § 16 odst. (2) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„K posunu na kolejích určených pro jízdu vlaku musí dát vždy souhlas odborně způsobilá osoba, která řídí jízdu vlaků po těchto kolejích.“;
- § 19 odst. (1) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Na trati dráhy, kde je drážní doprava organizována tak, že ve stanovených traťových úsecích se pohybuje pouze jeden vlak nebo posunující drážní vozidlo, popřípadě doprovod vlaku má předem stanoveny dopravní, kde se vlaky kříží nebo předjíždějí, lze použít zjednodušeného řízení drážní dopravy.“;
- § 19 odst. (4) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Vlak nesmí ze stanovené dopravní odjet bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy.“;
- § 35 odst. (1) písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná.“.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 3118, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D1:
„Skutečnost, že je nutné vlak z trati odvážet po částech, ohlásí strojvedoucí výpravčím sousedních stanic nebo alespoň jednomu z nich, s udáním polohy vlaku. Dohodne s nimi další podrobnosti pro odvoz jednotlivých částí vlaku.“;
- čl. 260, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„Strojvedoucí je povinen neprodleně dirigujícímu dispečerovi ohlásit čas příjezdu a uvolnění prostorového oddílu v každé dopravně D3 (přílehlé stanici v době výluky dopravní služby výpravčího), ve které je pro příslušný vlak v příslušné dopravně D3 (v přílehlé stanici) nařízena ohlašovací povinnost a žádat ho o svolení k odjezdu vlaku. Výpravčí přílehlé stanice je pro každý vlak povinen neprodleně dirigujícímu dispečerovi ohlásit čas příjezdu a uvolnění prostorového oddílu a žádat ho o svolení k odjezdu vlaku.“;
- čl. 263, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„Dirigující dispečer dá svolení k jízdě vždy až do další dopravní, kde je strojvedoucímu příslušného vlaku nařízena ohlašovací povinnost (popř. do místa

s kolejovým rozvětvením, ve kterém PND3 dovoluje uvolnění traťové koleje). Strojvedoucí nesmí odjet z dopravní D3 dříve, než obdrží svolení od dirigujícího dispečera.“;

- čl. 474, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„ ... Vlastní jízdu dlouhého vlaku musí strojvedoucí, popř. jiný zaměstnanec dopravce vždy projednat s dirigujícím dispečerem (a to i když jsou v PND3 podmínky pro jízdu dlouhého vlaku stanoveny) tak včas, aby dirigující dispečer mohl zabezpečit plynulé a bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy.“;
- čl. 502, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„Strojvedoucí smí v dopravně D3 zahájit posun jen se svolením dirigujícího dispečera, který určí čas, do kdy je posun dovolen. Svolení k posunu platí i za úroveň lichoběžníkové tabulky za podmínky, že konec posunového dílu nemine lichoběžníkovou tabulku. Za dodržení této podmínky odpovídá zaměstnanec na konci posunového dílu.“;
- čl. 510, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„Ukončení posunu musí strojvedoucí neprodleně ohlásit dirigujícímu dispečerovi. Bude-li posun ukončen na jiné koleji, než na které byl zahájen, a/nebo budou-li po ukončení posunu obsazeny jiné dopravní koleje než před jeho zahájením, musí strojvedoucí současně s hlášením o ukončení posunu oznámit dirigujícímu dispečerovi, na které koleji byl posun ukončen, popř. i které dopravní koleje zůstaly obsazené nebo byly uvolněny.“;
- čl. 533, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„Strojvedoucí PMD, který pojede z dopravní D3, oznámí dirigujícímu dispečerovi kam až bude posunovat, dobu potřebnou pro uskutečnění jízdy, zda bude pokračovat do sousední dopravní a popř. i že toto vozidlo neovlivňuje spolehlivě kolejové obvody (počítače náprav). Dále oznámí, zda se jedná o jízdu hnacího vozidla, posunového dílu nebo SHV, u kterého uvede typ.“;
- čl. 535, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„Dirigující dispečer určí písemným rozkazem čas začátku a ukončení PMD, místo ukončení PMD a vjezdovou kolej v dopravně D3, do které po ukončení manipulace pojede. ... Svolení k odjezdu PMD z dopravní D3 je strojvedoucímu uděleno sepsáním písemného rozkazu; při odjezdu z přilehlé nebo dirigující dopravní se postupuje podle ustanovení předpisu SŽDC D1.“;
- čl. 539, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„Strojvedoucí zapíše svolení k PMD s uvedením místa, kde ukončí jízdu, stejným způsobem jako jízdu vlaku do Telefonního zápisníku D3. Do sloupce 4 zapíše místo čísla vlaku zkratku PMD, do sloupce 9 zapíše kromě názvu místa též časový údaj, do kdy je PMD dovolen. Stejným způsobem zapíše i ukončení PMD.“;
- čl. 540, vnitřní předpis provozovatele SŽDC, předpis SŽDC D3:
„Ukončení PMD v dopravně D3 musí strojvedoucí ohlásit dirigujícímu dispečerovi. Ohlásit ukončení PMD smí strojvedoucí teprve až se přesvědčí, že posunový díl vjel do dopravní D3 celý a uvolnil nájezdníky.“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Trať 325 C Havlíčkův Brod – Humpolec je trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy. Trať začíná u vjezdového návěstidla HS stanice Havlíčkův Brod v km 0,731 a končí u vjezdového návěstidla L stanice Humpolec v km 24,680. Na trati jsou tři prostorové oddíly, dotčený úsek začíná hranicí dopravní Lípa označenou návěstidlem „Lichoběžníková tabulka“ v km 7,803 a končí návěstidlem „Lichoběžníková tabulka“ v km 14,098 – hranicí dopravní Herálec.

Systém řízení, signalizace a zabezpečení nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

Ke komunikaci se strojvedoucími v prostorovém oddílu byly použity služební mobilní telefony. Strojvedoucí vlaku Mn 82552 použil traťový telefon k ohlášení z dopravní Lípa. Ke komunikaci mezi dirigujícím dispečerem a výpravčím žst. Havlíčkův Brod byl použit traťový telefon, stejně jako ke komunikaci s vedoucím dispečerem a provozním dispečerem.

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU nemělo souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 841.004-5 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 160677/12 – V.22, vydaný DÚ dne 31. 8. 2012. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 14. 8. 2013 s výsledkem bez závad. HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 841.004-5 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu Deuta, č. RBP 1S1byja.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 14:38:36 h vlak Os 15966 zastavil v dopravně Lípa;
- 14:40:12 h vlak Os 15966 odjel z dopravní Lípa;
- 14:46:46 h vlak Os 15966 začal brzdit z rychlosti 50 km.h⁻¹ a zastavil na dráze 188 m.

HDV 742.209-0 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 8926/03 – V.20, vydaný DÚ dne 16. 7. 2003. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 24. 1. 2014 s výsledkem bez závad. HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.426-0 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 3031/04 – V.20, vydaný DÚ dne 24. 5. 2004. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 31. 10. 2013 s výsledkem bez závad. HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.426-0 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat, registračním rychloměrem č. 85012.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 14:20 h vlak Mn 82552 odjel z dopravní Lípa;
- 14:37 h vlak Mn 82552 zastavil v prostorovém oddílu mezi dopravními Lípa a Herálec;
- 14:48 – 15:19 h je registrována jízda vlaku z prostorového oddílu a zpět a prováděné posuny v dopravně Herálec.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Byl vydán rozkaz PvD3 pro vlaky Os 15966 a Mn 82552 o předjetí vlaku Mn 82552 vlakem Os 15966 v dopravně Herálec s nařízenou ohlašovací povinností vlaku Os 15966 v dopravně Lípa a Herálec.

V souvislosti s MU nebyla před jejím vznikem uskutečněna žádná další opatření zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce související s jejím vznikem.

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

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na její vznik.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU nebylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravců zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

Pověřená odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy na místě MU nezabránila pohybu veškerých zúčastněných DV.

Byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

Verbální hlášení byla zaznamenána na zařízení ReDat na dispečerském pracovišti na CDP Přerov. Záznamy jsou ze dne 4. 2. 2014 a jsou na nich hovory vztahující se k ohlášení, resp. upřesnění vzniku předmětné MU a způsob zajištění zúčastněných DV. Ze záznamů jednotlivých hovorů vyplývá:

- mezi dirigujícím dispečerem a vedoucím dispečerem ve 14:51 h:
dirigující dispečer ohlašuje vznik MU vedoucímu dispečerovi. Při ohlášení došlo k dezinterpretaci ohlášení vzniku MU vlivem telekomunikačního zařízení (při žádosti dirigujícího dispečera o zopakování, jak bude událost řešena, bylo vedoucím dispečerem řečeno, ať tuto nahlásí pouze provoznímu dispečerovi);
- mezi dirigujícím dispečerem a provozním dispečerem ve 14:54 h:
dirigující dispečer ohlašuje vznik události, popisuje stav situace na trati. Podá informaci o tom, že vlak Mn 82552 je už částečně v Herálci. Provozní dispečer se táže, jak je možné, že vlak Os 15966 odjel z dopravní Lípa. Dirigující dispečer podal velmi nejasnou informaci o stavu situace, kde se nachází vlak Os 15966;
- mezi dirigujícím dispečerem a provozním dispečerem v 15:10 h:
provozní dispečer v hovoru zřetelně zmíní informaci o tom, že 1. část vlaku Mn 82552 je už v Herálci. Z hovoru plyne první jasná informace o tom, že vlak Os 15966 zastavil, až když uviděl konec vlaku Mn 82552;
- mezi dirigujícím dispečerem a provozním dispečerem v 15:21 h:
dirigující dispečer oznamuje, že vlak Mn 82552 je již stažen v dopravně Herálec;
- mezi dirigujícím dispečerem a provozním dispečerem v 15:34 h:
bylo rozhodnuto o zahájení šetření vzniku události jako MU.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Os 15966, ve směně dne 4. 2. 2014 od 11:44 h, odpočinek před směnou 11:30 h;
- strojvedoucí v přípravě vlaku Os 15966, ve směně dne 4. 2. 2014 od 11:44 h, odpočinek před směnou 22:29 h;
- strojvedoucí vlaku Mn 82552, ve směně dne 4. 2. 2014 od 10:13 h, odpočinek před směnou 19:21 h;
- strojvedoucí v přípravě vlaku Mn 82552 ve směně dne 4. 2. 2014 od 10:13 h, odpočinek před směnou 19:21 h;

- vedoucí posunu ve směně dne 4. 2. 2014 od 6:12 h, odpočinek před směnou více jak 24:00 h;
- dirigující dispečer ve směně dne 4. 2. 2014 od 3:33 h, odpočinek před směnou 24:00 h.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

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

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

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

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje v období od roku 2004 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie regionální tyto obdobné MU:

- ze dne 22. července 2004 mezi dopravami Bavorov a Strunkovice nad Blanicí došlo na širé trati ke srážce vlaku Os 18008 s vlakem Os 18035. Příčinou vzniku MU byl nedovolený odjezd vlaku z dopravní Bavorov bez souhlasu dirigujícího dispečera;
- ze dne 1. 9. 2007 mezi přílehlou žst. Vodňany a dopravnou Bavorov došlo na širé trati ke srážce vlaků Os 18003 a Os 18032. Příčinou vzniku MU byl nedovolený odjezd vlaku z dopravní Bavorov bez souhlasu dirigujícího dispečera;
- ze dne 2. 2. 2008 mezi žst. Číčenice a dopravnou Volary došlo ke srážce vlaku Os 18003 s protijedoucím vlakem Mn 88850. Příčinou vzniku MU bylo mimo jiné nesplnění ohlašovací povinnosti vlaku Os 18003 v dopravě Vodňany;
- ze dne 11. 2. 2008 došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 18045 z dopravní Zbytiny. Příčinou vzniku MU bylo nenařízení a neprovedení mimořádné ohlašovací povinnosti dirigujícím dispečerem a strojvedoucím.

DI na základě výsledků šetření MU ze dne 1. 9. 2007 mezi žst. Vodňany a dopravnou Bavorov doporučila provozovateli dráhy a drážní dopravě upravit technologické postupy (zprůsněním podmínek) na trati Číčenice – Volary, resp. instalovat

na tratích, kde se používá zjednodušené řízení drážní dopravy, přednostně na trati Číčenice – Volary, technické (zabezpečovací) zařízení, kterým se vyloučí možné selhání lidského činitele.

DI dne 29. 5. 2014 dožádala u SŽDC informace k předmětnému bezpečnostnímu doporučení. SŽDC sdělila, že na úseku Číčenice – Volary byl v rámci pilotního projektu nainstalován tzv. „systém Radioblok 0+“, na kterém od 26. 4. 2011 do 4. 12. 2012 probíhal testovací provoz, od 5. 12. 2012 do současnosti probíhá 1. etapa ověřovacího provozu. V současnosti se čeká na zprávu o hodnocení bezpečnosti a vydání průkazu způsobilosti, na což naváže 2. etapa ověřovacího provozu, pravděpodobně na podzim 2014. Další postup závisí mj. také na vybavování DV potřebnými součástmi.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 4. 2. 2014 odjel vlak Mn 82552 ve 13:57 h z Havlíčkova Brodu do Humpolce. Vzhledem k jeho pomalé jízdě rozhodl dirigující dispečer při hlášení příjezdu v dopravně Lípa ve 14:21 h o jeho předjetí vlakem Os 15966, který vyjížděl ve 14:27 h z Havlíčkova Brodu, v dopravně Herálec. Rozkaz PvD3 o předjetí vlaku Mn 82552 v dopravně Herálec pro vlak Os 15966 předal zprostředkovaně výpravčí žst. Havlíčkův Brod strojvedoucímu vlaku Os 15966 s nařízenou ohlašovací povinností v dopravnách Lípa a Herálec. V čase, kdy vlak Os 15966 přijel do dopravní Lípa, oznámil strojvedoucí vlaku Mn 82552 dirigujícímu dispečerovi nečinnost HDV, resp. zastavení vlaku v prostorovém oddílu mezi dopravnami Lípa a Herálec. I přes nařízenou ohlašovací povinnost v dopravně Lípa strojvedoucí vlaku Os 15966 odjel bez splnění této povinnosti do prostorového oddílu obsazeného vlakem Mn 82552 a zastavil provozním brzděním ve 14:47 h, jakmile uviděl před sebou konec vlaku Mn 82552.

Vlivem vzniku MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani ke vzniku škody.

4.2 Rozbor

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

Trať 325 C Havlíčkův Brod – Humpolec je jednokolejná trať, na které se drážní doprava organizuje zjednodušeným řízením dle předpisu SŽDC D3. Dirigující stanicí (místem odkud je prováděno dirigování, řízení drážní dopravy, výpravčím – dirigujícím dispečerem) je žst. Humpolec. Přilehlou stanicí je žst. Havlíčkův Brod, do které je trať 325 C zaústěna a kde se doprava organizuje dle předpisu SŽDC D1. Dle PND3 je trať rozdělena na tři prostorové oddíly a v dopravnách Lípa a Herálec je povoleno křížování nebo předjíždění vlaků. Ohlašovacím pracovištěm pro ohlášení vzniku MU je žst. Humpolec. Předmětný úsek, kde došlo ke vzniku MU, jízdě vlaku Os 15966 do

prostorového oddílu bez souhlasu dirigujícího dispečera, byl mezi dopravami Lípa a Herálec. Intenzita drážní dopravy na předmětné trati je v souladu se způsobem zabezpečení jízd vlaků dle předpisu SŽDC D3 (vlaky na trati křížují 7x za 24 h).

Vlak Mn 82552 s pravidelným odjezdem ve 13:14 h odjel ze žst. Havlíčkův Brod z důvodu zpoždění ve 13:56 h a přijel do dopravní Lípa ve 14:20 h. Vzhledem k prodloužení jízdní doby vlaku o 7 min rozhodl dirigující dispečer o jeho předjetí vlakem Os 15966 v dopravně Herálec. V dopravně Lípa je evidováno sepsání rozkazu PvD3 č. 347177 strojvedoucím o předjetí vlaku Mn 82552 vlakem Os 15966 v dopravně Herálec s časem sepsání ve 14:21 h. Sepsání nařídil dirigující dispečer pomocí telekomunikačního zařízení, současně byl s výše uvedeným evidován sepsaný rozkaz PvD3 č. 177412 ve 14:21 h u dirigujícího dispečera. Poté po provedení všech úkonů strojvedoucím odjel vlak Mn 82552 z dopravní.

Vlak Os 15966 odjel ze žst. Havlíčkův Brod ve 14:27 h, tedy v čase svého pravidelného odjezdu. Vlak přijel do dopravní Lípa ve 14:38:36 h (evidováno zastavení vlaku) a po provedení povinností strojvedoucím stanovených pro jeho obvyklou jízdu, tj. odbavení cestujících v zastávce a obsluze zabezpečovacího zařízení (stlačením dvoupolohového tlačítka) – uvedení přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu č. P3775 v km 7,739 do výstrahy, odjel vlak Os 15966 v čase 14:40:12 h z dopravní. Je evidován rozkaz PvD3 č. 542563, sepsaný v žst. Havlíčkův Brod ve 14:20 h, kterým byl zpraven strojvedoucí vlaku Os 15966 o předjetí vlaku Mn 82552 v dopravně Herálec. V rozkazu byla zároveň nařízena ohlašovací povinnost v dopravně Lípa a Herálec, která tam při pravidelné jízdě vlaku Os 15966 není. V souvislosti s výše uvedeným rozkazem je také evidován sepsaný rozkaz PvD3 č. 177413 ve 14:20 h u dirigujícího dispečera.

Jízda vlaku Mn 82552 v prostorovém oddílu probíhala bez závad až do km 13,000, kde z důvodu poruchy HDV řady 742.426-0 vlak ve 14:37 h zastavil. Strojvedoucí vlaku se pokusil zprovoznit HDV, což se mu nepovedlo, a poté ohlásil tuto skutečnost dirigujícímu dispečerovi ve 14:43 h. Vzhledem ke sklonovým poměrům na trati (stoupání 13 ‰) a závadě na HDV, sjednal dle vyjádření strojvedoucí s dirigujícím dispečerem stažení vlaku do dopravní Herálec po částech. Ze zápisu dále vyplývá, že o tomto informoval vedoucího posunu a nařídil rozdělení vlaku do dvou částí po 8 a 5 DV. Vlak byl rozdělen, zajištěn a střežení druhé části, 5 DV na trati, prováděl posunovač. Dále na základě rozboru rychloměrného proužku byla ve 14:48 h evidována jízda vlaku do dopravní Herálec, v 15:03 h jízda zpět na trať a v 15:13 h jízda zpět do dopravní Herálec. Odstavení první části 8 DV v dopravně Herálec prováděl strojvedoucí v přípravě. První část vlaku Mn 82552 vjela na 3. SK stanovenou rozkazem PvD3 č. 347177. Nebyly sepsány žádné další rozkazy PvD3 pro jízdu vlaku (PMD). Vlak Mn 82552 se při ohledání místa vzniku MU nacházel v dopravně Herálec na 3. SK.

Ve 14:47 h zastavil vlak Os 15966 v km 12,730 (105 m před koncem vlaku Mn 82552, resp. před 5 odstavenými DV). Vlak odjel z dopravní Lípa bez splnění ohlašovací povinnosti nařízené v rozkazu PvD3 č. 542563. Ve 14:48 h ohlásil strojvedoucí tuto skutečnost dirigujícímu dispečerovi a dále vyčkával v místě zastavení.

Jízdy vlaků Os 15966 a Mn 82552 dle rozborů rychloměrů HDV probíhaly bez závad, nebyla překročena povolená rychlost na trati 50 km.h⁻¹ a vlakové zabezpečovače byly řádně obsluhovány. Na stanovištích strojvedoucích u obou vlaků se nacházely osoby

v zácviku, u vlaku Os 15966 pouze na zácvik POP a u vlaku Mn 82552 na zácvik strojvedoucího. Ohledáním bylo zjištěno zastavení vlaku Os 15966 v km 12,730. Oba strojvedoucí vlaku Os 15966 a Mn 82552 byli zpraveni rozkazy PvD3 v souladu s vnitřním předpisem provozovatele dráhy SŽDC D3 o předjetí vlaku Mn 82552 vlakem Os 15966 v dopravně Herálec. Strojvedoucí vlaku Os 15966 se při předávání rozkazu PvD3 v žst. Havlíčkův Brod, poté, co mu bylo sděleno výpravčím, že bude předjíždět vlak Mn 82552 v dopravně Herálec, mylně domníval, že vlak Mn 82552 již v Herálci je. Zároveň se v daném okamžiku věnoval strojvedoucímu v přípravě a také ho žádal vlakový revizor o zablokování označovačů jízdenek. Tyto události dle jeho vyjádření proběhly v době těsně před odjezdem vlaku, rozkazu proto nevěnoval náležitou pozornost. Došlo tak k provedení rutinních úkonů v dopravně Lípa a odjezdu vlaku Os 15966 do prostorového oddílu obsazeného uvázlým vlakem Mn 82552.

Při jízdě PMD z prostorového oddílu a následné jízdě PMD pro druhou část vlaku Mn 82552 do prostorového oddílu nebylo strojvedoucím požadováno sepsání rozkazů PvD3 potřebných k jízdě PMD z prostorového oddílu a následně zpět pro druhou část vlaku. Zároveň nebyly sjednány posuny v dopravně Herálec se souhlasem dirigujícího dispečera, které byly prováděny dle rozboru rychloměru v době od 14:58 h do 15:03 h a od 15:18 h do 15:19 h, tedy v době, kdy neprobíhala komunikace dirigujícího dispečera se strojvedoucím vlaku Mn 82552.

Ze zápisu s dirigujícím dispečerem vyplývá, že přijal informaci o uvážnutí vlaku Mn 82552 v prostorovém oddílu mezi dopravnami Lípa a Herálec a zároveň ohlášení vzniku MU od strojvedoucího vlaku Os 15966, jeho zastavení za vlakem, resp. částí vlaku Mn 82552. Dirigující dispečer popírá vyjádření strojvedoucího vlaku Mn 82552, že jeho jízda do dopravní Herálec byla sjednána po částech z důvodu závady na HDV. Ze záznamů komunikace mezi dirigujícím dispečerem a vedoucím dispečerem v čase 14:51 h vyplývá ohlášení vzniku MU na ohlašovací pracoviště – vedoucímu dispečerovi. Z důvodu krátkodobé ztráty signálu v komunikaci došlo k dezinterpretaci, nebylo postupováno bezodkladně v dalším ohlášení a událost byla nahlášena v čase 14:54 h provoznímu dispečerovi. Ani při jednom z rozhovorů nebylo dirigujícím dispečerem srozumitelně řečeno, že došlo k nezajištěné jízdě drážního vozidla, resp. vlaku Os 15966, tedy jednoduše pochopitelné slovní formulaci definované v článku 32 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Dp17 (prozatímní). V 15:10 h z rozhovoru dirigujícího dispečera s provozním dispečerem plyne mimo jiné informace, že 1. část vlaku Mn 82552 je již stažená v dopravně Herálec, dirigující dispečer již v hovoru ve 14:54 h s provozním dispečerem zmiňuje, že vlak Mn 82552 je již částečně v dopravně Herálec, i když dle rozboru rychloměru vlaku Mn 82552 je evidován začátek posunu v dopravně Herálec až v čase 14:58 h. Dirigující dispečer na tuto informaci o provádění úkonů na jím dirigované dráze nereaguje ani po hovoru v 15:10 h s provozním dispečerem, tedy v době, kdy se prokazatelně dozvěděl, že vlak Mn 82552 jede po částech, neučinil žádné organizační opatření, drážní dopravu nedisigoval a neměl ani snahu zabránit jízdě vlaku. Při tom v čase 15:03 h byl se strojvedoucím vlaku Mn 82552 v kontaktu a odjezd druhé části vlaku Mn 82552 do dopravní Herálec je evidován až v 15:13 h, se strojvedoucím vlaku Mn 82552 mluvil až v 15:21 h a následující hovor po rozhovoru s provozním dispečerem v 15:10 h byl v 15:13 h se strojvedoucím vlaku Os 15966.

4.3 Závěry

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou mimořádné události byl:

- odjezd vlaku Os 15966 z dopravní Lípa bez svolení dirigujícího dispečera do oddílu obsazeného vlakem Mn 82552.

Přispívající faktory mimořádné události:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení ohlašovací povinnosti strojvedoucím vlaku Os 15966 v dopravně Lípa.

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

Nebyly Drážní inspekci zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC, a. s.:

- ohlašování vzniku MU dirigujícím dispečerem a převzetí ohlášení vedoucím dispečerem s následnou prodlevou v ohlášení DI, resp. odjezdem vlaku Mn 82552 z místa jeho zastavení bez souhlasu DI – provozovatel dráhy nezajistil místo mimořádné události. Jedná se o nedodržení ustanovení § 49 odst. 3) písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.

U dopravce ČD Cargo, a. s.:

- v návaznosti na tabulky traťových poměrů platných pro předmětnou trať je stanoven normativ délky pro vlak nákladní dopravy 163 m. Vlak Mn 82552 byl dlouhý 165 m. Strojvedoucí vlaku Mn 82552 nebo jiný zaměstnanec dopravce neprojednal jízdu dlouhého vlaku s dirigujícím dispečerem. Jedná se o nedodržení ustanovení čl. 474 předpisu SŽDC D3;

- v rozkazu PvD3 č. 347177 sepsaného strojvedoucím vlaku Mn 82552 v dopravně Lípa není uvedeno číslo vlaku, pro který byl rozkaz vydán. Jedná se o nedodržení ustanovení čl. 3326 předpisu SŽDC D1;
- pro vlak Mn 82552 (PMD) nebyly vydány rozkazy pro stažení vlaku po částech z prostorového oddílu a byl zahájen posun bez svolení dirigujícího dispečera. Jedná se o nedodržení ustanovení čl. 502, 510, 533, 535, 539, 540 předpisu SŽDC D3 v návaznosti na ustanovení § 35 odst. (1) písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., § 15 odst. (8) a § 16 odst. (2) vyhlášky č. 173/1995 Sb.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

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

Vydal informativní pokyn o předmětné MU a zařadil jej do pravidelného poučování strojvedoucích. Převedení strojvedoucího od 11. 2. 2014 do 11. 5. 2014 do pracovního zařazení provozně správní pracovník PJ Havlíčkův Brod a vykonání ústního ověření znalostí předpisu SŽDC D3 před návratem do funkce strojvedoucí.

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

Rozhodnutí o ztrátě odborné kvalifikace (zkoušky D-30) strojvedoucího vlaku Mn 82552 do vykonání mimořádné zkoušky.

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

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

V Brně dne 8. 8. 2014

Bc. Radim Sucháč v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Brno

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

7 PŘÍLOHY

Bez příloh.