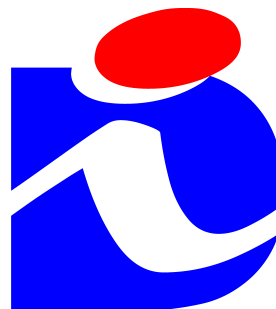


Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka vlaků Os 18003 a Os 18032 na širé trati mezi žst. Vodňany a dopravnou Bavorov na dráze železniční regionální Číčenice – Volary

Sobota, 01. září 2007

Investigation Report of Railway Accident

Collision of passenger train No. 18003 with passenger train No. 18032
between Bavorov and Vodňany stations

Saturday, 1st September 2007

Č. j.: 6-33/2007/Ú14

SUMMARY

- Date and time: 1st September 2007, 08:10 (06:10 GMT)
- Occurrence type: trains collision (collision of passenger train No. 18032 with passenger train No. 18003)
- Type of train: passenger train No. 18032 and passenger train No. 18003
- Location: open line between Bavorov and Vodňany stations, km 9, 915
- Consequences: 0 fatalities, 13 injuries (7 passengers – serious, 5 passenger + 1 staff – light), total cost CZK 137 145,-
- Direct cause: operations (engine driver's violation)
- Underlying cause: not investigated
- Root cause: not investigated
- Recommendation: addressed to infrastructure managers, railway undertakings and owners of railways:
- It is recommended to equip busy regional lines without interlocking with an technical interlocking system ensuring that trains can't enter occupied part of line.

Obsah

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

poměru	11
3.1.2 Jiné osoby	12
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	12
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	12
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	12
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	12
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	12
3.3 Právní a jiná úprava	13
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	13
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	13
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	13
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	13
3.4.2 Součásti dráhy	13
3.4.3 Komunikační prostředky	14
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	14
3.5 Dokumentace o provozním systému	14
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	14
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	15
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	15
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	15
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	15
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	15
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	15
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	15
4 Analýza a závěry	16
4.1 Konečný popis mimořádné události	16
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	16

4.2 Rozbor	16
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	16
4.3 Závěry	16
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	16
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	16
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	17
4.4 Doplnující zjištění	17
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	17
5 Přijatá opatření	17
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	17
6 Bezpečnostní doporučení	17
7 Přílohy	19

1 SOUHRN

Dne 1. září 2007 v 08:10 hodin došlo na dráze železniční regionální Číčenice – Volary na širé trati mezi přílehlou železniční stanicí (dále jen žst.) Vodňany a dopravnou Bavorov v km 9,915 k mimořádné události – závažné nehodě v drážní dopravě ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), kdy se čelně srazily vlaky osobní dopravy Os 18003 a Os 18032 obsazené cestujícími. Celkem bylo zraněno dvanáct cestujících a jeden zaměstnanec dopravce. Celková hmotná škoda na drážních vozidlech byla vyčíslena na 137 145,- Kč. Příčinou mimořádné události byl nedovolený odjezd vlaku Os 18003 z dopravní Bavorov bez souhlasu odborně způsobilé osoby, která řídí jízdu vlaků, tj. dirigujícího dispečera.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku mimořádné události došlo 1. září 2007 v 08:10 hodin na dráze železniční regionální Číčenice – Volary mezi přílehlou žst. Vodňany a dopravnou Bavorov v km 9,915. Pro jízdu vlaků v úseku žst. Vodňany – žst. Volary se používá zjednodušené řízení drážní dopravy dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.). Sídlo dirigujícího dispečera je v žst. Prachatice.

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

Vlak Os 18032, jedoucí ze žst. Číčenice do žst. Prachatice, je pravidelným osobním vlakem, který jezdí v určené dny v týdnu – jede v pracovní dny do 18. 5. a od 10. 9., od 19. 5. jede v pracovní dny, v sobotu a 5. 7., nejede 7. 7. Vlak Os 18032 má nařizeno křížování s protijedoucím vlakem Os 18003 v dopravně Bavorov sešitovým jízdním řádem pro trať č. 708 Číčenice – Volary.

Vlak Os 18003, jedoucí ze žst. Volary do žst. Číčenice, je pravidelným osobním vlakem, který jezdí denně. Sešitovým jízdním řádem pro trať č. 708 Číčenice – Volary má nařizeno křížování s protijedoucím vlakem Os 18032 v dopravně Bavorov.

V sobotu 1. září 2007 strojvedoucí vlaku Os 18003 po příjezdu do dopravní Bavorov, kde měl křížovat s protijedoucím vlakem Os 18032, aniž by měl písemný rozkaz, který by mu rušil „Ohlašovací povinnost“ v dopravně Bavorov, se neohlásil dirigujícímu dispečerovi v žst. Prachatice, nevyčkával na příjezd protijedoucího vlaku Os 18032 a z dopravní Bavorov v čase pravidelného odjezdu odjel. S vlakem Os 18032, který měl zpoždění + 9 minut, se

čelně srazil na širé trati v km 9,915. Ve vlaku Os 18003 cestovalo 20 cestujících, ve vlaku Os 18032 bylo 5 cestujících.

Integrovaný záchranný systém byl aktivován. Na místě zasahovaly složky: Policie ČR OŘ Strakonice, Zdravotnické záchranné služby Strakonice a Prachatice včetně letecké záchranné služby, Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje, Územní odbor Prachatice a Hasičský záchranný sbor ČD, a. s., České Budějovice.

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 v souladu s § 53 zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, zahájila zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události. Na místo vzniku byl vyslán vrchní inspektor Drážní inspekce Územního inspektorátu Plzeň. Na místě byly přítomny pověřené odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy – Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Plzeň, Uzlové železniční stanice České Budějovice (dále jen Uzlové žst.), žst. Volary, Depa kolejových vozidel (dále jen DKV) České Budějovice a Správy dopravní cesty (dále jen SDC) České Budějovice.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- strojvedoucí vlaku Os 18032,
- strojvedoucí vlaku Os 18003,
- vlakvedoucí vlaků Os 18032 a Os 18003,
- dirigující dispečer žst. Prachatice,
- cestující ve vlacích Os 18032 a Os 18003.

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

Vlak Os 18032 tvořil samotný motorový vůz 810 483-8 od DKV České Budějovice: celková délka 14 m, 2 nápravy, dopravní hmotnost 24 tun, celková hmotnost 24 tun, potřebná brzdicí procenta 36 %, skutečná brzdicí procenta 83 %.

Vlak Os 18003 tvořil samotný motorový vůz 810 093-5 od DKV České Budějovice: celková délka 14 m, 2 nápravy, dopravní hmotnost 24 tun, celková hmotnost 24 tun, potřebná brzdicí procenta 68 %, skutečná brzdicí procenta 83 %.

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

Místo vzniku mimořádné události se nachází na jednokolejné regionální trati Číčenice – Volary mezi přílehlou žst. Vodňany a dopravou Bavorov v km 9,915. Pro řízení jízd vlaků se používá zjednodušené řízení drážní dopravy, která je organizována dirigujícím dispečerem se sídlem v žst. Prachatice. Pro dorozumívání mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucími vlaků se používá telefonický způsob dorozumívání po pevné síti

z jednotlivých dopraven. Komunikace je automaticky zaznamenávána na záznamové zařízení typu „REDAT“ v žst. Prachatice.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Pro komunikaci mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucími vlaků je používáno telefonické dorozumívání po pevné síti z jednotlivých dopraven. Hovory jsou zaznamenány na záznamovém zařízení typu „REDAT“ v žst. Prachatice.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V době vzniku mimořádné události ani těsně před ním se v místě vzniku ani v okolí neprováděly žádné práce.

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

Pro případ vzniku mimořádné události je zřízeno ohlašovací pracoviště v žst. Prachatice. Organizační opatření jsou zpracována ve formě ohlašovacího rozvrhu, který je vyvěšen na ohlašovacím pracovišti. Zde jsou uvedeny závazné pokyny pro ohlášení mimořádné události a potřebná telefonická spojení (pohotovost provozovatele dráhy a drážní dopravy, jednotlivé složky integrovaného záchranného systému). Plán byl aktivován dirigujícím dispečerem bezprostředně po ohlášení vzniku mimořádné události strojvedoucím vlakem Os 18003 podle ohlašovacího rozvrhu. Po aktivaci plánu se na místo dostavily pověřené odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy pověřené zjišťováním příčin a okolností vzniku mimořádné události.

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

Plán integrovaného záchranného systému byl aktivován souběžně s ohlašováním mimořádné události podle ohlašovacího rozvrhu. Na místě zasahovaly složky: Policie ČR OŘ Strakonice, Zdravotnické záchranné služby Strakonice a Prachatice, letecká záchranná služba, Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje, Územní odbor Prachatice a Hasičský záchranný sbor ČD, a. s., České Budějovice.

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 mimořádné události došlo k újmě na zdraví cestujících a jednoho zaměstnance provozovatele drážní dopravy:

- ošetřeno v nemocnici bez následné doby léčení – pět osob,
- ošetřeno v nemocnici s následnou dobou léčení 2 - 4 týdny – šest osob,
- ošetřeno v nemocnici s následnou dobou léčení 2 měsíce – jedna osoba,
- lehká újma na zdraví – jeden zaměstnanec dopravce.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech ani na jiném majetku škoda nevznikla.

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

Na hnacích drážních vozidlech vznikla hmotná škoda v celkové výši 137 145,- Kč. Komisionální odhad škody na motorovém voze 810 483-8 činí 105 960,-Kč, na motorovém voze 810 093-5 činí 31 185,- Kč. Na součástech dopravní cesty ani na životním prostředí škoda nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku mimořádné události bylo +20°C, zataženo, klid, viditelnost dobrá. Trať v místě vzniku mimořádné události se nachází ve vodorovném přímém zalesněném úseku, je vedena na náspu směřující z jedné strany k řece Blanici.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

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

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

V rámci zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události poskytli provozovateli dráhy a drážní dopravy písemné vysvětlení strojvedoucí vlaků Os 18003, Os 18032, dirigující dispečer žst. Prachatice a vlakvedoucí vlaku Os 18003.

Vlakvedoucí vlaku Os 18003 v „Zápise se zaměstnancem“ sdělil, že strojvedoucí vlaku Os 18003 těsně před srážkou vběhl do prostoru pro cestující a varoval je před nárazem.

Dirigující dispečer uvedl v „Zápise se zaměstnancem“, že strojvedoucímu vlaku Os 18003 nevydal žádný písemný rozkaz o zrušení ohlašovací povinnosti v dopravě Bavorov, neproběhl žádný telefonický hovor o příjezdu vlaku Os 18003 do dopravní Bavorov a ani nedal souhlas vlaku Os 18003 k další jízdě.

Strojvedoucí vlaku Os 18003 v „Zápise se zaměstnancem“ k průběhu mimořádné události, kromě jiného, uvedl „...po nástupu a výstupu cestujících jsme ze žst. Prachatice odjeli v 7:41 hod., t. j. včas. V dopravnách Husinec a Strunkovice nad Blanicí je jízdním řádem zrušena ohlašovací povinnost, takže po výstupu a nástupu cestujících jsem pokračoval do dopravní Bavorov, kam jsme přijeli na čas, a zde jsem s vlakem zastavil. Čekal jsem na čas pravidelného odjezdu a v domnění, že je neděle a křížovací vlak Os 18032 v neděli nejede, jsem si neuvědomil, že jsem neobdržel rozkaz o zrušení ohlašovací povinnosti v dopravě Bavorov a s vlakem jsem z dopravní Bavorov odjel bez ohlášení dirigujícímu dispečerovi“.

3.1.2 Jiné osoby

Vysvětlení od jiných osob nebylo požadováno.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy na trati Číčenice – Volary jsou České dráhy, a. s. Dráha a drážní doprava jsou provozovány na základě vydaného úředního povolení k provozování dráhy a udělené licence k provozování drážní dopravy. V souladu s ustanovením zákona č. 266/1994 Sb. a jeho prováděcích vyhlášek byly vydány vnitřní předpisy pro provozování dráhy a drážní dopravy. Na této trati se používá zjednodušeného řízení drážní dopravy. Doprava je řízena dirigujícím dispečerem ze žst. Prachatice. Pro dorozumívání mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucími vlaků se používá telefonický způsob dorozumívání po pevné síti z jednotlivých dopraven s automatickým zaznamenáváním hovorů na záznamové zařízení „REDAT“ v žst. Prachatice.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména jejich odborná a zdravotní způsobilost, jsou dány zákonem č. 266/1994 Sb., jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele. Dle předložených dokladů byli při vzniku mimořádné události všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a drážní dopravy odborně i zdravotně způsobilí pro výkon své funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Kontrolní činnost provozovatele dráhy a dopravce je prováděna v souladu s platnou legislativou podle ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy a drážní dopravy. Závady v kontrolní činnosti nebyly shledány.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty je dáno ustanovením zákona č. 266/1994 Sb. a zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizací Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

Provozovatelem dráhy i drážní dopravy na této dráze je stejná právnická osoba – České dráhy, a. s.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Příslušnými komunitárními předpisy jsou Směrnice Evropského parlamentu a rady.

Pro zjišťování příčin a okolností vzniku této mimořádné události byly použity následující vnitrostátní právní předpisy:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů,
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a o 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

Jinými předpisy provozovatele dráhy a drážní dopravy jsou vnitřní předpisy:

- ČD D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy,
- ČD D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy,
- ČD D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy,
- ČD D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí,
- Sešitový jízdní řád pro trať č.708 Číčenice – Volary,
- Prováděcí nařízení pro zjednodušené řízení drážní dopravy podle předpisu ČD D3 na trati Číčenice – Volary.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Na trati Číčenice – Volary, v úseku přilehlé žst. Vodňany – žst. Volary se používá zjednodušené řízení drážní dopravy. Doprava je řízena dirigujícím dispečerem se sídlem v žst. Prachatice.

3.4.2 Součásti dráhy

Traťové zabezpečovací zařízení je první kategorie – telefonický způsob dorozumívání. Výhybky č. 2 a č. 4 v dopravně Bavorov jsou vybaveny samovratnými přestavníky.

3.4.3 Komunikační prostředky

Pro dorozumívání mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucími vlaků se používá telefonický způsob dorozumívání po pevné síti z jednotlivých dopraven. Komunikace se automaticky zaznamenává na záznamové zařízení typu „REDAT“ v žst. Prachatice.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Pro motorový vůz 810 093-5, který tvořil vlak Os 18003, byl vydán ve smyslu § 43 zákona č. 266/1994 Sb. „Průkaz způsobilosti drážního vozidla,“ evidenční číslo PZ 1249/00-V.22 Drážním úřadem v Praze dne 10. 03. 2000. Poslední pravidelná technická kontrola drážního vozidla byla provedena v rozsahu přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb., v platném znění, dne 18. 04. 2007 s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách.“

Pro motorový vůz 810 483-8, který tvořil vlak Os 18032, byl vydán ve smyslu § 43 zákona č. 266/1994 Sb. „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, evidenční číslo PZ 9342/98.V.22 Drážním úřadem v Praze dne 01. 12. 1998. Poslední pravidelná technická kontrola drážního vozidla byla provedena v rozsahu přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb., v platném znění dne 05. 06. 2007 s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách.“

Na základě posouzení průběhu rychlosti dle rychloměrných proužků bylo konstatováno, že v okamžiku srážky rychlost vlaku Os 18003 byla 20 km/hod., rychlost vlaku Os 18032 byla 25 km/hod.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Opatření učiněná zaměstnanci dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy v souvislosti se vznikem mimořádné události, neodpovídala ustanovením vyhlášky č. 173/1995 Sb., v platném znění a stanoveným technologickým postupům provozovatele dráhy. Při ústní výpovědi na místě MU a později i v písemném „Zápis se zaměstnancem“ strojvedoucí vlaku Os 18003 uvedl, že v dopravně Bavorov nevyčkal na příjezd protijedoucího vlaku a ani se dirigujícímu dispečerovi neohlásil. Sešitovým jízdním řádem má vlak Os 18003 nařazeno křížování s protijedoucím vlakem Os 18032 v dopravně Bavorov. Kontrolou svazku písemných rozkazů „Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ (dále jen Pvd3) bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku Os 18003 neobdržel žádný rozkaz Pvd3, který by zrušil ohlašovací povinnost v dopravně Bavorov ani přeložil křížování s vlakem Os 18032. Dále v „Telefonním zápisníku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ v dopravně Bavorov nebyl strojvedoucí vlaku Os 18003 dne 01. 09. 2007 proveden žádný zápis.

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

Po mimořádné události byl proveden náslech záznamů ze záznamového zařízení „REDAT“ v žst. Prachatice, čímž se potvrdilo, že strojvedoucí vlaku Os 18003 z dopravní Bavorov dirigujícímu dispečerovi neohlásil čas příjezdu do dopravní Bavorov a ani nedostal souhlas od dirigujícího dispečera k další jízdě.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Do doby příjezdu složek integrovaného záchranného systému a pověřené odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a drážní dopravy zajistili ochranu a zabezpečení místa mimořádné události oba strojvedoucí ve spolupráci s vlakvedoucím osobní dopravy.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a drážní dopravy, kteří byli účastníky mimořádné události, byla v souladu se zákoníkem práce a pracovním řádem.

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

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobují pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění a podle vnitřního předpisu ČD, a. s. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik mimořádné události, nebyly zjištěny. Detalkoholové zkoušky u zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce byly s výsledkem „negativní“.

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

V uspořádání vybavení řídicích pracovišť nebo vozidel, které by mohlo mít vliv na jejich ovládání a užívání, nebyly shledány nedostatky.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Na této dráze regionální došlo k následující mimořádné události podobného charakteru:

Dne 22. 07. 2004 – srážka vlaku Os 18008 s vlakem Os 18035 na širé trati mezi dopravními Bavorov a Strunkovice nad Blanicí. Následky srážky: smrtelné zranění dvou cestujících, těžká újma na zdraví celkem šestnácti cestujících a zaměstnanců dopravce, lehká újma na zdraví celkem sedmnácti cestujících a zaměstnanců dopravce. Hmotná škoda činila 3 866 320,- Kč. Příčinou mimořádné události bylo také selhání lidského činitele – nedovolený odjezd vlaku z dopravní bez souhlasu dirigujícího dispečera.

Opatření provozovatele k této mimořádné události sestávala z nařízení provádění zvýšené

kontrolní činnosti, vydání poučného listu k seznámení s příčinou a okolnostmi vzniku předmětné mimořádné události, nepřiznání příslíbených výkonnostních odměn strojvedoucímu vlaku Os 18008.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Strojvedoucí vlaku Os 18003 po příjezdu do dopravní Bavorov neohlásil dirigujícímu dispečerovi v žst. Prachatice čas příjezdu do dopravní Bavorov, ani nevyčkal příjezdu protijedoucího vlaku Os 18032 a z dopravní Bavorov nedovoleně odjel, aniž by obdržel souhlas od dirigujícího dispečera.

4.2 Rozbor

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

Příčinou vzniku mimořádné události byl nedovolený odjezd vlaku Os 18003 z dopravní Bavorov bez souhlasu dirigujícího dispečera.

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 byl nedovolený odjezd vlaku Os 18003 z dopravní Bavorov bez souhlasu dirigujícího dispečera. Tím bylo porušeno ustanovení § 19 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., v platném znění: "Vlak nesmí ze stanovené dopravní odjet bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy."

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo nedodržení ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb., v platném znění.

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

V průběhu šetření nebyly zjištěny příčiny, které by byly způsobeny předpisovým rámcem a používáním systému zajištění bezpečnosti.

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

Žádné nedostatky ani opomenutí nebyly během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Opatření přijatá v důsledku mimořádné události:

- strojvedoucímu vlaku Os 18003 byla pozastavena pracovní činnost, nepřiznány výkonové odměny,
- s mimořádnou událostí byli seznámeni všichni strojvedoucí „Bleskovkou“ 03. 09. 2007,
- ČD, a. s., Generální ředitelství – Odbor řízení provozu a organizování drážní dopravy vydal „Opatření k eliminaci selhání lidského činitele na tratích provozovaných podle předpisu ČD D3“,
- ČD, a. s., Odbor 18, Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy, vydal Poučný list č. 9/2007 k této mimořádné události.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce, jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, opakované srážky vlaků na železniční regionální dráze Číčenice – Volary, doporučuje vlastníkům drah, provozovatelům drah a drážní dopravy:

Instalovat na tratích, kde se používá zjednodušené řízení drážní dopravy dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění, přednostně na železniční regionální trati Číčenice – Volary, vzhledem k opakovanému vzniku závažné

nehody a vzhledem ke značné intenzitě drážní dopravy na této dráze, technické (zabezpečovací) zařízení, kterým se vyloučí možné selhání lidského činitele v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a tím vznik závažných nehod, nehod a ohrožení v drážní dopravě, tj. především nedovolené odjezdy vlaků z dopraven bez souhlasu dirigujícího dispečera, které byly příčinou vzniku již dvou závažných nehod na předmětné dráze.

V Českých Budějovicích dne 18. 04. 2008

František Steier, v.r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Plzeň

Ing. Petr Mencl, v.r.
ředitel
Územního inspektorátu Plzeň

7 PŘÍLOHY

Bez příloh