



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka hnacích drážních vozidel při posunu v obvodu žst. Nymburk hlavní nádraží,
kolej č. 26 v km 322,398.
(trať 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem)

Pátek, 9. ledna 2008

Investigation Report of Railway Accident

Collision of shunting locomotive with another locomotive in Nymburk station,
track No. 26, km 322.398
(Kutna Hora – Lysa nad Labem main line)

Friday, 9th January 2008

Č. j.: 6-83/2008/DI

SUMMARY

Grade: accident

Date and time: 9th January 2008, 14:51 (13:51 GMT)

Occurrence type: collision of shunting locomotive with another locomotive

Description: A solo running shunting locomotive collided with a locomotive waiting on track No. 26. There was consequent leak of the fuel

Type of train: shunting locomotive
solo locomotive

Location: Nymburk hl. n. station, track No. 26
(Kutna Hora – Lysa nad Labem main line)

Parties: Ceske Drahy, a. s. (IM)
CD Cargo, a. s. (RU)

Consequences: 2 light injuries (both the drivers)
total cost CZK 4 700 000,-
leak of 370 l of fuel

Direct cause: operations (station and dispatch personnel violation)
operations (locomotive driver's violation)

Underlying cause: not investigated

Root cause: not investigated

Recommendations: not issued

Obsah

Summary	2
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	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	10
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	10
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, staveb, 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	11
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	11
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	11
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	11
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	11
2.4 Vnější okolnosti	12
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	12
3 Záznam o podaných vysvětleních	12
3.1 Souhrn podaných vysvětlení	12
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	12

3.1.2 Jiné osoby	14
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	14
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	14
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 ...	18
3.3 Právní a jiná úprava	18
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	18
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	18
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	19
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	19
3.4.2 Součásti dráhy	19
3.4.3 Komunikační prostředky	19
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	19
3.5 Dokumentace o provozním systému	20
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	20
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	20
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	20
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	20
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	20
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	21
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	21
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	21
4 Analýza a závěry	21
4.1 Konečný popis mimořádné události	21
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	21
4.2 Rozbor	22

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	22
4.3 Závěry	24
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	24
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	24
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	24
4.4 Doplnující zjištění	25
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	25
5 Přijatá opatření	25
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	25
6 Bezpečnostní doporučení	25
7 Přílohy	26
Foto 1 Zásah HZS pro minimalizaci ekologické havárie	26
Ilustrace 1: Situační nákres průběhu MU	27





1 SOUHRN

Dne 9. 1. 2008 ve 14:51 hodin došlo k mimořádné události (dále jen MU) v drážní dopravě ve smyslu § 49 odst. (1) a (2) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon), kdy na dráze železniční, celostátní, trati č. 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem, v železniční stanici Nymburk hlavní nádraží (dále jen žst. Nymburk) na koleji č. 26, v km 322,398, došlo při posunu bez posunové čety ke srážce hnacího drážního vozidla 742.127-4 s hnacím drážním vozidlem 742.318-9.

Při MU byli zraněni strojvedoucí obou drážních hnacích vozidel (dále též HDV).

Obě HDV byla poškozena, současně uniklo 70 litrů oleje a 300 litrů motorové nafty, a tím došlo k ekologické havárii.

Celková zjištěná škoda činí 4 700 000,- Kč.

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy jsou: České dráhy, a. s. (dále jen ČD, a. s.), se sídlem: Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, PSC: 110 15, Praha 1.

Provozovatelem drážní dopravy jsou: České dráhy Cargo, a. s. (dále jen ČD Cargo, a. s.), se sídlem: ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, PSC 170 00, Praha 7.

Vlastníkem a provozovatelem HDV 742.127-4 jsou ČD, a. s. (dále jen HDV ČD).

Vlastníkem a provozovatelem HDV 742.318-9 jsou ČD Cargo, a. s. (dále jen HDV Cargo).

Bezprostřední příčinou vzniku mimořádné události bylo:

- a) nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů při posunu tím, že hnací drážní vozidlo nezastavilo před hnacím drážním vozidlem stojícím v jeho posunové cestě;
- b) nedodržení technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy pro činnosti při posunu tím, že nebyly splněny pokyny osoby řídící drážní dopravu pro postup při posunu dvou posunových dílů v jednom posunovacím obvodu;
- c) vydání pokynu ohrožujícího bezpečnost dopravy tím, že souhlas k posunu byl dán na kolej, na kterou byla postavena a dosud nezrušena posunová cesta pro jiný posunový díl.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K MU došlo 9. 1. 2008 ve 14:51 hodin na dráze železniční, celostátní, trati č. 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem, v žst. Nymburk, na koleji č. 26 v km 322,398.

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

Dne 9. 1. 2008 ve 14:39 hodin po zastavení vlaku Mn 85072 na koleji č. 104 v seřadovacím nádraží žst. Nymburk nařídil výpravčí signalistům na stavědlech St. 2, St. 3 a St. 8 posun HDV Cargo od tohoto vlaku po koleji č. 26 do depa kolejových vozidel (dále jen DKV).

Na staniční koleji č. 14 zastavil ve 14:49 hodin osobní vlak Os 5814 tažený HDV ČD. Výpravčí signalistům stavědla St. 2 a St. 3 nařídil posun pro objetí HDV ČD od tohoto vlaku z koleje č. 14. po koleji č. 26 zpět na kolej č. 14.

HDV Cargo jelo ze seřadovacího nádraží po kolejové spojnici 90c na kolej č. 26. Zastavilo v obvodu signalisty stavědla St. 2 v km 322,398 před seřadovacím návěstidlem Se 25 (cca 53 metrů před tímto návěstidlem) zakazujícím jízdu.

V této době bylo již HDV ČD vyjeté z koleje č. 14 za výhybkou č. 17 před seřadovacím návěstidlem Se 12 v obvodu signalisty stavědla St. 2. Po postavení posunové cesty dal signalista stavědla St. 2 rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na seřadovacím návěstidle Se 12 souhlas k posunu pro toto HDV na kolej č. 26. Po vjezdu HDV ČD na kolej č. 26 došlo v km 322,398 ke srážce se stojícím HDV Cargo. Nárazem bylo HDV Cargo posunuto o 22 metrů zpět. Po nárazu zůstala stát obě HDV od sebe ve vzdálenosti 8 metrů.

HDV ČD jelo přední delší kapotou (spalovacím motorem) dopředu, strojvedoucí obsluhoval lokomotivu ze stanoviště č. I. (vpravo ve směru jízdy), na kolej č. 26 vjížděl levostranným obloukem.

HDV Cargo stálo zadním krátkým představkem směrem k seřadovacímu návěstidlu Se 25, t. j. ve směru předpokládané jízdy, a strojvedoucí toto vozidlo obsluhoval ze stanoviště č. I.

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 (dále jen DI) zahájila dozorování a zjišťování příčin a okolností vzniku MU v souladu s ustanovením § 53b odst. 1 zákona na místě vzniku MU. Na základě zjištěných skutečností nebylo nutné sestavovat tým vrchních inspektorů DI, šetřením a zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen vrchní inspektor (dále jen VI) Územního inspektorátu Praha (dále jen ÚI Praha). Způsob postupu byl stanovován operativně, dle vývoje šetření, včetně využití konzultací s dalšími odborně způsobilými osobami DI. Při šetření bylo vycházeno z vlastních poznatků, zjištění na místě MU, včetně vyhodnocení pořízené fotodokumentace a provedených komisionálních prohlídek drážních vozidel. Dále bylo využito zjištění z provedených státních dozorů ve věcech drah a z dokumentace pořízené provozovatelem dráhy a drážní dopravy ČD, a. s., zejména Zápisů o podání vysvětlení se zúčastněnými zaměstnanci.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- strojvedoucí DKV Česká Třebová, zaměstnanec ČD, a. s., ve funkci od roku 1978, který se prokázal průkazem způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 006548, vydaným Drážním úřadem dne 24. 04. 1996;
- strojvedoucí DKV provozní jednotka (dále jen PJ) Nymburk, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., ve funkci od roku 1974, který se prokázal průkazem způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 013379, vydaným Drážním úřadem dne 29.02.1996;
- výpravčí žst. Nymburk, Uzlová železniční stanice Nymburk (dále jen užst. Nymburk), u ČD, a. s., ve funkci od roku 2000;
- výpravčí v zácvičku žst. Nymburk, užst. Nymburk, u ČD, a. s., od roku 1991, ve funkci od roku 1991;
- signalista stavědla St. 2, žst. Nymburk, užst. Nymburk, u ČD, a. s., od roku 1980, ve funkci od roku 1987;
- signalista stavědla St. 3, žst. Nymburk, užst. Nymburk, u ČD, a. s., od roku 1967, ve funkci od roku 1998;
- signalista stavědla St. 8, žst. Nymburk, užst. Nymburk, u ČD, a. s., od roku 1980, ve funkci od roku 1980.

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

- První posunový díl tvořilo HDV ČD, 4 nápravy, 14 metrů a 64 tuny. HDV ČD má platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, ev. č. PZ 8920/02–V.20, vydaný Drážním úřadem dne 8. 4. 2002. Poslední technická prohlídka HDV byla provedena dne 8. 11. 2007.
- Druhý posunový díl tvořilo HDV Cargo, 4 nápravy, 14 metrů a 64 tuny. HDV Cargo má platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, ev. č. PZ 1572/02–V.20, vydaný Drážním úřadem dne 24. 4. 2002. Poslední technická prohlídka HDV byla provedena dne 23. 8. 2007.

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

Žst. Nymburk je vybavena zabezpečovacím zařízením druhé kategorie (elektromechanické zabezpečovací zařízení) v kombinaci se zabezpečovacím zařízením třetí kategorie (reléové zabezpečovací zařízení) s rychlostní návěstní soustavou. Stavědla St. 2 a St. 3 jsou vybavena elektromechanickým zabezpečovacím zařízením s elektromotorickými přestavníky, stavědlové přístroje jsou doplněny indikačními kolejovými deskami s kontrolními prvky elektromotoricky stavěných výhybek a návěstidel.

Stavědlo St. 8 je vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením doplněným hradlovými závěry k získání závislosti na řídicím přístroji.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Provedení posunu HDV ČD a HDV Cargo nařídil výpravčí signalistům telefonicky.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly prováděny žádné práce, které by byly v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

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

Aktivace plánu byla provedena v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376). Vznik MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy ČD, a. s., vedoucí dispečer Regionálního centra řízení provozu a organizování drážní dopravy (dále jen RCP) Česká Třebová na Regionální inspektorát bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Praha dne 9. 1. 2008 v 15:01 hodin.

Za DI telefonické hlášení o vzniklé MU v 15:39 hodin převzal VI Centrálního ohlašovacího pracoviště (dále jen COP). Na místo vzniku MU se za DI dostavil VI ÚI Praha.

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

Na místě MU zasahovala výjezdová jednotka HZS, ČD, a. s., Nymburk a rychlá záchranná zdravotnická služba Nymburk. MU na místě šetřila Policie České republiky Nymburk (dále jen PČR), Masarykova 884, Nymburk, PSČ 288 02, pod č.j.: ORNB-473/ČJ-2008-14.

Postup dle ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy byl dodržen.

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 utrpěl újmu na zdraví strojvedoucí HDV Cargo, narozen 1949, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ Nymburk.

Při MU utrpěl újmu na zdraví strojvedoucí HDV ČD, narozen 1954, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Česká Třebová.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech ani jiném majetku nebyla škoda zjištěna.

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

Při MU byla poškozena obě HDV. Došlo k úniku 70 litrů olejové náplně ze spalovacího motoru HDV Cargo a 300 litrů motorové nafty z poškozené palivové nádrže HDV ČD.

Při likvidaci ropných produktů zasahovala HZS ČD, a. s., JPO Nymburk, únik byl označen jako ekologická havárie.

Na HDV ČD došlo k poškození rámu HDV, utržení obou otočných čepů, utržení spalovacího motoru a pomocných pohonů, poškození obou předních nárazníků ve směru jízdy, vypadnutí převážné části sloupků sekundárního vypružení a poškození větší části kapot. Předběžná škoda byla stanovena ve výši 1 000 000,- Kč.

Na HDV Cargo došlo k utržení spalovacího motoru a pomocných pohonů, obou otočných čepů, poškození větší části kapot, obou nárazníků ze strany nárazu a vypadnutí převážné části sloupků sekundárního vypružení. Škoda byla vyčíslena ve výši 1 000 000,- Kč.

Ekologická škoda byla vyčíslena na 2 700 000,- Kč.

Celková škoda byla vyčíslena na 4 700 000,- Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Počasí -1° C, zataženo, viditelnost nesnížena.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení

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

Protokolární vysvětlení o MU podali:

Strojvedoucí HDV ČD v „Zápisu se zaměstnancem“ uvedl:

„Dne 9.1.2008 jsem ve 14:49 hodin přivezl do žst. Nymburk hl. n. vlak Os 5814. Po zastavení vlaku na 14. koleji ke mně přišel posunovač, který hnací vozidlo odvěsil od vlaku a zpravil mě o posunu a to, že objedu s nedoprovázeným hnacím vozidlem po 26. koleji zpět z opačné strany na vlak. S hnacím vozidlem jsem popojel k seřadovacímu návěstidlu 14. koleje. Po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ jsem pokračoval v jízdě za seřadovací návěstidlo u stavědla St. 2. Po přejití na první stanoviště a rozsvícení seřadovacího návěstidla na návěst „Posun dovolen“ jsem uvedl hnací vozidlo do pohybu a jel po 26. koleji. Po vyjetí z levostranného oblouku jsem před sebou zpozoroval stojící lokomotivu. K zastavení jsem ihned použil předavnou brzdu i rychlobrzdu a v rychlosti cca 35 km/h došlo k nárazu do stojící lokomotivy“

Strojvedoucí HDV Cargo v „Zápisu se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl:

.... na seřadovacím nádraží Nymburk po odvěšení lokomotivy jsem dostal pokyn k vyjetí do kusé koleje a po spojce 90c na kolej 26, kde jsem čekal asi 3 minuty ve spojce na návěst Posun dovolen a poté jsem sjel na kolej 26, kde jsem asi 15 minut vyčkával dalšího svolení k jízdě před seřadovacím návěstidlem Se 25. Najednou jsem periferně zahlédl pohyb a zjistil jsem, že se na mne velkou rychlostí blíží jiná lokomotiva stejné řady. Stačil jsem jenom podvědomě vstát a opřít se zády o skříň rozvaděče směrem k nárazu. Po nárazu jsem byl shozen na zem a cítil jsem bolest v levé paži, zádech a v pravém lokti. Na stanovišti vzhledem ke zranění jsem vyčkal příjezdu záchranné služby, která mě odvezla.

Výpravčí v zázviku v „Zápisu se zaměstnancem“ uvedl:

„Ve 14:39 hodin zastavil na 104. koleji vlak 85072. Nařídil jsem odstoupení lokomotivy po 26. koleji do depa. Ve 14:49 hodin zastavil na koleji č. 14 osobní vlak 5814. Od tohoto vlaku jsem určil objetí hnacího vozidla po téže koleji č.26 zpět na kolej č. 14. Asi ve 14:55 hodin mi signalista ze stavědla 2 ohlásil, že se obě vozidla na 26 koleji srazila.“

Druhý výpravčí ve službě s výpovědí výpravčího v zázviku souhlasil.

Signalista stavědla St. 2 v „Zápisu se zaměstnancem“ uvedl:

„V cca 14:45 hodin signalista stavědla St. 8 zazvonil na telefonu a informoval mne a signalistu St. 3 o odstupující lokomotivě od manipulačního vlaku po spojce č. 26 do depa. Já i signalista stavědla St. 3 jsme s tímto posunem souhlasili. Po zastavení vlaku Os 5814 výpravčí nařídil objetí vlakové lokomotivy po 26. koleji. V tuto dobu je hustá vlaková doprava a výpravčí několikrát dával příkaz k postavení vlakových cest. Lokomotiva od vlaku Os 5814 vyjela ke stavědlu St. 2 za seřadovací návěstidlo Se 12. Dále v tuto dobu z depa nabízel posunovou zálohu s vozy. V tuto chvíli jsem na souhlas k posunu daný na stavědlo St. 8 zapomněl a rozsvítil jsem pro objíždějící lokomotivu návěst dovolující jízdu na spojku č. 26. Když se lokomotiva rozjela, tak jsem si pozdě všiml, že je kolejová spojka ještě obsazena lokomotivou jedoucí od stavědla St. 8 do depa.“

Signalista stavědla St. 3 v „Zápisu se zaměstnancem“ uvedl:

„Po nabídce odstupující lokomotivy signalistou stavědla St. 8 jsme společně se signalistou stavědla St. 2 dali souhlas k posunu této lokomotivy do depa po kolejové spojce č. 26. V této době je hustá vlaková doprava, výpravčí dosti často nařizují přípravy vlakových cest, proto jsem seřadovací návěstidlo Se 31 obsloužil o chvíli později, odstupující lokomotiva u něj na cca 5 min zastavila. Po zajištění jízdní cesty pro zamýšlený posun jsem na seřadovacím návěstidle Se 31 rozsvítil návěst „Posun dovolen“. Lokomotiva se rozjela a odjela z mého obvodu do obvodu signalisty stavědla St. 2, což je mimo můj obvod a mimo můj přímý dohled. V tuto dobu v obvodu signalisty stavědla St. 2 ještě posunovala posunovací záloha. Po chvíli jsem ve vysílačce zaslechl, že se na 26. koleji srazily dvě lokomotivy.

Otázka: „Jak probíhal posun objíždějícího hnacího vozidla od vlaku Os 5814?“

Odpověď: „Výpravčí po přípravě vlakové cesty tohoto vlaku mě i signalistovi stavědla St. 2 dal příkaz k objetí lokomotivy po kolejové spojce č. 26 zpět na 14. kolej.“

Otázka: „Dohodl s vámi signalista stavědla St.2 posun HV od vlaku Os 5814 po 26. koleji?“

Odpověď: „Tento posun se mnou signalista stavědla St. 2 nijak nedohodl“.

Signalista stavědla St. 8 v „Zápisu se zaměstnancem“ uvedl:

„Před dojezdem manipulačního vlaku mne staniční výpravčí informoval o odstoupení lokomotivy. Po odvázání měla lokomotiva jet spojkou po koleji č. 26 do depa. Telefonicky jsem informoval stavědlo St. 2 a St. 3 o posunu této lokomotivy. Po odsouhlasení zaměstnanců stavědla St.2 a St. 3 jsem rozsvítil pro tuto lokomotivu návěst dovolující posun ke kolejové spojce č. 26 a to k seřadovacímu návěstidlu Se 31. Odstupující lokomotiva před tímto návěstidlem na chvíli zastavila (cca 5 min). Po této chvíli se lokomotiva rozjela a o vzniku MU jsem se dozvěděl cca po jedné hodině“.

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 udílány a prováděny pokyny

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

A) Právní předpisy:

A1) Povinnosti provozovatele dráhy – § 22 odst. (1) písm. a), b), c) zákona:

(1) Provozovatel dráhy je povinen

a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,

b) vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení,

c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.

A2) Povinnosti dopravce – § 35 odst. (1) písm. a), b), d), e), f), g) zákona:

(1) Dopravce je povinen

a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,

b) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení,

d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,

e) zajistit, aby drážní vozidla řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení,

f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,
g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

A3) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni – § 49 odst. (3) písm. b) zákona:

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

A4) Pravidla provozování dráhy – § 2 odst. (4) vyhlášky č.173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173):

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

A5) Pravidla provozování dráhy – § 14 odst. (4, 5) vyhlášky č.173:

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

(5) Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. Při vydávání pokynů při řízení dopravy prostřednictvím sdělovacího zařízení musí být zřejmé, kdo pokyn vydává a kdo jej přijímá. Pokyn nelze spojovat s jinými sděleními.

A6) Pravidla provozování dráhy – § 16 odst. (1, 2, 3,11) vyhlášky č. 173:

(1) Posun smí řídit pouze osoba odborně způsobilá.

(2) K posunu na kolejích určených pro jízdu vlaku musí dát vždy souhlas odborně způsobilá osoba, která řídí jízdu vlaků po těchto kolejích.

(3) Při posunu drážních vozidel tažením nesmí být překročena rychlost 40 km.h⁻¹ a při posunu drážních vozidel sunutím rychlost 30 km.h⁻¹...

(11) Činnosti při provádění posunu... se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.

A7) Pravidla provozování drážní dopravy – § 33 odst. (2) vyhlášky č. 173:

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

A8) Řízení drážního vozidla – § 35 odst. (1) písm. p) vyhlášky č. 173:

(1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo

p) při posunu, ...řídila hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů.

A9) Výklad některých pojmů – § 1 písm. m), n), s) vyhlášky č.173:

pro účely této vyhlášky se rozumí:m) jízdou podle rozhledových poměrů nezabezpečená jízda drážního vozidla řízená pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo tak, aby drážní

vozidlo zastavilo před jiným drážním vozidlem ohrožujícím jeho jízdu a podle možnosti i před jinou překážkou,

n) posunem každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda drážního vozidla, nejde-li o jízdu vlaku.

B) Vztažné technologické postupy pro jednotlivé činnosti obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a drážní dopravy, a to zejména v předpisu ČD D2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy (dále jen ČD D2):

B1) Základní pojmy

článek 21:

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

B2) Pokyny a dopravní dokumentace

článek 41:

Organizování a provozování drážní dopravy se provádí pokyny. Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy... Za daný pokyn odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, kdo jej má vykonat. ...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...

článek 42:

... Pokyny, týkající se výkonu dopravní služby, dává výpravčí. Pokynů výpravčího, týkajících se výkonu dopravní služby a bezpečnostních opatření, musí uposlechnout všichni zaměstnanci činní ve výkonu dopravní služby, jakož i ostatní osoby pracující ve stanici a přiděleném služebním obvodu.

B3) Posun. Všeobecná ustanovení – základní pojmy

článek 623:

Posunová cesta je úsek koleje od konce posunového dílu až k místu, které stanoví zaměstnanec řídící posun; při posunu do sousedního posunovacího obvodu však nejdále k nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun...

B4) Posun. Základní povinnosti zaměstnanců při posunu

článek 655:

Strojvedoucí je povinen:

b) dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů;

c) sledovat volnost posunové cesty a rozmístění vozidel;

článek 666:

Výhybkář smí dát souhlas k posunu až po postavení a kontrole správného postavení posunové cesty. Souhlas k posunu pak platí jen pro tuto postavenou posunovou cestu.

... Výhybkář smí postavit posunovou cestu jen v případě, že nebude ohrožovat dříve postavenou a dosud nezrušenou vlakovou cestu nebo posunovou cestu pro jiný posunový díl...

B5) Posun. Posun současně na více místech

článek 676:

Mají-li posunovat v jednom posunovacím obvodu současně dva nebo více posunových dílů, dá výpravčí zúčastněným zaměstnancům řídícím posun a výhybkářům potřebné pokyny pro postup při posunu (např. nutnost dohody mezi zaměstnanci řídícími posun).

B6) Posun. Posun bez posunové čety

článek 761:

Strojvedoucí musí být o posunu bez posunové čety zpraven ještě před jeho zahájením...

článek 764:

Po zpravení strojvedoucího hnacího vozidla o posunu se další jízda řídí nepřenosnými návěstidly platnými pro posun pro kolej, po níž se bude posunovat...

článek 769:

Souhlas k posunu posunového dílu bez posunové čety se strojvedoucímu dává:

- návěstí Posun dovolen nebo Uzavření koleje zrušeno nepřenosných návěstidel platných pro posun, které platí jen pro jednu kolej;*
- návěstí Souhlas k posunu;*
- ústně;*
- telekomunikačním zařízením.*

Tento souhlas k posunu platí až k následujícímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun...

článek 770:

Nelze-li před zahájením posunu postavit celou posunovou cestu a postavená část posunové cesty nekončí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, musí být strojvedoucí o místu (stanovišti) ukončení jednotlivých částí posunové cesty zpraven, a to vždy před zahájením jízdy...

B7) Provozovatel dráhy dále stanovil technologické postupy pro jednotlivé činnosti při posunu v technologickém postupu „Staniční řád železniční stanice Nymburk“, v platném znění:

článek 100. Základní údaje o posunu. Posunovací obvody, stanoviště vedoucích posunu

Stavědlo 2. Celé zhlaví v obvodu St. 2 od návěstidel Lc 205, Lc 201, Lc 202, Se 9, Se 5, Se 4 a celá kolej č. 204 na straně jedné až k zarážedlu kolejí č. 10, 16, 32 a 34, k návěstidlu Se 33 (na koleji č. 22), Se 30 (na koleji č. 26)...

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatelů ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s., byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

Písemné záznamy jsou součástí spisu.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Technologické postupy pro kontrolní činnost jsou obsaženy ve vnitřních předpisech a dalších opatřeních provozovatelů ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s. Jejich nedodržování ve vztahu k příčinám a okolnostem vzniku MU nebylo zjištěno.

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

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 100/1995 Sb., řád určených technických zařízení, 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.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. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly použity technologické postupy obsažené v následujících vnitřních předpisech provozovatele, schválených 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 D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí;

- ČD Ok 2 Výcvikový a zkušební řád pro zaměstnance železnic;
ČD V 8/II Předpis pro údržbu rychloměrů a vyhodnocování jejich záznamů;
ČD Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení,
a dále „Staniční řád žst. Nymburk“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Šetřením bylo zjištěno, že posunová cesta pro HDV ČD od seřadovacího návěstidla Se 12 na kolej č. 26 byla postavena řádnou obsluhou zabezpečovacího zařízení. Zabezpečovací zařízení nemělo přímou souvislost s příčinami vzniku MU.

3.4.2 Součásti dráhy

Nebyla zjištěna jejich přímá souvislost s příčinami vzniku MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

V žst. Nymburk se používá k předávání pokynů provozní telefonní spojení dispečerské, traťové, místní a dále je k dispozici veřejná telefonní síť. Spojení výpravního se strojvedoucím vlaku je možné uskutečnit traťovým radiovým zařízením (dále jen TRS).

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Komisionálními prohlídkami obou HDV bylo zjištěno, že jejich technický stav nebyl příčinou vzniku MU.

Posouzením záznamu rychloměrného proužku HDV Cargo bylo zjištěno: Rozjezd od návěstidla Se 31 ve 14:47 hodin, zastavení ve 14:48 hodin v km 322,398. Ve 14:51 hodin došlo k vodorovnému posuvu všech registračních pisátek.

Posouzením záznamu rychloměrného proužku HDV ČD bylo zjištěno: Rozjezd od návěstidla Se 12 ve 14:50 hodin, na dráze 180 metrů dosažena rychlost $V = 40$ km/h, na dráze dalších 150 metrů snížení rychlosti výběhem na hodnotu $V = 37$ km/h. Při této rychlosti dochází ve 14:51 hodin k vodorovnému posuvu minutového pisátka o 1,10 mm a pisátka registrace rychlosti o 0,95 mm, které následně padá kolmo na linku registrace rychlosti. Nejvyšší dovolená rychlost posunu 40 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

Po příjezdu vlaku Mn 85072 do obvodu seřaďovacího nádraží ve 14:39 hodin nařídil výpravčí signalistům stavědla St. 2, St. 3 a St. 8 posun bez posunové čety pro HDV od tohoto vlaku po koleji č. 26 do depa. V cca 14:45 hodin sjednal signalista stavědla St. 8 posun se signalisty stavědel St. 3 a St. 2, kteří souhlas k tomuto posunu dali. HDV Cargo vjelo do obvodu signalisty stavědla St. 2, kde zastavilo před seřaďovacím návěstidlem Se 25 s návěstí „Posun zakázán“.

Při přípravě vlakové cesty pro osobní vlak Os 5814 na kolej č. 14 v osobním nádraží nařídil výpravčí signalistům stavědla St. 2 a St. 3 další posun bez posunové čety za účelem objetí HDV ČD od tohoto vlaku z koleje č. 14 po koleji 26 a zpět na kolej č. 14. Signalista stavědla St. 2 po zastavení vlaku Os 5814 na staniční koleji č. 14 postavil pro HDV ČD posunovou cestu z koleje č. 14 za seřaďovací návěstidlo Se 12 a dal souhlas k posunu. Po zajetí HDV ČD za seřaďovací návěstidlo Se 12 signalista stavědla St. 2 zapomněl, že na koleji č. 26 stojí před seřaďovacím návěstidlem Se 25 HDV Cargo od vlaku Mn 85072 a postavil na tuto kolej od seřaďovacího návěstidla Se 12 posunovou cestu a rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na tomto návěstidle dal HDV ČD souhlas k posunu. Posun HDV ČD do obvodu signalisty stavědla St. 3 z koleje č. 26 za Se 30 do doby vzniku MU nesjednával.

Strojvedoucí HDV ČD po zastavení za seřaďovacím návěstidlem Se 12 přešel na první stanoviště a po souhlasu k posunu daným rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na seřaďovacím návěstidle Se 12 uvedl HDV do pohybu a jel na kolej č. 26 rychlostí 40 km/h. Po vjezdu na kolej č. 26 najel v km 322,398 na stojící HDV Cargo.

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

Dle podaných vysvětlení lze považovat za prokázaný telefonický příkaz výpravčího signalistům k provedení posunu bez posunové čety po koleji č. 26 v pořadí HDV Cargo od vlaku Mn 85072 a poté HDV ČD od vlaku Os 5814. Rovněž prokázané je telefonické sjednání posunu HDV Cargo signalisty stavědla St. 8 se signalisty stavědel St. 3 a St. 2.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo provozovatelem dráhy zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

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

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatelů ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s., 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, která má vliv na jeho ovládání a užívání

Šetřením nebyla zjištěna příčinná souvislost s MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

MU podobného charakteru v žst. Nymburk není u DI evidována.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 9. 1. 2008 v žst. Nymburk zastavil ve 14:39 hodin na koleji č. 104 v obvodu seřaďovacího nádraží vlak Mn 85072. Výpravčí nařídil signalistům stavědla St. 2, St. 3 a St. 8 posun bez posunové čety pro HDV Cargo od tohoto vlaku po koleji č. 26 do depa kolejových vozidel. Po odvěšení HDV Cargo dostal pokyn k provedení posunu bez posunové čety i strojvedoucí. V cca 14:45 hodin sjednal signalista stavědla St. 8 posun HDV Cargo se signalisty stavědel St. 3 a St. 2 a k tomuto posunu od nich obdržel souhlas. HDV vjelo na kusou kolej a pokračovalo po kolejové spojení č. 90c na kolej č. 26 a dále do obvodu signalisty stavědla St. 2, kde zastavilo před seřaďovacím návěstidlem Se 25 s návěstí „Posun zakázán“.

Při přípravě vlakové cesty pro osobní vlak Os 5814 na kolej č. 14 v osobním nádraží nařídil výpravčí signalistům stavědla St. 2 a St. 3 další posun bez posunové čety za účelem objetí HDV ČD od tohoto vlaku z koleje č. 14 po koleji č. 26 a zpět na kolej č. 14. Ve 14:49 hodin, po zastavení vlaku Os 5814, posunovač HDV odvěsil a dle pokynů výpravčího seznámil strojvedoucího s provedením posunu bez posunové čety. Signalista stavědla St. 2 postavil pro HDV ČD posunovou cestu z koleje č. 14 za seřaďovací návěstidlo Se 12 a dal souhlas k posunu. Po zjetí HDV ČD za seřaďovací návěstidlo Se 12 zapomněl signalista stavědla St. 2, že na koleji č. 26 stojí před seřaďovacím návěstidlem Se 25 HDV Cargo, postavil na tuto kolej pro HDV ČD posunovou cestu a rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na seřaďovacím návěstidle Se 12 dal souhlas

k posunu. Posun HDV ČD do obvodu signalisty stavědla St. 3 z koleje č. 26 za seřaďovací návěstidlo Se 30 v této době ještě nebyl sjednán.

Strojvedoucí HDV ČD po zastavení za seřaďovacím návěstidlem Se 12 přešel na první stanoviště a po souhlasu k posunu daném rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na tomto návěstidle uvedl HDV do pohybu a jel na kolej č. 26 rychlostí 40 km/h. Po vjezdu na kolej č. 26 došlo v km 322,398 k najetí na stojící HDV Cargo. Nárazem bylo HDV Cargo posunuto o 22 metrů směrem ke stavědlu St. 3. Po nárazu zůstala stát obě HDV ve vzdálenosti 8 metrů od sebe.

Obě HDV byla poškozena, z důvodu nárazu u HDV Cargo došlo k úniku 70 l olejové náplně ze spalovacího motoru uraženým vypouštěcím kohoutem, u HDV ČD k úniku cca 300 l nafty z poškozené palivové nádrže.

HDV ČD jelo přední kapotou (spalovacím motorem) dopředu a strojvedoucí obsluhoval tuto lokomotivu ze stanoviště I. (vpravo ve směru jízdy). Ve směru jízdy vyjížděl před vznikem MU z levého oblouku.

HDV Cargo stálo zadním stanovištěm směrem ke stavědlu 2 cca 53 m před seřaďovacím návěstidlem Se 25.

4.2 Rozbor

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

Povinnost uložená provozovateli dráhy § 22 odst. (1) a provozovateli drážní dopravy § 35 odst. (1) zákona je:

- provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení;
- provozovat drážní dopravu podle pravidel pro provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze.

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

Pro účely zjištění příčin a okolností vzniku MU dne 9. 1. 2008 v žst. Nymburk bylo posuzováno zejména plnění:

§ 22 odst. (1) písm. c) zákona [viz čl. 3.2.1 A1) této zprávy], **§ 14 odst. (4) vyhlášky č.173** [viz čl. 3.2.1 A5) této zprávy]:

bylo zjištěno, že výpravčí a signalisté stavědel St. 2, St. 3, St. 8, provádějící činnosti při provozování dráhy, byli odborně a zdravotně způsobilí;

§ 35 odst. (1) písm. d), e), f), g) zákona, [viz čl. 3.2.1 A2) této zprávy]:

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

e) bylo zjištěno, že strojvedoucí, kteří řídili HDV dotčená MU, měli platný průkaz způsobilosti k řízení;

f) bylo zjištěno, že oba strojvedoucí dotčení MU, kteří prováděli drážní dopravu, byli zdravotně a odborně způsobilí;

g) bylo zjištěno, že nebyly splněny pokyny provozovatele dráhy při organizování drážní dopravy tím, že při prováděném posunu nebyly dodrženy podmínky jízdy podle rozhledových poměrů, HDV ČD při jízdě po koleji č. 26 nezastavilo před HDV Cargo, které na této koleji stálo, a ohrožovalo tak jeho jízdu [viz též čl. 3.2.1 A8) písm. p), A9) písm. m), A7) odst. (2), B1) článek 21, B4) článek 655 b) této zprávy];

§ 49 odst. (3) písm. b) zákona [viz čl. 3.2.1 A3) této zprávy]:

místo vzniku MU bylo provozovatelem dráhy řádně zajištěno;

§ 2 odst. (4), § 16 odst. (11), § 33 odst. (2) vyhlášky č. 173 [viz čl. 3.2.1 A4), A6), A7)]:

bylo zjištěno, že provozovatel dráhy a drážní dopravy stanovil ve svých vnitřních předpisech technologické postupy:

- k zajištění činností pro obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy,
- pro činnosti při provádění posunu,
- pro činnosti při řízení DV;

§ 2 odst. (4), § 16 odst. (11) vyhlášky č.173 [viz čl. 3.2.1 A4), A6) této zprávy]:

bylo zjištěno nedodržení technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy tím, že nebyl splněn pokyn výpravčího při provádění posunu dvou posunových dílů v jednom posunovacím obvodu současně, a to nedodržením pořadí provedení posunu HDV Cargo a HDV ČD po koleji č. 26 tak, jak výpravčí stanovil [viz též čl. 3.2.1 B2) článek 41, 42, B5) článek 676 této zprávy];

§ 14 odst. (5) vyhlášky č.173 [viz čl. 3.2.1 A5) této zprávy]:

bylo zjištěno, že strojvedoucí HDV ČD obdržel souhlas k posunu návěstí „Posun dovolen“ na seřaďovacím návěstidle Se 12, který platil k dalšímu nepřenositelnému návěstidlu platnému pro posun, t. j. k seřaďovacímu návěstidlu Se 30 na koleji č. 26. Posunová cesta pro HDV ČD na koleji č. 26 byla postavena a pokyn „Posun dovolen“ dán v době, kdy byla stále postavena posunová cesta a dán souhlas k posunu HDV Cargo po koleji č. 26 k seřaďovacímu návěstidlu pro posun Se 25. Za daných podmínek pokyn souhlas k posunu na koleji č. 26 pro strojvedoucího HDV ČD ohrozil bezpečnost provozu [viz též čl. 3.2.1 B3) článek 623, 666 této zprávy];

§ 16 odst. (1), (3) vyhlášky č.173 [viz čl. 3.2.1 A6) této zprávy]:

(1) bylo zjištěno, že posun bez posunové čety HDV Cargo a HDV ČD byl řízen osobami odborně způsobilými;

(3) bylo zjištěno, že rychlost 40 km/h při posunu HDV Cargo a HDV ČD nebyla překročena;

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že dne 9. ledna 2008 v žst. Nymburk při posunu bez posunové čety HDV ČD nebylo zajištěno plnění povinností uložených ustanovením § 22 odst. (1) a § 35 odst. (1) zákona.

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

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou vzniku mimořádné události bylo:

a) nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů při posunu tím, že hnací drážní vozidlo nezastavilo před hnacím drážním vozidlem stojícím v jeho posunové cestě;

b) nedodržení technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy pro činnosti při posunu tím, že nebyly splněny pokyny osoby řídící drážní dopravu pro postup při posunu dvou posunových dílů v jednom posunovacím obvodu;

c) vydání pokynu ohrožujícího bezpečnost dopravy tím, že souhlas k posunu byl dán na kolej, na kterou byla postavena a dosud nezrušena posunová cesta pro jiný posunový díl.

Ke vzniku MU došlo z důvodu porušení právních předpisů:

§ 22 odst. (1), § 35 odst. (1) písm. a), g) zákona, § 2 odst. (4), § 14 odst. (5), § 16 odst. (11), § 33 odst. (2), § 35 odst. (1) písm. p) vyhlášky č. 173 [viz čl. 3.2.1 A1), A2), A4), A5), A6), A7), A8) této zprávy], aplikovaných a rozpracovaných v technologických postupech obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a drážní dopravy ČD D2 článek 21, 41, 42, 623, 655, 666, 676, 769, 770 [viz čl. 3.2.1 B1), B2), B3), B4), B5), B6) této zprávy].

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

Nebyly 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

Nebyly zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

České dráhy, a.s., přijaly následující opatření:

Strojvedoucímu HDV ČD byla po vzniklé mimořádné události ve smyslu čl. 83, předpisu ČD Ok2 pozastavena kvalifikace pro výkon pracovní činnosti do doby úspěšného vykonání mimořádné zkoušky, a dále krácena výkonnostní odměna za měsíc leden 2008 v plné výši.

Strojvedoucí a další provozní zaměstnanci DKV Česká Třebová budou s příčinou vzniku a průběhem mimořádné události seznámeni prostřednictvím Dopravního vzdělávacího institutu, a. s., na nejbližším pravidelném školení. T: 31. 5. 2008.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Nebylo vydáno.

V Praze dne 15. října 2008

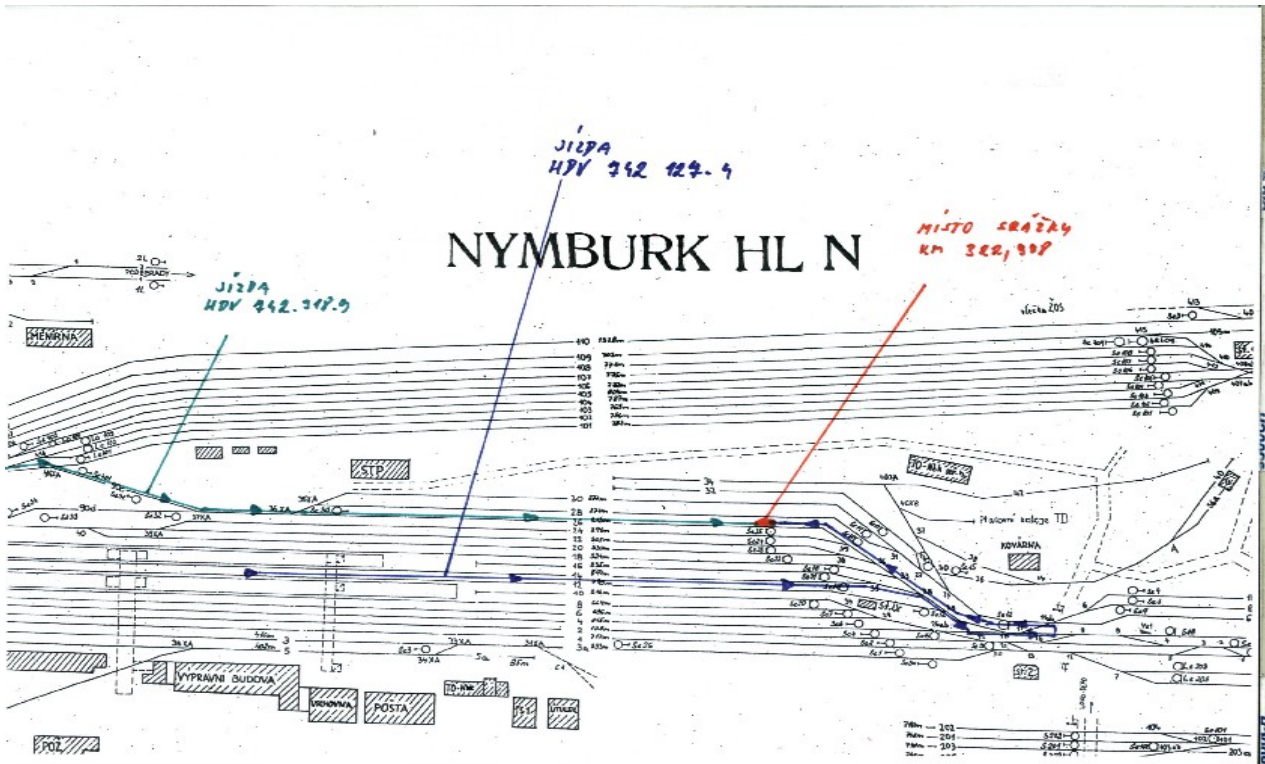
Marian Konvalinka v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto 1 Zásah HZS pro minimalizaci ekologické havárie



Ilustrace 1: Situační nákres průběhu MU