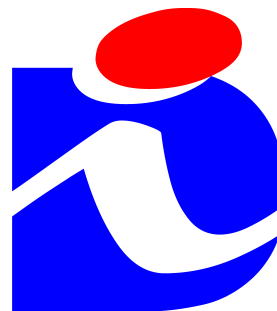


**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

## **Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události**

Vjezd vlaku R 641 na obsazenou kolej v ŽST Chotoviny  
na trati České Budějovice – Benešov u Prahy.

Čtvrtek, 21. 06. 2007

### **Investigation Report of Railway Accident**

Fast train No. 641 entered track occupied by another fast train (No. 644)  
in Chotoviny Station (České Budějovice – Benešov u Prahy line)

21<sup>st</sup> June 2007

Č. j: 6–29/2007–ÚI 4



## Summary

Date and time: 21<sup>st</sup> June 2007, 15:15 (13:15 GMT)  
Occurrence type: other  
Type of train: fast train No. 641  
Location: Chotoviny station

Consequences: 0 fatality, 0 injuries, total cost CZK 0

Direct cause: wrong side signalling failure  
Underlying cause: none  
Root cause: none

Recommendation: not issued



## Obsah

<b>Summary</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Souhrn</b> .....	<b>7</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1 Mimořádná událost</b> .....	<b>7</b>
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události:.....	7
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby:.....	7
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku:.....	7
<b>2.2 Okolnosti mimořádné události</b> .....	<b>8</b>
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci:.....	8
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel:.....	8
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení):.....	8
2.2.4 Použití komunikačních prostředků:.....	8
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti:.....	8
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí:.....	9
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí:.....	9
<b>2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody</b> .....	<b>9</b>
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru:.....	9
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku:.....	9
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí:.....	9
<b>2.4 Vnější okolnosti</b> .....	<b>9</b>
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje:.....	9
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události</b> .....	<b>10</b>
3.1.1. Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru:.....	10
3.1.2. Jiné osoby:.....	10
<b>3.2 Systém zajišťování bezpečnosti</b> .....	<b>10</b>
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny:.....	10
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování:.....	11
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky:.....	11
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty:.....	11
<b>3.3 Právní a jiná úprava</b> .....	<b>11</b>
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy:.....	11
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy:.....	12
<b>3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení</b> .....	<b>12</b>
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat:.....	12
3.4.2 Součástí dráhy:.....	12
3.4.3 Komunikační prostředky:.....	12
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat:.....	12

<b>3.5 Dokumentace o provozním systému.....</b>	<b>13</b>
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy:.....	13
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně dokladů ze záznamového zařízení:.....	13
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události:.....	13
<b>3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....</b>	<b>13</b>
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události:.....	13
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu:.....	13
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání:.....	13
<b>3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru:.....</b>	<b>14</b>
<b>4 Analýza a závěry.....</b>	<b>14</b>
<b>4.1 Konečný popis mimořádné události.....</b>	<b>14</b>
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3.....	14
<b>4.2 Rozbor.....</b>	<b>14</b>
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb:.....	14
<b>4.3 Závěry.....</b>	<b>14</b>
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:.....	14
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou:.....	15
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti:.....	15
<b>4.4 Doplnující zjištění.....</b>	<b>15</b>
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách:.....	15
<b>5 Přijatá opatření.....</b>	<b>15</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata:.....	15
<b>6 Bezpečnostní doporučení.....</b>	<b>15</b>
6.1 Bezpečnostní doporučení jsou určena Drážnímu úřadu a pokud to vyžaduje povaha doporučení i jiným úřadům nebo osobám:.....	15
<b>7 Přílohy.....</b>	<b>16</b>

## **Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události**

### **1 Souhrn**

Dne 21. 06. 2007 v 17:18 hodin došlo na dráze železniční celostátní České Budějovice – Benešov u Prahy v železniční stanici (dále jen ŽST) Chotoviny k vjezdu vlaku R 641, jedoucím z Prahy do Českých Budějovic, na obsazenou 1. staniční kolej vlakem R 644 bez následků. Vlak R 641 zastavil 140 m před čelem vlaku R 644.

Příčinou mimořádné události bylo dovolení jízdy vlaku R 641 na kolej obsazenou vlakem R 644.

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy jsou ČD, a. s.

Bezpečnostní doporučení Drážní inspekci přijato nebylo.

### **2 Údaje týkající se mimořádné události**

#### **2.1 Mimořádná událost**

##### **2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události:**

21.06.2007, 17:18 hodin, ŽST Chotoviny, Uzlová železniční stanice (dále jen UŽST) Tábor, trať České Budějovice – Benešov u Prahy, km 90,355.

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

Za vjezdu vlaku R 641 do ŽST Chotoviny, při postavené vlakové cestě pro vlak projíždějící, tj. na první a z první staniční koleje, došlo k vjezdu tohoto vlaku na první staniční kolej obsazenou vlakem R 644, který zde mimořádně zastavil z důvodu poruchy hnacího drážního vozidla (dále jen HDV), a to bez následků. Vlak R 641 zastavil před stojícím vlakem R 644 ve vzdálenosti 140 m. ŽST Chotoviny se nachází na železniční celostátní jednokolejné dráze České Budějovice – Benešov u Prahy v km 90,355.

Integrovaný záchranný systém nebyl aktivován, k újmě na zdraví ani k jiné škodě nedošlo.

##### **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 § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na místě jejího vzniku nezahájila a po oznámení na Centrální ohlašovací pracoviště DI (dále jen COP

DI) vydala bez odkladu souhlas k uvolnění dráhy. Na místě byla přítomná pověřená odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy a drážní dopravy z Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Plzeň.

## **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 R 641 – zaměstnanec ČD, a. s. - Depo kolejových vozidel (dále jen DKV) České Budějovice
- strojvedoucí vlaku R 644 – zaměstnanec ČD, a. s. - DKV České Budějovice
- výpravčí vlaků – zaměstnanec ČD, a. s. - UŽST Tábor
- signalista St 1 – zaměstnanec ČD, a. s. - UŽST Tábor
- signalista St 2 – zaměstnanec ČD, a. s. - UŽST Tábor

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

Vlak R 641 byl sestaven z HDV 363.078-7 DKV Plzeň, měl 7 vozů, 28 náprav, dopravní hmotnost 302 t, celkovou hmotnost 487 t, potřebná brzdící procenta 103%, skutečná brzdící procenta 116%. Vlak R 644 byl sestaven z HDV 363.086-0 DKV Plzeň, měl 7 vozů, 28 náprav, dopravní hmotnost 302 t, celkovou hmotnost 487 t, potřebná brzdící procenta 103%, skutečná brzdící procenta 116%.

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

ŽST Chotoviny se nachází v km 90,355 železniční celostátní jednokolejné trati č. 704 České Budějovice – Benešov u Prahy, v obvodu UŽST Tábor. ŽST Chotoviny má tři dopravní koleje č. 1, č. 2, č. 3 a je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením kategorie 2a – elektromechanické zabezpečovací zařízení se závislými stavědly St 1, St 2 a doplněným rychlostní návěstní soustavou. Světelná vjezdová i odjezdová návěstidla jsou umístěna vždy vpravo u koleje. Mezistaniční úsek Chotoviny – Sudoměřice u Tábora je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – hradlový poloautoblok se souhlasovými hradly.

### **2.2.4 Použití komunikačních prostředků:**

Pro komunikaci mezi výpravčím vlaků a signalisty St 1 a St 2 je používáno telefonické spojení se záznamovým zařízením „REDAT“, pro komunikaci mezi výpravčím vlaků a strojvedoucím spojení radiostanicí TRS.

### **2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti:**



V době vzniku mimořádné události a těsně před ním se v ŽST Chotoviny neprováděly žádné udržovací ani jiné práce.

### **2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled události:**

Pro případ vzniku mimořádné události je v ŽST Chotoviny zřízeno ohlašovací pracoviště, a to v dopravní kanceláři. 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).

### **2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému policie a zdravotnické záchranné služby a sled události:**

Integrovaný záchranný systém nebyl aktivován. Nehodové pomocné prostředky nebylo nutné použít, zásah složek integrovaného záchranného systému nebyl potřebný.

## **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:**

Mimořádná událost neměla následky, nedošlo k žádné újmě na zdraví osob.

### **2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku:**

Při mimořádné události nedošlo k žádné škodě.

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

Při mimořádné události nedošlo k žádné škodě.

## **2.4 Vnější okolnosti**

### **2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje:**

V době vzniku mimořádné události bylo + 19° C, zataženo, silný vítr, viditelnost dobrá.

### 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:

Výpravčí vlaků v zápise uvádí, že při zjišťování volnosti koleje pro vlak R 641 vyšla před dopravní kancelář, ale do kolejiště nedošla, protože na 2. staniční koleji, která je nejbližší dopravní budově, stál vlak Os 8271. Následně nařídila signalistům St 1 a St 2 přípravu vlakové cesty pro průjezd vlaku R 641 „na první a z první koleje“, přestože 1. staniční kolej byla obsazena vlakem R 644. Obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení nařídila postavení této vlakové cesty, kterou signalisté postavili. Signalista St 1 v zápise uvedl, že ve svém obvodu měl 1. staniční kolej volnou, ze stavědla St 1 není vidět do obvodu výpravčího a byl přesvědčený, že vlak R 644, který byl nahlášený jako průjezdný do ŽST Sudoměřice u Tábora, ŽST Chotoviny projel. Signalistka St 2 v zápise uvádí, že si při stavění vlakové cesty pro vlak R 641 na 1. staniční kolej neuvědomila, že je tato obsazena vlakem R 644 a výpravčí vlaků na obsazení 1. staniční koleje neupozornila. Strojvedoucí vlaku R 641 při jízdě vlaku k předvěsti vjezdového návěstidla ŽST Chotoviny zaslechl v radiostanici TRS útržkovitý hovor týkající se první staniční koleje v ŽST Chotoviny. Přestože na předvěsti vjezdového návěstidla byla návěst „Volno“, snižoval rychlost vlaku. Při jízdě kolem vjezdového návěstidla ŽST Chotoviny s návěstí „Volno“ spatřil na 1. staniční koleji stojící vlak R 644. Ihned použil rychlobrzdu a zastavil 140 m od čela tohoto vlaku.

##### 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 České Budějovice – Benešov u Prahy jsou České dráhy, a. s. Dráha a drážní doprava je provozována na základě vydaného úředního povolení k provozování dráhy a udělené licence k provozování drážní dopravy. V souladu s ustanovením zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.) a vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.), vydal tento provozovatel vnitřní předpisy pro provozování dráhy a drážní dopravy. Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy obsahuje určení organizačních složek, jejich působnost a stanovení odpovědnosti jednotlivých zaměstnanců. Provozovatel ČD, a. s. požádal bezpečnostní orgán – Drážní úřad o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele podle ustanovení zákona o dráhách.

### **3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování:**

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce jsou dány příslušnými právními předpisy, dále pak řídicími akty a vnitřními předpisy provozovatele v souladu se zákoníkem práce a příslušnými předpisy. Jejich prosazování je dáno prováděním kontroly a přijímáním nápravných opatření na všech stupních řízení činnosti. Zúčastnění zaměstnanci provozovatele splňují stanovenou odbornou a zdravotní způsobilost.

### **3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky:**

Kontrolní činnost provozovatele je prováděna v souladu s platnou legislativou podle ustanovení vnitřních předpisů. 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 ČD, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Provozovatelem dráhy i drážní dopravy na této dráze celostátní je stejná právnická osoba - ČD, a. s., smlouvy se neuzavírají.

## **3.3 Právní a jiná úprava**

### **3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy:**

Příslušným komunitárním předpisem je Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 (směrnice o bezpečnosti železnic).

Při 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 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 zejména vnitřní předpisy:

- ČD D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy,
- ČD D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy,
- ČD D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí,
- Sešitový jízdní řád č. 704 pro trať České Budějovice – Benešov u Prahy.

## **3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení**

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

ŽST Chotoviny se nachází v km 90,355 celostátní jednokolejné trati České Budějovice – Benešov u Prahy, v obvodu UŽST Tábor. Traťové zabezpečovací zařízení je 2. kategorie – hradlový poloautoblok se souhlasovými hradly.

### **3.4.2 Součásti dráhy:**

ŽST Chotoviny je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením kategorie 2a – elektromechanické zabezpečovací zařízení se závislými stavědly St 1 a St 2, doplněné rychlostní návěstní soustavou. Vjezdová návěstidla jsou světelná, odjezdová návěstidla jsou světelná, umístěna vždy vpravo u každé dopravní koleje. Staniční zabezpečovací zařízení bylo v době vzniku mimořádné události bez závad a plně funkční.

### **3.4.3 Komunikační prostředky:**

Komunikační prostředky pro řízení jízd vlaků mezi výpravčím a signalisty St 1 a St 2 je telefonické se záznamovým zařízením „REDAT“.

### **3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat:**

HDV vlaku R 641 363.078-7 má „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ vydaný ve smyslu § 43 zákona č. 266/1994 Sb., evidenční číslo PZ 8500/00-V.03 vydaný Drážním úřadem dne 07. 06. 2000. Poslední technická kontrola drážního vozidla byla provedena dne 18. 03. 2007. Data se zaznamenávají na rychloměrovém proužku. HDV vlaku R 644 363.086-0 má „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ vydaný ve smyslu § 43 zákona č. 266/1994 Sb., evidenční číslo PZ 0793/04-V.3 vydaný Drážním úřadem dne 20.03.1996. Poslední technická kontrola drážního vozidla byla provedena dne 25.05.2007 v DKV Plzeň. Rozborem rychloměrových proužků uvedených drážních vozidel byla prokázána shoda s vyjádřeními zúčastněných osob.

### **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 činěná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce při přípravě vlakové cesty, tj. pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy bezprostředně před vznikem mimořádné události, neodpovídala stanoveným technologickým postupům provozovatele.

#### **3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně dokladů ze záznamového zařízení:**

Výměna verbálních hlášení, činěná zaměstnanci provozovatele v souvislosti s mimořádnou událostí, vedla k zajištění místa mimořádné události, oznámení vzniku mimořádné události a přijmutí náhradních opatření vzhledem k mimořádnostem nastalých v následném provozování dráhy a drážní dopravy. Tato hlášení byla dokumentována na základě provedeného stažení dat ze záznamového zařízení „REDAT“ a neodpovídala stanoveným technologickým postupům provozovatele.

#### **3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události:**

Zabezpečení místa vzniku mimořádné události do příjezdu vrchního inspektora RIBŽD Plzeň provedli zaměstnanci UŽST Tábor ve spolupráci se strojvedoucím vlaku R 641.

### **3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky**

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

U všech účastníků mimořádné události byla pracovní doba v souladu se zákoníkem práce a s pracovním řádem dopravce.

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

Zaměstnanci provozovatele drážní dopravy se podrobují pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanoveními vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy ve znění pozdějších předpisů. Žádné mimořádné osobní situace, které by měly vliv na mimořádnou událost, nebyly zjištěny.

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

V uspořádání vybavení řídicích pracovišť nebyly shledány nedostatky.

### **3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru:**

K mimořádné události podobného charakteru v ŽST Chotoviny ani v obvodu UŽST Tábor nedošlo.

## **4 Analýza a závěry**

### **4.1 Konečný popis mimořádné události**

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

K této mimořádné události, vjezdu vlaku R 641 na obsazenou kolej, došlo nedodržením ustanovení § 15, odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Vlaková cesta pro danou jízdu vlaku nesmí být obsazena jinými drážními vozidly“, § 15, odst. 2 věta první vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Vjezd do dopravní s kolejovým rozvětvením se smí bez zavedení dalších opatření povolit, jen je-li vlaková cesta správně postavena a volná podle podmínek odstavce 1.“, § 15, odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Vjezd na kolej obsazenou drážními vozidly lze uskutečnit pouze v odůvodněných případech. Doprovod vlaku musí být o vjezdu na kolej obsazenou drážními vozidly zpraven a jízda vlaku se od první pojížděné výhybky před místem obsazení koleje řídí podmínkami jízdy podle rozhledových poměrů“, § 15, odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Činnosti při zabezpečení vjezdu, odjezdu a průjezdu vlaků a způsob zabezpečení jízdy vlaků se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy“.

### **4.2 Rozbor**

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

Příčinou mimořádné události bylo nedodržení ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb., § 15, odst. 1 písm. a), § 15, odst. 2 věta první, § 15, odst. 3, § 15, odst. 8 a nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy – ustanovení předpisu ČD D2 (předpis pro organizování a provozování drážní dopravy) čl. 32, 41, 455, 456, 457, 468. Zásah záchranných služeb nebyl potřebný.

### **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 příčina vzniku mimořádné události je dovození jízdy vlaku R 641 na kolej

obsazenou drážními vozidly – vlakem R 644. Stav drážních vozidel ani stav technických zařízení neměl vliv na vznik této mimořádné události.

#### **4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou:**

Bylo zjištěno nedodržení ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. a stanovených technologických postupů provozovatele dráhy (viz body 4.1 a 4.2). V kvalifikaci osob a údržbě porušení zákonných ustanovení ani porušení vnitřních předpisů zjištěno nebylo.

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

V průběhu šetření nebyly zjištěny příčiny způsobené předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování 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:**

Drážní inspekce v průběhu zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události nezjistila žádné nedostatky nebo opomenutí, které jsou významné pro závěry o příčinách.

## **5 Přijatá opatření**

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

ČD, a. s. přijaly následující opatření :

- vydání Poučného listu s příčinou a okolnostmi vzniku této mimořádné události.
- okamžité pozastavení pracovní činnosti a odborné způsobilosti u zúčastněných zaměstnanců v pracovních zařazeních výpravčí vlaků a signalista St 2 do vykonání mimořádného psychologického vyšetření, vykonání mimořádné odborné zkoušky a provedení mimořádné lékařské prohlídky.

## **6 Bezpečnostní doporučení**

### **6.1 Bezpečnostní doporučení jsou určena Drážnímu úřadu a pokud to vyžaduje povaha doporučení i jiným úřadům nebo osobám:**

Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nepřijala.

V Českých Budějovicích 30. 03. 2008

František Steier, v. r.  
vrchní inspektor Územního inspektorátu  
Plzeň

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

## 7 Přílohy

Plánek dopravní situace v železniční stanici Chotoviny před vznikem MU.

