



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Nedovolená jízda vlaku R 824 kolem hlavního (odjezdového) návěstidla L2b na dráze železniční, celostátní, v železniční stanici Hořovice s následným vjezdem na 2. traťovou kolej do obsazeného mezistaničního oddílu

Pondělí, 25. června 2012

Investigation Report of Railway Accident

Unauthorized movement of long distance passenger train No. 824 behind the main signal L2b and entrance into another train route at the Hořovice station

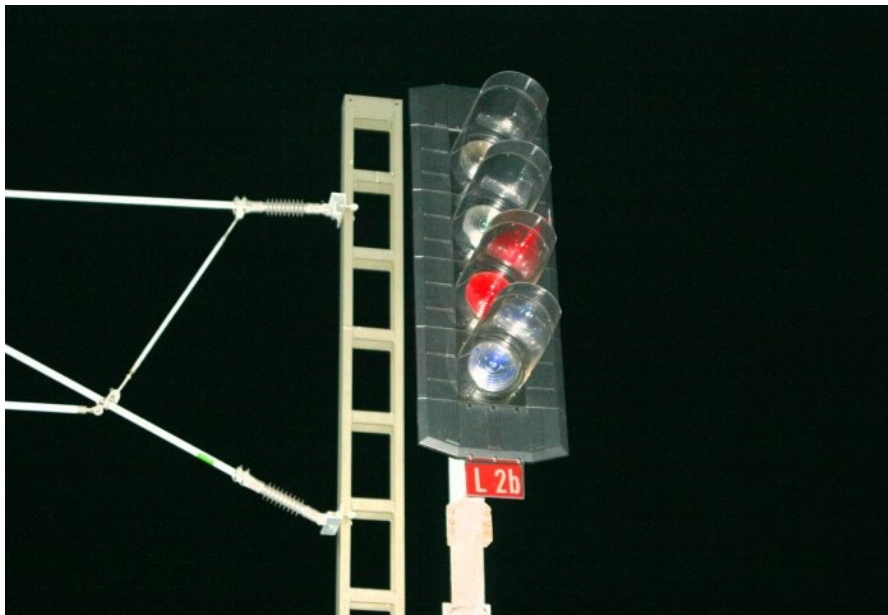
Monday, 25th June 2012

č. j.: 6-2350/2012/DI



Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré dokumenty a skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

1 SOUHRN



Zdroj: Dražní inspekce.

- Skupina události: ohrožení.
- Vznik události: 25. 6. 2012, 20:05 h.
- Popis události: nedovolená jízda vlaku R 824 kolem hlavního (odjezdového) návěstidla L2b a vjezd na 2. traťovou kolej do obsazeného mezistaničního oddílu vlakem Os 7822.
- Dráha, místo: dráha celostátní, železniční stanice Hořovice, 2b. staniční kolej, km 59.602, v úrovni hlavního (odjezdového) návěstidla L2b.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 824).
- Následky: bez zranění;
beze škody.
- Bezprostřední příčiny:
- nedovolená jízda vlaku R 824 kolem zneplatněného hlavního (odjezdového) návěstidla L2b, o jehož zneplatnění nebyl strojvedoucí písemně zpraven a pro pokračování v jízdě si nevyžádal souhlas osoby organizující a řídící drážní dopravu.
- Příspějící faktory:
- neoprávněně označené odjezdové návěstidlo L2b návěstí „Neplatné návěstidlo“ provozovatelem dráhy bez vědomí osoby řídící a organizující drážní dopravu;

- nedovolená jízda předchozího vlaku Os 7822 kolem zneplatněného hlavního návěstidla L2b, o jehož zneplatnění nebyl strojvedoucí písemně zpraven a pro pokračování v jízdě si nevyžádal souhlas osoby organizující a řídící drážní dopravu;
- neupozornění strojvedoucího vlaku R 824 na zdržení vlaku z dopravních důvodů v žst. Hořovice dle ustanovení technologického postupu provozovatele dráhy;
- nedostatečná připravenost strojvedoucích dopravce správně vyhodnocovat vzniklé mimořádné situace a ve smyslu vztažných předpisových ustanovení na ně okamžitě reagovat.

Zásadní příčiny:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy osobou řídící vlak R 824 pro jízdu kolem zneplatněných návěstidel.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:

Provozovateli dráhy kategorie celostátní a regionální, **Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:**

- v dopravnách, kde je povolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla a ve kterých dosud není zavedeno technické zařízení zajišťující automatické zastavení vlaku při nerespektování návěstí zakazující jízdu vlaku, zajistit u vlaků s přepravou cestujících stojících v prostoru pro nástup a výstup cestujících vždy postup dle ustanovení čl. 2979 písm. e) vnitřního předpisu SŽDC D1 v případech, kdy odjezdové návěstidlo z dopravních důvodů zakazuje jízdu a strojvedoucí není o tomto důvodu výpravčím telekomunikačním zařízením, osobně nebo prostřednictvím jiného zaměstnance informován;
- v přijatých technologických postupech definovat problematiku jízdy vlaků a jejich výpravy v jednotlivých obvodech žst. tak, aby pokyny těmito postupy dávané byly jasné a srozumitelné.

Provozovateli drážní dopravy **Českým drahám a. s.:**

- zaměřit systém přípravy strojvedoucích a jejich pravidelného školení tak, aby dokázali správně a okamžitě, ve smyslu předpisových ustanovení, reagovat na vzniklé mimořádné situace.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro dopravce České dráhy, a. s., i pro ostatní dopravce v České republice.

SUMMARY

- Grade: incident.
- Date and time: 25th June 2012, 20:05 (18:05 GMT).
- Occurrence type: long distance passenger train No. 824 passed a signal at danger.
- Description: unauthorized movement of long distance passenger train No. 824 behind the main signal No. L2b.
- Type of train: long distance passenger train No. 824.
- Location: Hořovice station, main (departure) signal No. L2b, station line No. 2, km 59,602.
- Parties: SŽDC, s. o (IM);
ČD, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 824).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0.-
- Direct cause: unauthorized movement of long distance passenger train No. 824 behind invalidated main signal L2b, which the engine driver was not informed about and going-on in the ride without request about permission from the train dispatcher.
- Contributory factor:
- infrastructure manager unlawfully labeled the main signal L2b as invalidated without knowledge of train dispatcher;
 - unauthorized movement of previous regional passenger train No. 7822 behind invalidated main signal L2b, which engine driver was not informed about and going-on in the ride without request about permission from the train dispatcher;
 - failure to notify to engine driver of long distance passenger train No. 824 about delay from transport reasons in the Hořovice station according to technological procedure of infrastructure manager (IM);
 - insufficient readiness of the engine drivers to evaluate properly the emergency situation and to respond to them immediately.
- Underlying cause: failure to comply with the technological procedures of infrastructure manager about ride around invalidated signals with signals stop by engine driver of long distance passenger train No. 824.
- Root cause: none.
- Recommendations:
- 1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:
- at the stations where the trains are dispatched by using of the signal (on the main signal) and which are not equipped with technical equipment for train emergency stop to ensure at the trains with

transport of passengers in a place for entry and exit of passengers compliance with procedure according to article No. 2979 of internal regulation SŽDC D1 in the cases when departure signal prohibits movement and engine driver is not informed about this;

- in the technological procedures to determine rides of trains and their way of dispatching in individual districts of stations, so that the instructions which are given by these procedures were clear and understandable.

2) Addressed to railway undertaking České dráhy, a. s.:

- to focus preparation system of engine drivers and their regular training so that they can properly evaluate and immediately respond to the emergency situations.

3) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):

- it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendation for railway undertaking České dráhy, a. s. and for another railway undertaking (RU) in the Czech Republic.



Obsah

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

3.1.2 Jiné osoby	20
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	20
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	20
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	21
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	21
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	21
3.3 Právní a jiná úprava	22
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	22
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	23
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	24
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	24
3.4.2 Součásti dráhy	26
3.4.3 Komunikační prostředky	26
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	26
3.5 Dokumentace o provozním systému	28
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	28
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	29
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	29
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	29
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	29
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	30
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	30
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	30
4 Analýzy a závěry	30
4.1 Konečný popis mimořádné události	30
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	30
4.2 Rozbor	31
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb	31
4.3 Závěry	34
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	34
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	34
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	35
4.4 Doplnující zjištění	35
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	35
5 Přijatá opatření	35
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	35
6 Bezpečnostní doporučení	36
7 Přílohy	38

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
EIP	prováděcí počítač
ESA 11 s EIP	elektronické stavědlo s částečně decentralizovanými prvky a s plně elektronickým rozhraním k vnějším prvkům zabezpečovacího zařízení
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KO	kolejový obvod
LVZ	lokomotivní vlakový zabezpečovač
MU	mimořádná událost
MZ	montážní závod
OMU	Odbor mimořádných událostí
OOŘP	Odbor operativního řízení provozu (SŽDC)
OŘ	Oblastní ředitelství
OZOV	odpovědný zástupce objednavatele výluky
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
ROV	rozkaz o výluce
SK	staniční kolej
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SW	software
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej
TNŽ	technická norma železnic
TPC	technologický počítač
TRS	traťové rádiové spojení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
ZDD	základní dopravní dokumentace
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku MU na drahách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídicích drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
SŽDC (ČD) D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) D1 pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 15. 4. 1997, č. j.: 55216/97-O11, účinnost od 28. 12. 1997
SŽDC (ČD) D2	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy, schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. března 1997, č. j.: 55079/97-O11, účinnost od 28. 12. 1997
ČD V2	vnitřní předpis dopravce ČD, předpis ČD V2 Předpis pro lokomotivní čety, schválený rozhodnutím vrchního ředitele divize obchodně provozní dne 8. 1. 1998, č. j.: 60796/97-O18, účinnost od 22. 4. 1998
SŽDC D7/2	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC D7/2 Předpis pro organizování výlukové činnosti na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, schválený 1. zástupcem generálního ředitele pověřeným řízení organizace dne 18. října 2011, č. j.: S 39156/10-OR, účinnost od 1. 12. 2011

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 25. 06. 2012.

Čas: 20:05 h.

Dráha: železniční, celostátní.

Místo: trať 713 A, Beroun – Plzeň hlavní nádraží, žst. Hořovice, SK č. 2b, km 59.602, v úrovni hlavního (odjezdového) návěstidla L2b.

GPS: 49°50'7.566"N 13°53'13.239"E

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



Obr. č. 1: Schéma místa MU.

Zdroj: Dražní inspekce.

Dne 25. 6. 2012 ve 20:05 h projel vlak R 824 v žst. Hořovice kolem hlavního (odjezdového) návěstidla L2b, na kterém byla návěst „Stůj“ a vjel do obsazeného prostorového oddílu vlakem Os 7822. Vlak R 824 byl strojvedoucím zastaven na pokyn výpravčího žst. Hořovice výpravčím odbočky Zbiroh prostřednictvím TRS.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že místo vzniku MU je v úrovni hlavního (odjezdového) návěstidla L2b v km 59.602. Čelo vlaku R 824 se nacházelo v km 65.800. Návěstidlo L2b bylo hlavní, odjezdové, světelné, umístěné vpravo přímo u SK č. 2b a v době ohledání místa MU byla na tomto návěstidle návěstěna návěst „Stůj“. Při MU nebyl aktivován IZS.

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

MU ohlášena na COP DI dne: 25. 06. 2012, 20:29 h (tj. 00:24 h po vzniku MU).
Způsob ohlášení: telefonicky.
Ohlášeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy: 25. 06. 2012, 22:23 h (tj. 02:19 h po vzniku MU).

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

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 11. 12. 2012 na základě průběhu šetření a dozorování MU.
Složení VI DI na místě MU: 1x VI ÚI Praha.
Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Doprovce (ČD):

- strojvedoucí vlaku R 824, zaměstnanec ČD, DKV Plzeň;
- strojvedoucí vlaku Os 7822, zaměstnanec ČD, DKV Plzeň.

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí žst. Hořovice, zaměstnanec SŽDC, PO Beroun.

Třetí strana:

- zaměstnanec podzhotovitele AŽD Praha, s. r. o., MZ Kolín, určený k zneplatnění oddílových návěstidel.

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

Vlak:	R 824	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	142	HDV: 91 54 7 362.127 – 3	ČD, a. s.
Počet náprav:	24	TDV (za HDV):	
Hmotnost (t):	305	1. 51 54 20 41 750 – 0	ČD, a. s.
Potřebná brzdící %:	107	2. 51 54 20 41 788 – 0	ČD, a. s.
Skutečná brzdící %:	111	3. 51 54 20 41 752 – 6	ČD, a. s.
Chybějící brzdící %:	0	4. 51 54 82 40 429 – 7	ČD, a. s.
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	140	5. 51 54 39 41 005 – 8	ČD, a. s.
Brzdy v poloze:	R (HDV v P)		
Způsob brzdění:	I.		

Pozn. k vlaku R 824:

Podle všeobecného rozkazu č. 0001342-576 pro vlak R 824 oddílová návěstidla automatického bloku neplatí a byla zneplatněna.

Vlak:	Os 7822	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	92	HDV: 91 54 7 242.240 – 0	ČD, a. s.
Počet náprav:	16	TDV (za HDV):	
Hmotnost (t):	227	1. 50 54 22 44 280 – 4	ČD, a. s.
Potřebná brzdící %:	74	2. 50 54 22 44 082 – 4	ČD, a. s.
Skutečná brzdící %:	87	3. 50 54 80 30 019 – 1	ČD, a. s.
Chybějící brzdící %:	0		
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	120		
Brzdy v poloze:	P (HDV v R)		
Způsob brzdění:	I.		

Pozn. k vlaku Os 7822:

Podle všeobecného rozkazu č. 025/918 pro vlak Os 7822 oddílová návěstidla automatického bloku neplatí a byla zneplatněna.

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

Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku se nachází v obvodu žst. Hořovice a je vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu. Návěstidlo L2b je hlavní (odjezdové), světelné, umístěné vpravo přímo u koleje 2b v km 59.602, označené červenobílými pruhy nestejně šíře a čitelným označovacím štítkem „L2b“. Návěstidlo bylo zapojeno do staničního zabezpečovacího zařízení ESA 33 (ESA 11 s EIP) žst. Hořovice. V místě MU

probíhala výluka zabezpečovacího zařízení mezi žst. Hořovice a Kařízek podle etap A a C ROV č. 95010 z důvodu aktivace nového zabezpečovacího zařízení, zrušení žst. Zbiroh a zřízení odbočky Zbiroh. Po dobu výluky nebylo možno na návěstidle L2b rozsvítit jinou návěst dovolující jízdu než „Přivolávací návěst“. Zmocnění pro konání výluk bylo dáno na základě depeše č. 2012-06-003297. Zabezpečovací zařízení v žst. Hořovice bylo přepnuto na místní obsluhu a bylo ovládáno výpravčím z JOP žst. Hořovice. Bylo vypnuto traťové zabezpečovací zařízení ve 2. TK. Jízdy vlaků byly uskutečňovány v mezistaničním úseku žst. Hořovice – žst. Kařízek a zabezpečeny telefonickým dorozumíváním. Po zahájení výluky došlo ke zrušení žst. Zbiroh a zřízení odbočky Zbiroh, jejíž výpravčí se na řízení a organizaci drážní dopravy dle ROV nepodílel. Oddílová návěstidla automatického bloku ve 2. TK a vjezdové návěstidlo 2L v km 67,660 odbočky Zbiroh byla zneplatněna.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- Od 19:30 h telefonické dorozumívání mezi výpravčími žst. Hořovice a žst. Kařízek;
- 20:05 h použil výpravčí žst. Hořovice TRS k navázání spojení se strojvedoucím vlakem R 824, které se nepodařilo, poté použil TRS k vyrozumění výpravčího v odbočce Zbiroh o nedovolené jízdě vlaku R 824;
- 20:08 h použil výpravčí odbočky Zbiroh TRS k příkazu strojvedoucímu vlaku R 824 k zastavení vlaku;
- 20:15 h použil výpravčí Hořovice mobilní telefon k ohlášení MU dispečerovi OOŘP.

Komunikace před vznikem MU mezi strojvedoucím vlakem R 824, Os 7822 a výpravčím žst. Hořovice a odbočky Zbiroh nebyla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Práce na místě MU a v její blízkosti byly prováděny v rámci výstavby III. tranzitního koridoru, stavby Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany podle smlouvy č. 115/2004, uzavřené mezi sdružením Skanska – Subtera – Eurovia a provozovatelem dráhy SŽDC. Podzhotovitelem byla firma AŽD Praha, s. r. o., MZ Kolín.

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

- 20:15 h ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Hořovice dispečerovi OOŘP
- 20:20 h MU ohlášena dispečerem OOŘP dle ohlašovacího rozvrhu na OMU;
- 20:29 h ohlášeno pověřenou osobou OMU na COP DI;
- 21:53 h ohledání místa vzniku MU vrchním inspektorem DI a zaměstnanci OMU;
- 22:23 h přítomným VI DI udělen souhlas s uvolněním dráhy.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce.

Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

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

MU ohlásil: výpravčí žst. Hořovice dispečerovi OOŘP

Plán IZS nebyl aktivován.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

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

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 18 °C, mírný vítr, viditelnost nesnížená.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

- Strojvedoucí vlaku R 824 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - rozkaz o zneplatnění návěstidel mezi žst. Hořovice a Kařízek dostal v žst. Praha hl. nádraží a před jízdou vlaku se s ním seznámil;
 - v žst. Hořovice zastavil u nástupiště, na hlavním (cestovém) návěstidle byla návěst „Stůj“, která se změnila na návěst „Výstraha“;
 - dostal návěst „Souhlas k odjezdu“, rozjel vlak a na dalším návěstidle očekával

- návěst „Stůj“;
- o skutečnosti, že bude zdržen v žst. Hořovice z dopravních důvodů u odjezdového návěstidla, jej nikdo neinformoval, byl vypraven návěstí „Výstraha“ na cestovém návěstidle;
 - návěstidlo bylo zneplatněno bílým křížem;
 - po tomto zjištění přibrzdil a chtěl si situaci ověřit v rozkaze;
 - skutečnosti, že by použil rychlobrzdu, si není vědom;
 - situaci nakonec vyhodnotil tak, že jede mezistaničně, a pokračoval v další jízdě;
 - poté mu volal výpravčí odbočky Zbiroh, že má zastavit.
- Výpravčí žst. Hořovice – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - vlak R 824 stál na 2. SK a čekal na odhlášku za vlakem Os 7822;
 - postavil cestové návěstidlo Lc2 do polohy dovolující jízdu k odjezdovému návěstidlu L2b, vlak R 824 se rozjel;
 - sledováním dopravní situace na monitoru JOP zjistil, že vlak R 824 u odjezdového návěstidla L2b nezastavil a pokračoval v jízdě do obsazeného mezistaničního úseku;
 - po neúspěšném pokusu o spojení se strojvedoucím vlakem R 824 prostřednictvím TRS vyrozuměl výpravčího odbočky Zbiroh;
 - výpravčí odbočky Zbiroh zastavil vlak R 824 prostřednictvím TRS.
 - Strojvedoucí vlaku Os 7822 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - z žst. Hořovice odjížděl z 2. SK na 2. TK s vlakem Os 7822 na návěst „Výstraha“ na cestovém návěstidle;
 - na odjezdovém návěstidle L2b svítila přivolávací návěst;
 - návěstidlo bylo zneplatněno bílým křížem;
 - kolem tohoto návěstidla pokračoval v další jízdě;
 - cca 150 m před odjezdovým návěstidlem L2b viděl dvě osoby v oranžových vestách stát mimo průjezdný profil.
 - Vedoucí provozního oddělení OŘ Plzeň ve funkci OZOV etapy A – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 25. 6. 2012 v 19:30 h došlo k vyloučení zabezpečovacího zařízení v úseku žst. Kařízek – Hořovice v obou traťových kolejích;
 - hranice vyloučeného zařízení byla dle rozkazu ROV č. 95010 ve směru na Prahu stanovena vjezdovými návěstidly 1S a 2S (mimo), ve směru na Plzeň návěstidly 1L a 2L (mimo);
 - návěstidla v tomto úseku byla zneplatněna, ostatní návěstidla zůstala platná;
 - odjezdy vlaků a PMD z žst. Kařízek a žst. Hořovice byly uskutečňovány kolem odjezdových návěstidel do vyloučeného úseku dle ustanovení dopravních předpisů;
 - o zneplatnění odjezdového návěstidla v žst. Hořovice nic neví a ani k němu nedával žádný pokyn, neboť se nacházelo mimo vyloučenou část zabezpečovacího zařízení a obvod OŘ Plzeň.

- Vedoucí provozu infrastruktury SSZT Praha západ, OŘ Praha ve funkci OZOV etapy C – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - byl ve funkci OZOV při výluce dle ROV 95010 etapy C, jejímž předmětem byla výměna adresného SW v žst. Zdice, Hořovice, Kařízek a Rokycany;
 - žst. Hořovice byla v souladu s ROV obsazena dopravním zaměstnancem;
 - tuto výlukou zahájil v 18:00 h v žst. Zdice výměnou adresného SW v dispečerském zadávacím počítači;
 - v 19:30 h byla zahájena také výluka dle etapy A stejného ROV, tj. vypnutí automatického bloku v traťovém úseku žst. Hořovice - Zbiroh;
 - OZOV v této etapě plnil pracovník OŘ Plzeň, OŘ Praha tam nezajišťovalo žádné práce vlastními pracovníky, ani pracovníky dodavatelských firem.
- Ředitel MZ Kolín, AŽD Praha, s. r. o. – z písemné zprávy mimo jiné vyplývá:
 - zaměstnanec, který byl pověřen zneplatněním autoblokových návěstidel, omylem zneplatnil hlavní odjezdové návěstidlo;
 - toto pochybení bylo v rámci závodu prošetřeno a byla provedena opatření, aby se v budoucnu neopakovalo.

3.1.2 Jiné osoby

Vysvětlení od jiných osob nebylo k dispozici.

3.2 Systém zajištění bezpečnosti

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

Provozovatel dráhy má zavedený systém bezpečnosti provozování dráhy a vydal mj. vnitřní předpisy, jejichž součástí jsou technologické postupy, jimiž se zajišťují činnosti stanovené pravidly pro provozování dráhy při organizování výlukové činnosti na jím provozovaných tratích a dále při řízení a organizování drážní dopravy. Na základě zjištěných skutečností, uvedených v této zprávě, provozovatel dráhy nezajistil dodržování stanovených technologických postupů, a tím i zavedeného systému bezpečnosti provozování dráhy v době výluky.

Byl zjištěn nedostatek.

Dopravce zúčastněný na MU má zavedený systém bezpečnosti provozování drážní dopravy a vydal mj. vnitřní předpisy, jejichž součástí jsou technologické postupy, jimiž se zajišťují činnosti stanovené pravidly pro provozování drážní dopravy, a to v daném případě zejména pro řízení drážních vozidel. Na základě zjištěných skutečností, uvedených v této zprávě, dopravce vlaku R 824 a Os 7822 nezajistil dodržování stanovených technologických postupů, a tím i zavedeného systému bezpečnosti provozování drážní dopravy.

Byl zjištěn nedostatek.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce. Požadavek na zaměstnance, kterým je dovoleno umísťovat přenosná návěstidla, je stanoven čl. 9 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D1.

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

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V postupu vnitřní kontroly provozovatele dráhy byly zjištěny nedostatky v oblasti dodržování stanovených požadavků vyplývajících z uzavřeného smluvního vztahu.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce nebyly zjištěny nedostatky. V rámci DKV Plzeň byla provedena kontrola strojvedoucího vlaku R 824 před vznikem MU ve dnech 5. 1. 2012, 12. 2. 2012, 19. 2. 2012 a 25. 6. 2012, s výsledkem bez závad. Kontrola strojvedoucího vlaku Os 7822 byla provedena ve dnech 10. 1. 2012, 2. 2. 2012, 6. 6. 2012 a 25. 6. 2012, s výsledkem bez závad.

V postupu vedoucího práce podzhotovitele firmy AŽD Praha, s. r. o., MZ Kolín byly zjištěny nedostatky, kdy řádně nezkontroloval práci zaměstnance určeného k zneplatňování návěstidel, jenž při této činnosti nedbal na dodržování montážních, zkušebních a dopravních předpisů.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Beroun – Plzeň hl. nádraží, je Česká republika v právu hospodaření Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1 Nové město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Beroun – Plzeň hl. nádraží, je SŽDC, státní organizace, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI, ev. č.: ÚP/2008/9002.

Dopravcem vlaku R 824 a Os 7822 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence provozovatele drážní dopravy ev. č. L/2003/9000, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, vydanou Drážním úřadem v Praze dne 17. 9. 2003, s platností na dobu určitou, do 11. 12. 2004. Licence umožňuje provozovat drážní dopravu za

účelem veřejné a neveřejné přepravy osob, zavazadel a věcí a provozování vyjmenovaných činností na dráze celostátní, která je ve vlastnictví České republiky a kterou provozuje právnická osoba České dráhy, a. s., ve znění Rozhodnutí o změně licence ev. č. L/2004/9000-1, č. j.: 3-974/04-DÚ, ze dne 7. 4. 2004, kterou vydaná licence platí na dobu neurčitou a zrušuje se ustanovení o četnosti provozované drážní dopravy ke dni 1. 5. 2004, Rozhodnutí o změně licence ev. č. L/2008/9000-6, č. j.: 3-2564/08-DÚ, ze dne 9. 7. 2008, která umožňuje provozovat drážní dopravu na dráze celostátní provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, Rozhodnutí o změně licence ev. č. L/2008/9000-7, č. j.: 3-3469/08-DÚ/Le, ze dne 26. 8. 2008, která umožňuje provozovat drážní dopravu na dráze celostátní v majetku právnické osoby České dráhy, a. s., a které tato společnost provozuje, Rozhodnutí o změně licence ev. č. L/2008/9000-11, č. j.: DUCR- 3168/10/Le, ze dne 19. 1. 2010, která reflektuje na nové složení statutárního orgánu dopravce, a Rozhodnutí o změně licence ev. č. L/2008/9000-12, č. j.: DUCR-61234/11/Bo, ze dne 6. 12. 2011, která reflektuje na nové složení statutárního orgánu dopravce.

Doprovce je držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 26. 03. 2008, pod č. j. DUCR-2366/10/Pd, ev. č. OSD/2008/028, s platností do 25. 03. 2013.

Drážní doprava je provozována na základě „Smlouvy číslo 001/09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, a právnickou osobou České dráhy, a. s., dne 30. 6. 2009 s Dodatkem č. 1 ze dne 13. 4. 2010, Dodatkem č. 2 ze dne 10. 12. 2010 a Dodatkem č. 3 ze dne 22. 7. 2011.

Mezi provozovatelem dráhy SŽDC a sdružením Skanska – Subtera – Eurovia byla v rámci výstavby III. tranzitního koridoru, stavby Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany, uzavřena smlouva č. 115/2004. Podzhotovitelem byla firma AŽD Praha, s. r. o., MZ Kolín.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy“;
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování“;
- § 35 odst. 2 písm. a), f), g) zákona č. 266/1994 Sb.:
„a) dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy“;
f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování;

g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“;

- § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni:
b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události.“;*
- § 15 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Vlak nesmí odjet z dopravního uzlu bez návštěvy dovolující odjezd nebo bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy ...“;
- § 15 odst. 7 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Změny v podmínkách pro jízdu vlaku, nejsou-li stanoveným způsobem jednoznačně návštěvny příslušnými návštěvnicemi nebo ručními návštěvnicemi, mimořádné události při provozování dráhy a drážní dopravy, které by mohly mít vliv na bezpečnost a pravidelnost jízdy vlaku, a s tím související pokyny musí být oznámeny doprovodu vlaku písemně nebo prostřednictvím technického zařízení s prokazatelným záznamem komunikace obou stran.“;
- § 15 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Činnosti při zabezpečení vjezdu, odjezdu a průjezdu vlaku a způsob zabezpečení jízdy vlaků se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo f) z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návštěvnic a jednala podle zjištěných skutečností.“;

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 10, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D1:
„Za správné používání návštěvnic odpovídá ten zaměstnanec, který je dává; vždy musí být jednoznačné a zřejmé, komu jsou návštěvnic určeny, aby nedošlo k záměně.“;
- čl. 211, vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2:
„Předpokládá-li výpravčí u vlaku zdržení z dopravních důvodů, upozorní na to členy doprovodu vlaku. ...“;
- čl. 496, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2:
„Žádný vlak nesmí odjet ze stanice obsazené výpravčím bez výpravy.“;
- čl. 497 písm. c), vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2:
„Výprava vlaků ve stanicích obsazených výpravčím se uskutečňuje těmito způsoby:“;

- a) návěstí *Odjezd ...*;
 - b) ústním rozkazem;
 - c) návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku ...;
 - d) ústním rozkazem, daným telekomunikačním zařízením;
 - e) písemným rozkazem.
- čl. 605, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2:
*„Strojvedoucí musí být před jízdou prokazatelně zpraven písemným rozkazem o dočasných změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, pokud jsou výpravčímu známy, včetně potřebných opatření. Kromě případů nařízených jednotlivými ustanoveními předpisů pro organizování a provozování drážní dopravy se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem také v těchto případech:
a) o přechodné neplatnosti hlavních návěstidel, předvěstí, přejezdníků, tabulek s křížem a lichoběžníkových tabulek.“;*
 - čl. 1308, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2:
„Strojvedoucí je povinen učinit všemi dostupnými prostředky opatření k zastavení vlaku, zjistí-li, že jeho jízda není dovolena, je-li vlak něčím ohrožen, popř. že jeho další jízdou by mohla být ohrožena jiná zařízení (trakční vedení, návěstidla, apod.).“;
 - čl. 149, vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC D7/2:
„Vedoucí prací (VP) odpovídá za to, že práce byly dokončeny v požadované kvalitě včas a nejsou překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. Tyto skutečnosti prokazatelně (např. písemně) ohlásí organizačnímu zástupci zhotovitele a pokud není určen oznámí je přímo OZOV.“;
 - čl. 23 písm. c), vnitřní předpis dopravce ČD, předpis ČD V2:
*„Lokomotivní četa je zejména povinna:
c) pozorovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi.“*

Při šetření MU nebylo zjištěno porušení technických norem.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

SZZ ESA 33 (ESA 11 s EIP) SW verze v011cd07b má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1318/11-E.49, vydaný DÚ dne 17. 10. 2011, s platností do 31. 12. 2012.

Kontrolou SZZ ESA 33 (ESA 11 s EIP), pochůzkou od km 59,200 směrem k návěstidlu L2b, prohlídkou a měřením na návěstidle L2b, prohlídkou a měřením na kolejových

obvodech V13, V15-17, 2ak, 2bk a měřením izolačních stavů ve stavědlové ústředně v žst. Hořovice dne 25. 6. 2012 bylo zjištěno:

- v době vzniku MU byly v činnosti technologické počítače TPC 3 a TPC 4 ve stavědlové ústředně žst. Hořovice;
- na zabezpečovacím zařízení v žst. Hořovice nebyla indikována žádná porucha;
- TZZ mezi žst. Hořovice a žst. Zbiroh v 2. TK bylo vypnuto na základě ROV č. 95010, etapa A a zmocnění vydaném depeší č. 2012-06-003297;
- bylo provedeno měření kolejových obvodů typu KOA1 a přezkoušení kódování LVZ – naměřené hodnoty napětí na kolejových obvodech vyhovovaly nastaveným mezím dle regulačních tabulek o nastavení obvodů dle vnitřního předpisu SŽDC T 120 – Předpis pro provozování a údržbu zařízení pro kontrolu volnosti nebo obsazenosti kolejových úseků;
- v Záznamníku poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a v knize prohlídek výhybek, kolejí a zabezpečovacího zařízení v žst. Hořovice není evidována porucha zabezpečovacího zařízení;
- poslední údržba návěstidla L2b byla provedena dne 22. 6. 2012;
- bylo provedeno měření izolačního stavu primárních a sekundárních rozvodů návěstidla L2b – veškeré naměřené hodnoty přesahují 500 M Ω , primární rozvod červeného světla (tzn. Izolační stav celé soustavy návěstidel) přesahuje 10 M Ω ;
- bylo provedeno měření napětí na žárovce červeného světla návěstidla L2b – naměřená hodnota 10,6 V.

Rozborem staženého archivu dat bylo zjištěno:

- 20:02:30 h, postavena jízdní cesta od cestového návěstidla Lc2 ze 2. SK v žst. Hořovice obsazené vlakem R 824, k odjezdovému návěstidlu L2b, na návěstidlo Lc2 byla rozsvícena návěst „Výstraha“;
- 20:02:33 h, provedl SW zabezpečovacího zařízení výběr kódu pro kódování LVZ v úsecích mezi návěstidly Lc2 a L2b (V13, V15-17, 2ak, 2bk) podle návěstního znaku následujícího návěstidla, kterým je návěstidlo L2b v poloze „Stůj“ (povel pro kód 0,9 Hz – červeného světla);
- 20:03:30 h, obsazen kolejový obvod V13 za cestovým návěstidlem Lc2 a následně bylo zahájeno dodatečné kódování, v kolejovém obvodu V13 (aktivuje se obsazením daného kolejového úseku) s kódem červeného světla;
- 20:03:37 h, obsazen následující kolejový obvod V15-17 a následně bylo zahájeno dodatečné kódování LVZ v kolejových obvodech V15-17 s kódem červeného světla;
- 20:04:07 h, obsazen kolejový obvod koleje 2b (s označením 2bk) před návěstidlem L2b a následně bylo zahájeno dodatečné kódování LVZ v kolejovém obvodu 2bk s kódem červeného světla;
- 20:04:33 h, obsazen úsek 2. SK za návěstidlem L2b v poloze zakazujícím jízdu; v kolejovém obvodu 2bk bylo nadále v činnosti dodatečné kódování LVZ, čímž byla odpojena výstroj kolejového obvodu 2bk (který byl tedy dále obsazen);
- 20:07:13 h, došlo po doměření času pro kódování na staniční koleji k připojení výstroje kolejového obvodu 2bk, jeho uvolnění a zároveň byla zabezpečovacím

zařízením vyhodnocena evidence ztráty šuntu na koleji 2b (uvolnění kolejového obvodu na staniční koleji bez postavené jízdní cesty).

Po vzniku MU bylo odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy provedeno komisionální přezkoušení činnosti staničního zabezpečovacího zařízení.

Z rozboru stažených dat ze SZZ vyplývá, že SZZ vykazovalo normální činnost a že technický stav SZZ / TZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Viditelnost návěstidla L2b byla větší než 400 metrů (předepsaná viditelnost podle vyhlášky č. 173/1995 Sb., a TNŽ 34 2620 je u návěstidla L2b 311 metrů pro projektovanou rychlost 160 km.h⁻¹. Návěstidlo L2b bylo krátce před vznikem MU omylem označeno návěstí „Neplatná návěst“ v rámci zneplatnění oddílových návěstidel automatického bloku. Tato skutečnost byla v příčinné souvislosti se vznikem MU (viz. bod 4.2.1).

Byl zjištěn nedostatek.

3.4.3 Komunikační prostředky

Před vznikem MU bylo v 19:38 h zavedeno telefonické dorozumívání v 1. TK a v 19:40 h ve 2. TK mezi výpravčími žst. Hořovice a žst. Kařízek.

V 19:40 h nabídl výpravčí žst. Hořovice vlak Os 7822 výpravčímu žst. Kařízek, který jej přijal a ve 20:25 h dal za vlakem Os 7822 odhlášku.

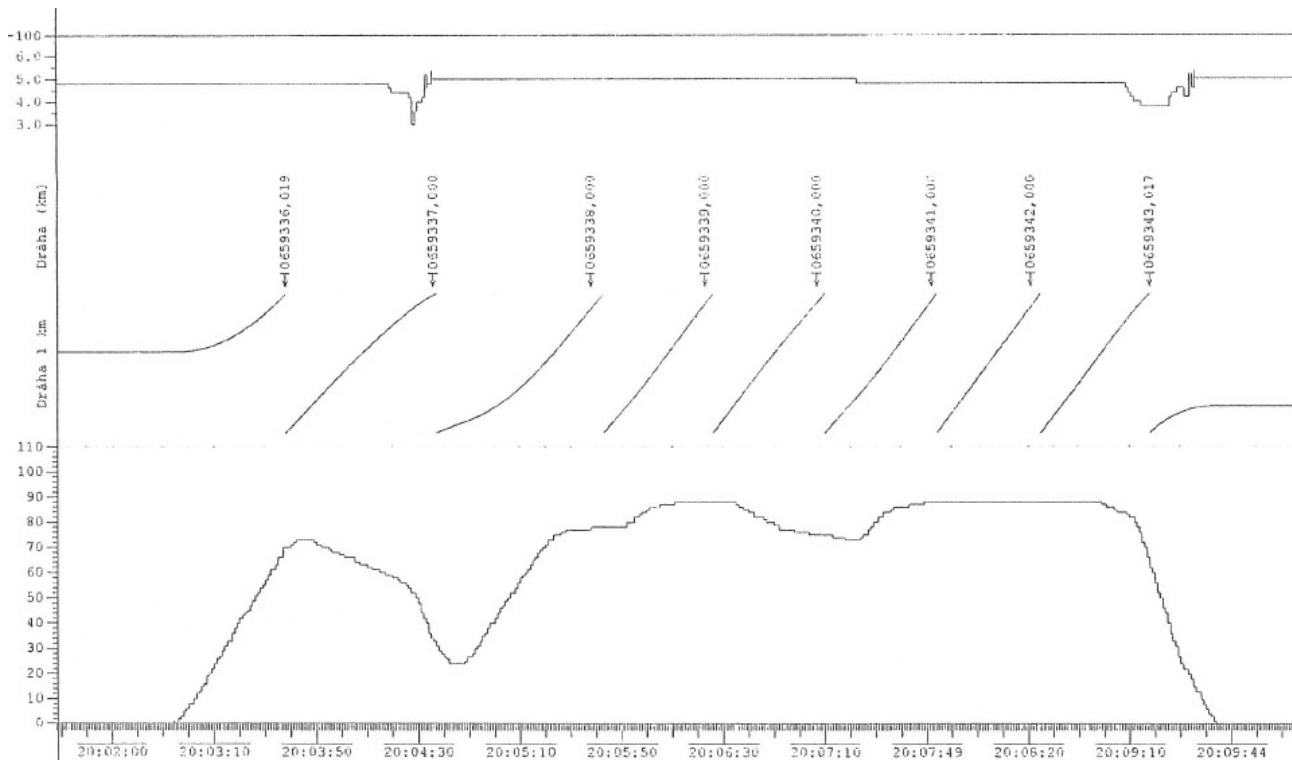
Ve 20:07 h po neúspěšném pokusu o spojení se strojvedoucím vlaku R 824 vyrozuměl výpravčí žst. Hořovice výpravčího odbočky Zbiroh o nedovolené jízdě tohoto vlaku za návěstidlo L2b a požádal o jeho zastavení.

Ve 20:08 výpravčí odbočky Zbiroh prostřednictvím TRS informoval strojvedoucího vlaku R 824 o jeho nedovolené jízdě vlaku R 824 za návěstidlo L2b zakazující jízdu a přikázal vlak zastavit.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 362.127-2 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla ev. č.: PZ 1545/10-V.03, vydaný DÚ dne 29. 11. 2010. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 12. 4. 2012 s platností do 12. 10. 2012. HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 362.127-2 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls - Tramex, č. 8124.



Obr. č. 2: Rychloměrový záznam HDV 362.127-2 (vlaku R 824)

Zdroj: České dráhy, a. s.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- **20:02:54 h, rozjezd vlaku R 824 z žst. Hořovice;**
- stanoviště „1“, směr „vpřed“, VZ S1 zapnut, jízda v režimu ARR;
- 20:03:42 h, po plynulém rozjezdu dosažena rychlost $73 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá vzdálenost 490 m;
- 20:03:39 h, zahájení jízdy výběhem s nízkým koeficientem zpomalení na rychlost $72 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá vzdálenost 631 m;
- 20:04:18 h, snižování rychlosti provozním brzděním se středním koeficientem zpomalení na rychlost $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá vzdálenost 1 153 m;
- 20:04:25 h, snižování rychlosti provozním brzděním se středním koeficientem zpomalení na rychlost $55 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá vzdálenost 1 264 m;
- 20:04:28 h, zahájení brzdění s vysokým koeficientem zpomalení (rychlobrzda) při rychlosti $52 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá vzdálenost 1 308 m;
- **20:04:37 h, jízda vlaku kolem návěstidla L2b rychlostí $33 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá vzdálenost 1 412 m; (zneplatněné návěstidlo – pozn. zpracovatele)**
- 20:04:42 h, dosažena rychlost $24 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá vzdálenost 1 452 m;
- 20:04:48 h, rychlost $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, zahájeno plynulé zvyšování rychlosti, dále jízda dle SŘ a TTP, ujetá vzdálenost 1 493 m;

- 20:09:44 h, rychlost 0 km·h⁻¹, zastavení vlaku v km 65.800, ujetá vzdálenost 7 612 m.

Byl zjištěn nedostatek.

HDV 242.240-0 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla ev. č.: PZ 3597/00-V.02, vydaný DÚ dne 21. 08. 2000. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 12. 4. 2012 s platností do 12. 10. 2012. HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 242.240-0 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls - Tramex, č. 1109.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 19:42:20 h, odjezd vlaku Os 7822 z žst. Hořovice;
- 19:49:00 h, **jízda vlaku kolem návěstidla L2b** (*zneplatněné návěstidlo – pozn. zpracovatele*)
- 20:02:03 h, zastavení vlaku v zastávce Kařez;
- **20:16:00 h, zastavení vlaku v žst. Kařízek.**

Byl zjištěn nedostatek.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Strojvedoucí vlaku Os 7822 projel kolem návěstidla L2b, které bylo označeno návěstí „Neplatné návěstidlo“ a byla na něm rozsvícena návěst „Přivolávací návěst“. Vlak Os 7822 pokračoval v jízdě za toto návěstidlo, přestože ve Všeobecném rozkaze pro vlak Os 7822 č. 025/918 nebylo zneplatnění návěstidla L2b uvedeno a jízda kolem zneplatněného návěstidla nebyla dovolena.

Výpravčí žst. Hořovice vypravil vlak R 824 z prostoru pro nástup a výstup cestujících před hlavním (cestovým) návěstidlem ve 20:02:30 h, tj. cca 5 min po jeho příjezdu do žst. Hořovice. Výpravu vlaku provedl návěstí „Výstraha“ hlavního (cestového) návěstidla Lc2 ze 2. SK na SK 2b, s tím, že vlaková cesta byla pro tento vlak postavena pouze k odjezdovému návěstidlu L2b, kde měl vlak vyčkat na další výpravu po splnění všech podmínek pro jeho odjezd ze žst. Strojvedoucího vlaku R 824 o zdržení vlaku v žst. Hořovice z dopravních důvodů výpravčí neinformoval.

Strojvedoucí vlaku R 824 po výpravě vlaku provedené návěstí „Výstraha“ na hlavním (cestovém) návěstidle Lc2 odjel ze 2. SK na SK 2b. Po příjezdu k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu L2b, na kterém byla rozsvícena návěst „Stůj“ a návěstidlo bylo označeno návěstí „Neplatné návěstidlo“, se rozhodl pokračovat v jízdě za toto návěstidlo na 2. TK, a to přesto, že ve Všeobecném rozkaze pro vlak R 824 č. 0001342-576 nebylo zneplatnění návěstidla L2b uvedeno a jízda kolem zneplatněného návěstidla nebyla

dovolena. Pokračováním jízdy za hlavní (odjezdové) návěstidlo došlo k vjetí vlaku R 824 do obsazeného mezistaničního oddílu vlakem Os 7822.

Práce na zabezpečovacím zařízení prováděl podzhotovitel, jehož zaměstnanec neoprávněně označil návěstí „Neplatné návěstidlo“ také hlavní (odjezdové) návěstidlo L2b. O zneplatnění nebyl výpravčí žst. Hořovice vyrozuměn.

Byl zjištěn nedostatek.

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

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

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Pověřená odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy a dopravce na místě MU zjistila, že v době jejího příjezdu na místo není návěstidlo L2b již označeno návěstí „Neplatné návěstidlo“, přestože v době vzniku MU toto bylo omylem zneplatněno. Provozovatel dráhy nezajistil místo vzniku MU tím, že před příjezdem osoby odborně způsobilé a pověřené k šetření MU byla z návěstidla L2b návěst „Neplatné návěstidlo“ odstraněna.

Byl zjištěn nedostatek.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku R 824, ve směně dne 25. 6. 2012 od 15:43 h, odpočinek před směnou zajištěn v délce 48 hodin;
- strojvedoucí vlaku Os 7822, ve směně dne 25. 6. 2012 od 15:43 h, odpočinek před směnou zajištěn v délce 12 hodin;
- výpravčí žst. Hořovice, ve směně dne 25. 6. 2012 od 17:45 h, odpočinek před směnou zajištěn v délce 12 hodin.

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

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

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

Zaměstnanec podzhotovitele určený k zneplatnění oddílových návěstidel, byl v době výkonu práce mající vliv na vznik MU zdravotně způsobilý k výkonu zastávané funkce.

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

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

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Drážní inspekce neviduje podobné mimořádné události nedovolené jízdy vlaku, jejichž příčinou vzniku bylo neoprávněně označené hlavní návěstidlo návěstí „Neplatné návěstidlo“.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 25. 6. 2012 od 19:30 h probíhala v místě MU výluka zabezpečovacího zařízení mezi žst. Hořovice a Kařízek podle etap A a C ROV č. 95010 z důvodu aktivace nového zabezpečovacího zařízení, zrušení žst. Zbiroh a zřízení odbočky Zbiroh. Po dobu výluky nebylo možno na hlavním (odjezdovém) návěstidle L2b v km 59,602 rozsvítit jinou návěst dovolující jízdu, než „Přivolávací návěst“. Zabezpečovací zařízení v žst. Hořovice bylo přepnuto na místní obsluhu a bylo ovládáno výpravčím z JOP žst. Hořovice. Bylo vypnuto traťové zabezpečovací zařízení ve 2. TK. Jízdy vlaků byly uskutečňovány v mezistaničním úseku žst. Hořovice – žst. Kařízek a zabezpečeny telefonickým dorozumíváním. Po zahájení výluky došlo ke zrušení žst. Zbiroh a zřízení odbočky Zbiroh, jejíž výpravčí se na řízení a organizaci drážní dopravy dle ROV nepodílel. Oddílová návěstidla automatického bloku ve 2. TK a vjezdové návěstidlo 2L v km 67,660 odbočky Zbiroh byla zneplatněna.

Výlukové práce byly prováděny v rámci výstavby III. tranzitního koridoru, stavby Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany podle smlouvy č. 115/2004, uzavřené mezi sdružením Skanska – Subtera – Eurovia a provozovatelem dráhy SŽDC. Práce na zabezpečovacím zařízení prováděl podzhotovitel AŽD Praha, s. r. o., MZ Kolín, jehož zaměstnanec před zahájením výluky neoprávněně označil návěstí „Neplatné návěstidlo“ také návěstidlo L2b.

Dne 25. 6. 2012 v 19:42:20 h byl vypraven z žst. Hořovice na 2. TK vlak Os 7822, jedoucí z žst. Zdice do žst. Plzeň hlavní nádraží. Vlak projel kolem odjezdového návěstidla L2b, které bylo označeno návěstí „Neplatná návěst“ a byla na něm rozsvícena návěst „Přivolávací návěst“. Vlak Os 7822 pokračoval v jízdě, přestože ve Všeobecném rozkazu pro vlak Os 7822 č. 025/918 nebylo zneplatnění návěstidla L2b uvedeno a souhlas k jízdě vlaku za návěstidlo L2b si strojvedoucí nevyžádal. Ve 20:16 h vlak Os 7822 zastavil v žst. Kařízek a výpravčí žst. Hořovice dostal odhlášku za tímto vlakem od výpravčího žst. Kařízek ve 20:25 h.

Téhož dne ve 20:02:54 h vypravil výpravčí žst. Hořovice hlavním (cestovým) návěstidlem Lc2 ze 2. SK žst. Hořovice vlak R 824, jedoucí z žst. Praha hlavní nádraží do žst. Klatovy. Na návěstidle Lc2 byla rozsvícena návěst „Výstraha“. Ve 20:04:37 h projel vlak kolem návěstidla L2b, které bylo označeno návěstí „Neplatná návěst“ a byla na něm rozsvícena návěst „Stůj“. Vlak R 824 pokračoval v jízdě za toto návěstidlo, přestože ve Všeobecném rozkaze pro vlak R 824 č. 0001342-576 nebylo zneplatnění návěstidla L2b uvedeno a souhlas k jízdě vlaku za návěstidlo L2b si strojvedoucí nevyžádal. Vlak R 824 vjel do mezistaničního oddílu obsazeného vlakem Os 7822, který se v té době nacházel za odbočkou Zbiroh. Strojvedoucí vlaku R 824 zastavil na příkaz výpravčího žst. Zbiroh na 2. TK v km 65.800 mezi žst. Hořovice a odbočkou Zbiroh.

Strojvedoucí vlaků Os 7822 a R 824 neučinili opatření k zastavení vlaku všemi dostupnými prostředky přesto, že jízda vlaků Os 7822 a R 824 kolem návěstidla L2b nebyla dovolena, neboť byli Všeobecným rozkazem zpraveni o zneplatnění pouze oddílových návěstidel automatického bloku mezi žst. Hořovice a odbočkou Zbiroh a vjezdového návěstidla odbočky Zbiroh.

Výpravčí žst. Hořovice strojvedoucího vlaku R 824 o zdržení vlaku v žst. Hořovice z dopravních důvodů neinformoval.

Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani nevznikla škoda na majetku.

4.2 Rozbor

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

Vlak Os 7822 odjel v 19:42 h z žst. Hořovice, ve 20:02 h zastavil v odbočce Zbiroh a do žst. Kařízek přijel ve 20:16 h. Strojvedoucí vlaku neučinil při jízdě kolem hlavního (odjezdového) návěstidla L2b, které bylo zneplatněno, opatření k zastavení vlaku všemi dostupnými prostředky přesto, že jeho jízda nebyla dovolena, neboť nebyl zpraven písemným rozkazem o přechodné neplatnosti návěstidla L2b. O zneplatnění návěstidla nevyrozuměl osobu organizující a řídící drážní dopravu ani o souhlas k jízdě tuto osobu nepožádal a pokračoval v jízdě. Dle své výpovědi reagoval na návěst „Přivolávací návěst“, která byla na návěstidle L2b rozsvícena, ale vzhledem k neplatnosti návěstidla se jí neměl řídit, neboť pokud je návěstidlo zneplatněno, žádná na něm dávaná návěst neplatí a nelze

tedy posuzovat, která návěst na něm je závažnější (viz výklad k čl. 876 předpisu SŽDC (ČD) D1 uvedený v dokumentu provozovatele dráhy „Výklady z předpisových porad a z výnosu č.j. 60656/2001-O11). Podle písemného Všeobecného rozkazu nebylo návěstidlo zneplatněno, ale rovněž nebyla jízda kolem takto označeného návěstidla dovolena a strojvedoucí nemohl v další jízdě za toto návěstidlo pokračovat. Vzhledem k tomu, že nehrozilo bezprostřední ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, neboť vlaková cesta pro vlak Os 7822 byla postavena a z hlediska řízení drážní dopravy i povolena, není důvod další jízdu vlaku za návěstidlo L2b považovat za vznik MU, ale pouze za porušení technologických postupů provozovatele dráhy, a to ustanovení čl. 1308, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2, což následně přispělo k vzniku MU.

Vlak R 824 zastavil v žst. Hořovice v prostoru pro výstup a nástup cestujících v 19:57 h. Tam jej výpravčí zdržel cca 5 min., neboť nebyly splněny podmínky pro jeho další jízdu (odhláška za předchozím vlakem Os 7822). Po této době se výpravčí rozhodl vypravit jej postavením hlavního cestového návěstidla Lc2 ze 2. SK na SK 2b k odjezdovému návěstidlu L2b, kde měl být dále zdržen, neboť odhláška za předchozím vlakem Os 7822 stále nedošla. O zdržení vlaku R 824 z dopravních důvodů výpravčí žst. Hořovice strojvedoucího vlaku R 824 neinformoval, přesto, že šlo o poměrně velké zdržení (předchozí vlak Os 7822 měl pro jízdu v mezistaničním oddílu nařízenou pomalou jízdu $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ v délce cca 4 km), které měl výpravčí, na základě znalosti místních poměrů a údajů, dle kterých organizoval a řídil jízdu vlaku Os 7822, předvídat a učinit opatření, které vyžaduje vnitřní předpis SŽDC ČD D2 článek 211 „*Předpokládá-li výpravčí u vlaku zdržení z dopravních důvodů, upozorní na to členy doprovodu vlaku. ...*“.

Vlak R 824 odjel ze žst. Hořovice ve 20:02:54 h ze 2. SK kolem cestového návěstidla Lc2 rychlostí $73 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a blížil se k hlavnímu odjezdovému návěstidlu L2b, které bylo zneplatněno a na kterém byla rozsvícena návěst „Stůj“. Strojvedoucí použil krátkodobě rychlobrzdu, ale než došlo k zastavení, vlak odbrzdil a pokračoval v jízdě za návěstidlo do prostorového oddílu obsazeného vlakem Os 7822. Jeho jízda za zneplatněné návěstidlo nebyla dovolena, neboť nebyl zpraven písemným rozkazem o neplatnosti návěstidla L2b a nevyžádal si souhlas k pokračování jízdy za toto návěstidlo od osoby organizující a řídící drážní dopravu. Strojvedoucí dle vlastního vyjádření, nesprávně vyhodnotil situaci a v domnění, že jede „mezistaničně“, pokračoval v jízdě a vlak zastavil až na příkaz výpravčího odbočky Zbiroh daného prostřednictvím TRS. Strojvedoucí reagoval, dle své výpovědi, na návěst „Neplatné návěstidlo“ tak, že považoval návěst „Stůj“, která byla na návěstidle L2b rozsvícena, za neplatnou. Podle písemného Všeobecného rozkazu, se kterým se strojvedoucí seznámil již ve výchozí žst. Praha hl. nádraží, však nebylo návěstidlo zneplatněno a strojvedoucí nemohl v další jízdě za toto návěstidlo bez souhlasu osoby organizující a řídící drážní dopravu pokračovat. Vzhledem k tomu, že vlak R 824 pokračoval v nedovolené jízdě za návěstidlo L2b a vjel do prostorového oddílu obsazeného vlakem Os 7822, došlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy a ke vzniku MU.

Strojvedoucí vlaku R 824 neučinil opatření k zastavení vlaku všemi dostupnými prostředky, které vyžaduje vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 čl. 1308.

Ve vnitřním předpisu SŽDC (ČD) D2 v čl. 41 (jehož úplnou znalost měli strojvedoucí dopravce předepsanou) provozovatel dráhy stanovil: „...*Kdyby provedení pokynu odporovalo ustanovením předpisů, musí zaměstnanec, který má pokyn vykonat, ihned vznést námitky. ...*“. Souběhem zneplatnění hlavního odjezdového návěstidla, dávaných příslušných návěstí na tomto návěstidle a obsahem Všeobecných rozkazů předaných strojvedoucím vlaků Os 7822 a R 824 byla navozena situace, kdy měli oba strojvedoucí ve smyslu ustanovení tohoto článku

reagovat. Z jejich jednání bylo zřejmé, že na mimořádné situace a jejich okamžité a správné vyhodnocení nejsou dostatečně připraveni, neboť oba nezávisle na sobě udělali stejné chybné rozhodnutí.

Dopravce zúčastněný na MU má zavedený systém bezpečnosti provozování drážní dopravy a vydal mj. vnitřní předpisy, jejichž součástí jsou technologické postupy, jimiž se zajišťují činnosti stanovené pravidly pro provozování drážní dopravy, a to v daném případě zejména pro řízení drážních vozidel. Na základě zjištěných skutečností, uvedených v této zprávě, dopravce vlaků R 824 a Os 7822 nezajistil dodržování stanovených technologických postupů, a tím i zavedeného systému bezpečnosti provozování drážní dopravy, neboť strojvedoucí vlaků R 824 a Os 7822 nejednali před hlavním (odjezdovým) návěstidlem, zneplatněným návěstí „Neplatné návěstidlo“, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy.

Při výpravě vlaků v obvodu žst., tj. při jízdě vlaků z jednoho obvodu žst. do druhého (jedná se i o kolej rozdělenou cestovým návěstidlem), kde je povolena výprava vlaků hlavním návěstidlem, se vlak vypravuje v obvodu stanice od jednoho hlavního návěstidla k dalšímu hlavnímu návěstidlu, tzn. že vlak je v těchto případech ve stanici vypravován de facto více než jedenkrát. Provozovatel dráhy ve svých vnitřních předpisech (technologických postupech, pokynech) však nemá jízdy vlaků v obvodu žst., ve vztahu k jejich výpravě, stručně a jasně definované. V případech, kdy jednotlivé obvody řídí různí výpravčí, odkazuje postup na ZDD, v případech, kdy jízdu vlaků řídí ve všech obvodech jeden výpravčí, vyplývá postup při výpravě vlaků spíše z logiky vztažných předpisových ustanovení (např. vlaková cesta končí u dalšího hlavního návěstidla, pokud jeho návěst zakazuje jízdu, atd.). V praxi, jak bylo zjištěno, má tento stav za následek, že si osoby řídící a organizující drážní dopravu mnohdy skutečnost, že vlaky v jednotlivých obvodech hlavními návěstidly vypravují, neuvědomují, spíše to vnímají tak, že jízdu vlaků do dalších obvodů žst. dovolují. V tomto smyslu lze chápat i vyjádření výpravčího žst. Hořovice, jenž v podaném vysvětlení neuvádí, že vlak hlavním cestovým návěstidlem vypravil, ale že postavil cestové návěstidlo Lc2 do polohy dovolující jízdu vlaku k odjezdovému návěstidlu.

Provozovatel dráhy před zahájením výluky prostřednictvím svých zaměstnanců nezajistil řádné provedení práce podzhotovitele prováděné na základě smluvního vztahu a nepřesvědčil se, zda jsou zneplatněna pouze návěstidla uvedená v ROV. Tím nedodržel povinnosti stanovené zavedeným systémem bezpečnosti provozování dráhy, ve kterém je mj. uvedeno:

- Popis systému řízení pro zajišťování bezpečnosti provozování dráhy:
 - b) „Politika bezpečnosti obsahuje úkoly pro vedení organizace:
 - *dodržovat a plnit požadavky předpisů vztahujících se k bezpečnému provozu provozovaných činností organizace, prosazovat jejich plnění u všech zaměstnanců a zainteresovaných stran a zohledňovat při výběru dodavatelů jimi dosaženou úroveň bezpečnosti,*
 - *zajistit v rámci systému tok informací mezi vedením společnosti, zaměstnanci a ostatními zainteresovanými stranami včetně zpětné vazby, umožňující bezprostřední provádění potřebných změn a úprav systému.“*
 - m) „Odpovědnost za bezpečnost výrobků, služeb a dodavatelů:
 - *za řádné uzavírání smluvních vztahů a za kontrolu dodržování stanovených požadavků nebo podmínek odpovídají vedoucí zaměstnanci organizačních složek určených Organizačním řádem SŽDC, Podpisovým řádem SŽDC a Spisovým a skartačním řádem SŽDC.“;*

Vedoucí práce podzhotovitele nezkontroloval činnost zaměstnance určeného k zneplatnění návěstidel a nedokončil práci v požadované kvalitě tak, aby nebyla překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. Porušil ustanovení čl. 149 vnitřního předpisu provozovatele dráhy D7/2.

Vyhodnocením dožádané dokumentace, ohledáním místa MU, zabezpečovacího zařízení a prohlídkou kolejí bylo zjištěno, že součástí dráhy (mimo návěstidlo L2b), staniční zabezpečovací zařízení a technický stav drážních vozidel nemá souvislost s příčinou vzniku MU.

Složky integrovaného záchranného systému na místě MU nezasahovaly. Zajištění místa MU, ve kterém byl zjištěn nedostatek v odstranění návěstí „Neplatné návěstidlo“ z návěstidla L2b, prováděla pověřená osoba provozovatele dráhy a dopravce zúčastněných na MU.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události byla:

- nedovolená jízda vlaku R 824 kolem zneplatněného hlavního (odjezdového) návěstidla L2b, o jehož zneplatnění nebyl strojvedoucí písemně zpraven a pro pokračování v jízdě si nevyžádal souhlas osoby organizující a řídící drážní dopravu.

Přispívající faktor mimořádné události byl:

- neoprávněně označené odjezdové návěstidlo L2b návěstí „Neplatné návěstidlo“ provozovatelem dráhy bez vědomí osoby řídící a organizující drážní dopravu;
- nedovolená jízda předchozího vlaku Os 7822 kolem zneplatněného hlavního návěstidla L2b, o jehož zneplatnění nebyl strojvedoucí písemně zpraven a pro pokračování v jízdě si nevyžádal souhlas osoby organizující a řídící drážní dopravu;
- neupozornění strojvedoucího vlaku R 824 na zdržení vlaku z dopravních důvodů v žst. Hořovice dle ustanovení technologického postupu provozovatele dráhy;
- nedostatečná připravenost strojvedoucích dopravce správně vyhodnocovat vzniklé mimořádné situace a ve smyslu vztažných předpisových ustanovení na ně okamžitě reagovat.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy osobou řídící vlak R 824 pro jízdu kolem zneplatněných návěstidel.

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

Příčiny mimořádné události způsobené předpisovým rámcem nebyly zjištěny.

Provozovatel dráhy nezajistil dodržování systému bezpečnosti provozování dráhy tím, že při zahájení výluky dle etapy A a C ROV č. 95010 nebyly výlukové práce provedeny v požadované kvalitě a staly se překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. Dále nezajistil dodržování technologického postupu, kterým stanovil informování strojvedoucího vlaku R 824 při zdržení v žst. Hořovice z dopravních důvodů.

Dopravce nezajistil dodržování systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlakov R 824 a Os 7822 neučinili opatření k zastavení vlaku všemi dostupnými prostředky přesto, že jejich jízda nebyla povolena, neboť nebyli zpraveni písemným rozkazem o přechodné neplatnosti návěstidla L2b a porušili tak pravidla provozování drážní dopravy, která stanovují obsah činností dopravce při řízení drážního vozidla.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC, s. o.:

- provozovatel dráhy nezajistil, aby na místě vzniku MU nedošlo do příchodu zaměstnance DI ke změnám původního stavu. Do doby příjezdu pověřené osoby provozovatele dráhy a dopravce k šetření MU a zaměstnance DI, odstranila dosud nezjištěná osoba z návěstidla L2b návěst „Neplatné návěstidlo“. Tato skutečnost vyplynula až z následného šetření příčin a okolností vzniku MU, v době šetření MU na místě jejího vzniku nebyla známa. Provozovatel dráhy tím porušil ustanovení § 49 odst. 3 písm. b) zákona.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Dopravce ČD, a. s., DKV Plzeň vydal po vzniku MU následující opatření:

„Okolnosti vzniku MU a příčina vzniku MU budou projednány na poradním sboru VP DKV Plzeň.“

Podzhotovitel AŽD Praha, s. r. o., MZ Kolín vydal následující opatření:

„Poučný list ředitele MZ Kolín:

Ukládám všem pracovníkům MZ Kolín, aby při zneplatňování návěstidel přísně dbali na dodržování montážních, zkušebních a dopravních předpisů.

Při pokynu pro zneplatňování budou pracovníci informováni nejen ústně, ale bude jim písemně předán i seznam návštěvidel, při složitých nebo rozlehlých kolejištích včetně situačního výkresu s vyznačenými návštěvidly pro osazení křížů neplatnosti.

Toto bude překontrolováno příslušným mistrem, zástupcem stavbyvedoucího nebo stavbyvedoucím, a to buď po ukončení prací, nebo již v průběhu prací tím, že bude montáž prováděna pod jeho přímým dohledem.

Teprve po tom bude nahlášeno, že jsou osazeny všechny kříže dle ROV příslušnému pracovníkovi (OZOV, dopravní zaměstnanec apod.).“

Provozovatel dráhy SŽDC, státní organizace:

Provozovatel dráhy ve Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU nepřijal opatření k předcházení mimořádným událostem.

Pověřená osoba provozovatele dráhy ve vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU dospěla k závěru, že příčinou vzniku MU bylo nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L2b strojvedoucím vlaku R 824 a neoprávněné označení odjezdového návěstidla L2b návěstí „Neplatné návěstidlo“ provozovatelem dráhy. Při šetření MU zcela pominula nedovolenou jízdu vlaku Os 7822 kolem návěstidla L2b a vjezd vlaku R 824 do prostorového oddílu obsazeného předchozím vlakem Os 7822, neinformování strojvedoucího vlaku R 824 osobou řídící a organizující drážní dopravu (výpravčím) o zdržení z dopravních důvodů v žst. Hořovice a porušení přijatého systému bezpečnosti.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:

Provozovateli dráhy kategorie celostátní a regionální, **Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:**

- v dopravnách, kde je dovolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla a ve kterých dosud není zavedeno technické zařízení zajišťující automatické zastavení vlaku při nerespektování návěsti zakazující jízdu vlaku, zajistit u vlaků s přepravou cestujících stojících v prostoru pro nástup a výstup cestujících vždy postup dle ustanovení čl. 2979 písm. e) vnitřního předpisu SŽDC D1 v případech, kdy odjezdové návěstidlo z dopravních důvodů zakazuje jízdu a strojvedoucí není o tomto důvodu výpravčím telekomunikačním zařízením, osobně nebo prostřednictvím jiného zaměstnance informován;
- v přijatých technologických postupech definovat problematiku jízdy vlaků a jejich výpravy v jednotlivých obvodech žst. tak, aby pokyny těmito postupy dávané byly jasné a srozumitelné;

Provozovateli drážní dopravy **Českým dráhám a. s.:**

- zaměřit systém přípravy strojvedoucích a jejich pravidelného školení tak, aby dokázali správně a okamžitě, ve smyslu předpisových ustanovení, reagovat na vzniklé mimořádné situace.

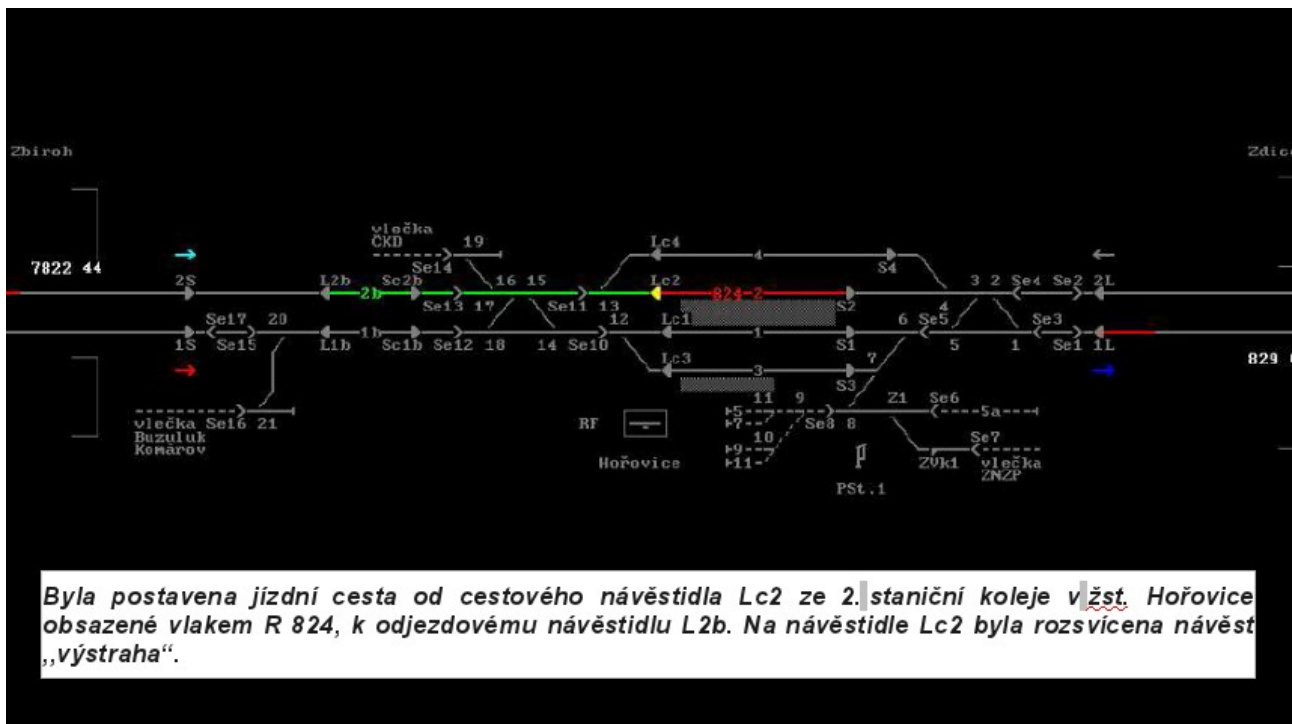
V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení pro dopravce České dráhy, a. s., i pro ostatní dopravce v České republice.

V Praze dne 10. listopadu 2013

Jan Tesař v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

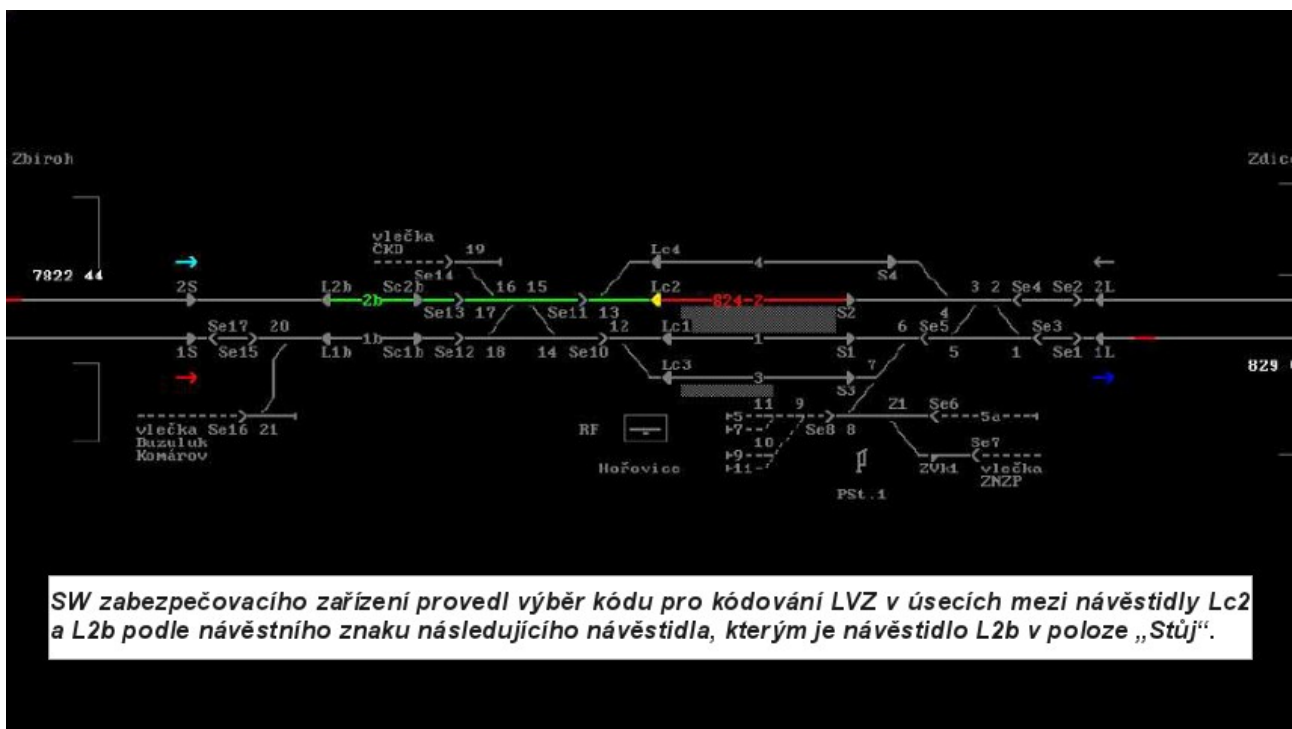
Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



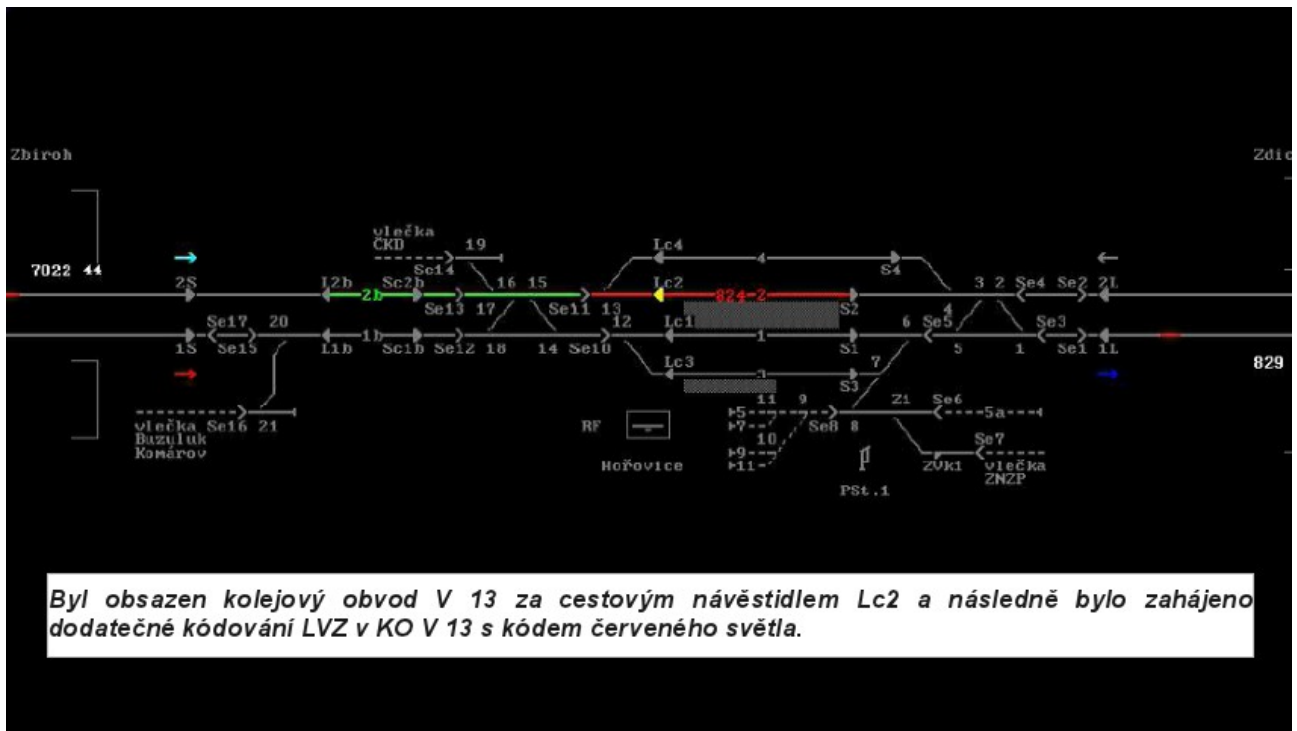
Obr. č. 3: Situace ve 20:02:30 hodin

Zdroj: SŽDC, státní organizace



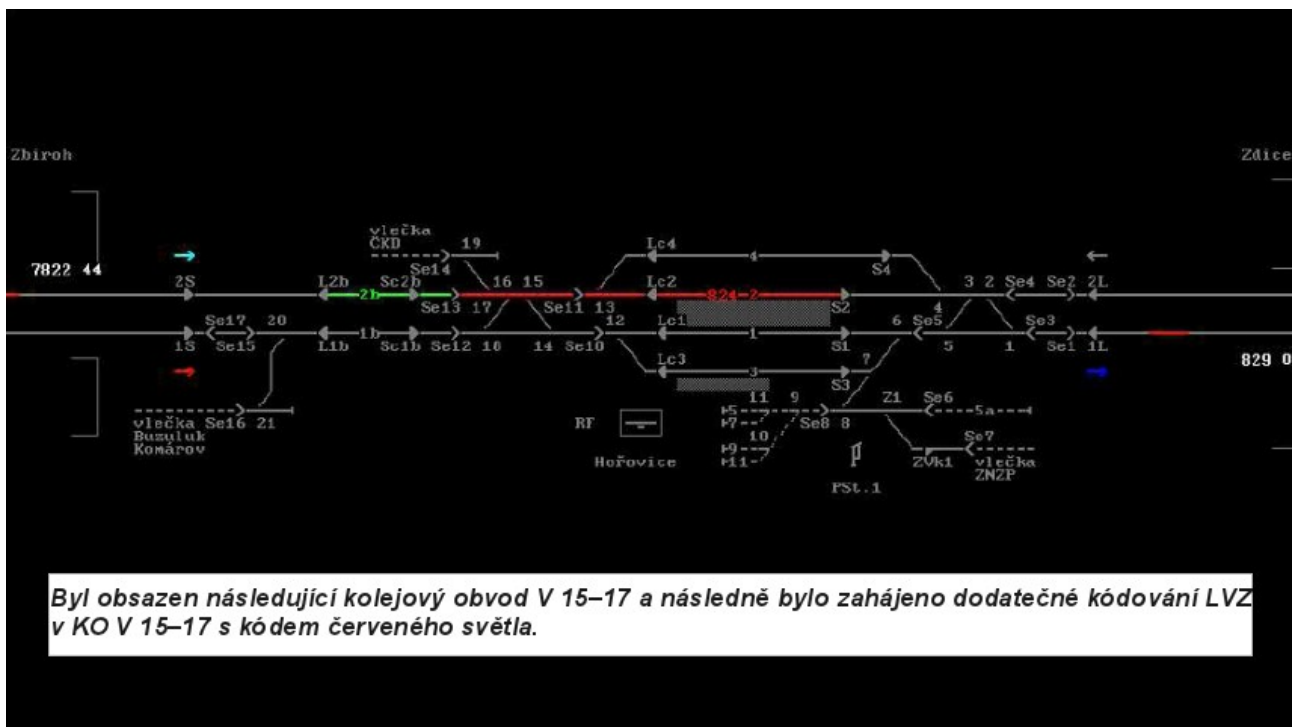
Obr. č. 4: Situace ve 20:02:33 hodin

Zdroj: SŽDC, státní organizace



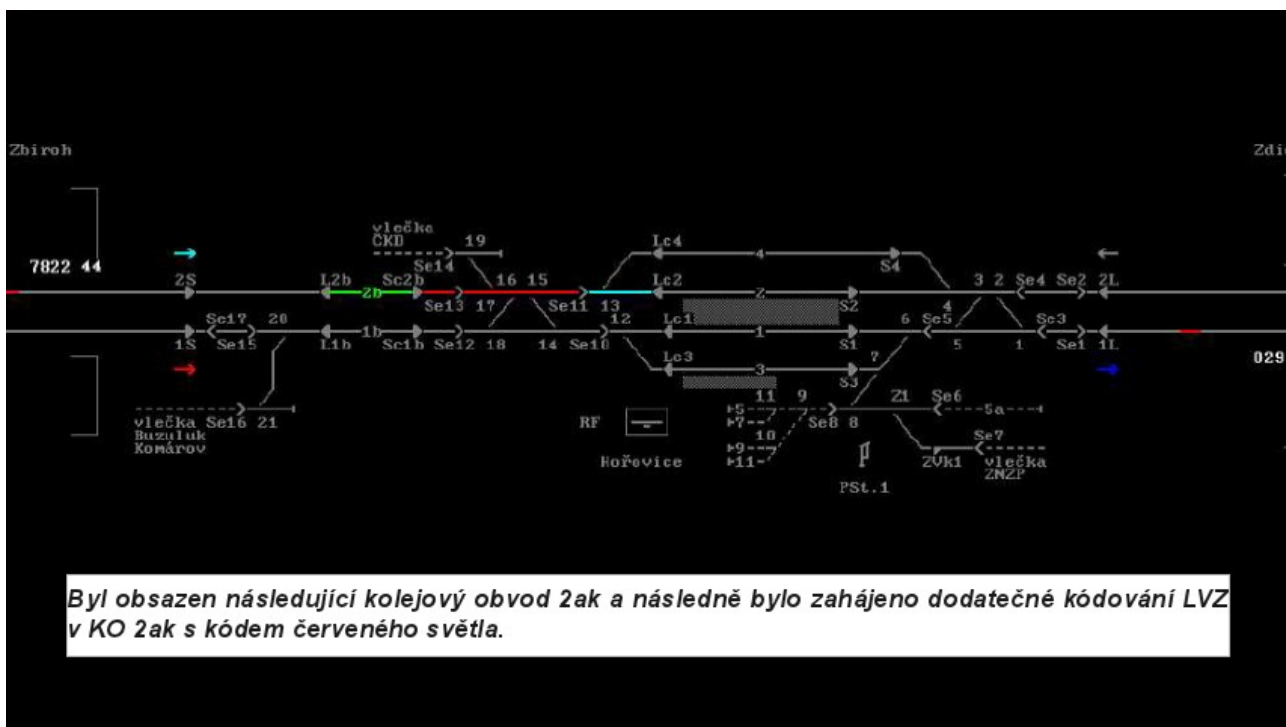
Obr. č. 5: Situace ve 20:03:30 hodin

Zdroj: SŽDC, státní organizace.



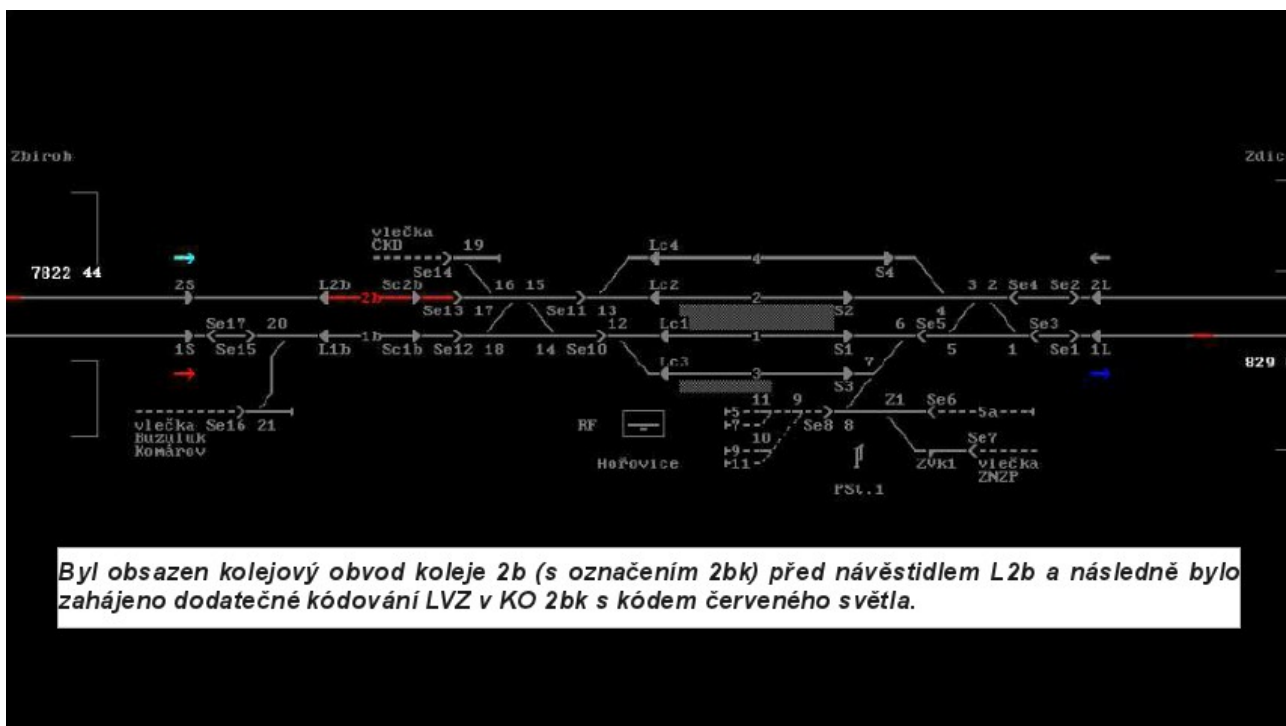
Obr. č. 6: Situace ve 20:03:37 hodin

Zdroj: SŽDC, státní organizace



Obr. č. 7: Situace ve 20:03:47 hodin

Zdroj: SŽDC, státní organizace



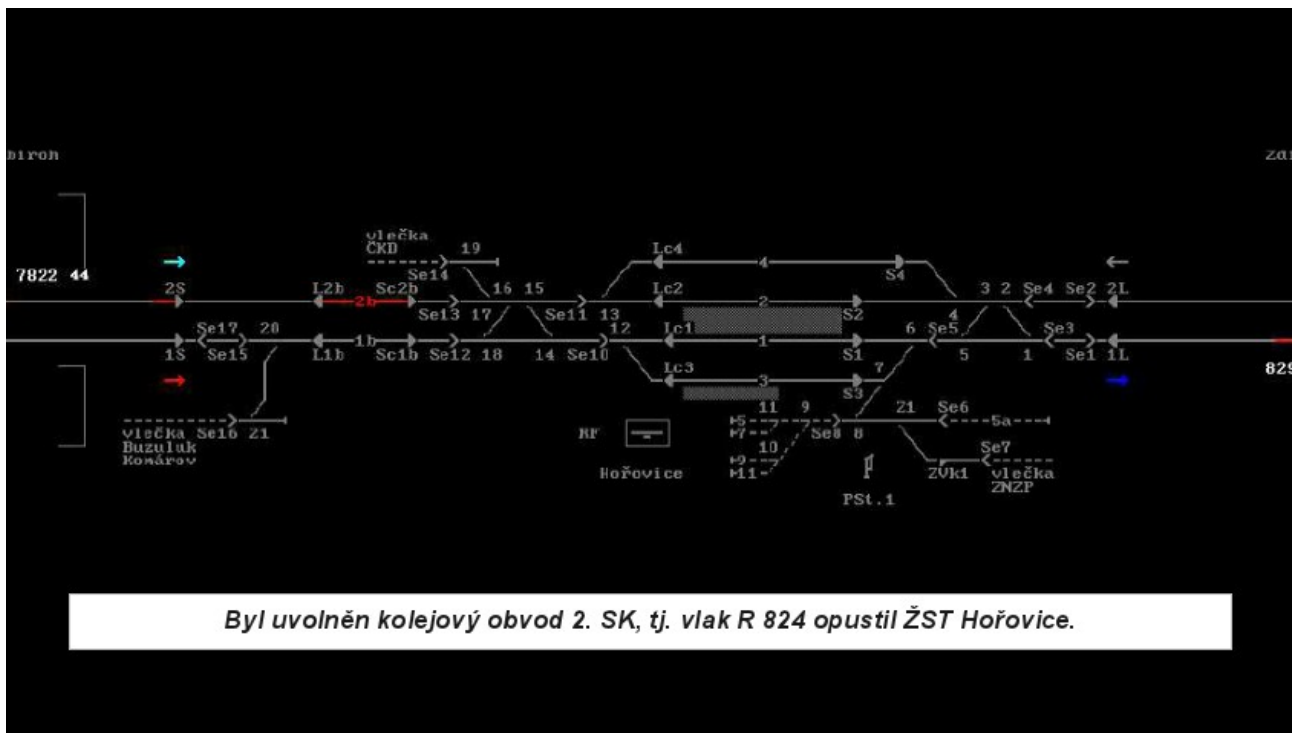
Obr. č. 8: Situace ve 20:04:07 hodin

Zdroj: SŽDC, státní organizace



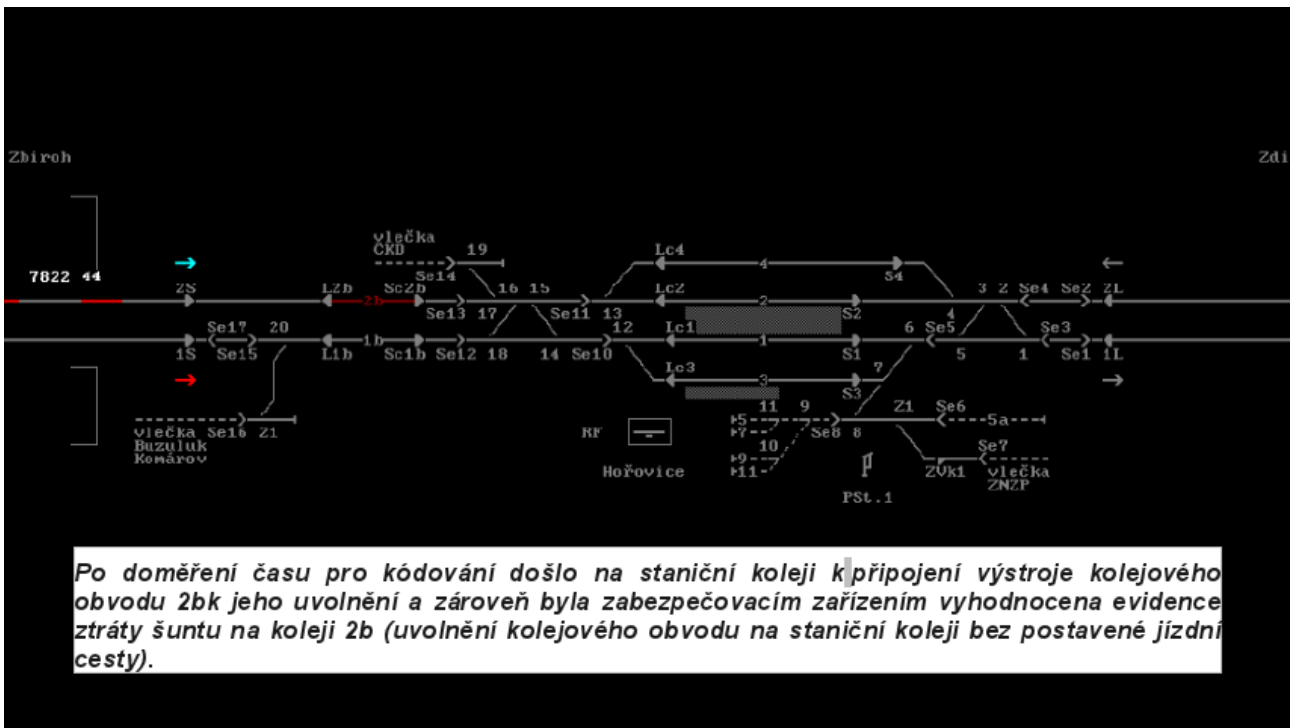
Obr. č. 9: Situace ve 20:04:33 hodin

Zdroj: SŽDC, státní organizace



Obr. č. 10: Situace ve 20:05:49 hodin

Zdroj: SŽDC, státní organizace



Zdroj: SŽDC, státní organizace