



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka pomocného HDV s uvázlým vlakem Os 9756 v km 75,628 mezi
železničními stanicemi Peruc a Klobuky v Čechách

Sobota, 31. března 2012

Investigation Report of Railway Accident

Collision of an auxiliary shunting rolling stock with stuck train No. Os 9756 between
Peruc and Klobuky v Čechách stations, km 75,628

Saturday, 31st March 2012

Č. j.: 6-1241/2012/DI

SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 31st March 2012, 15:27 (13:27 GMT, 31st March).
- Occurrence type: train collision.
- Description: collision of an auxiliary shunting rolling stock with a stuck broken down regional passenger train No. Os 9756, which the shunting rolling stock was going for.
- Type of train: passenger train No. Os 9756.
- Location: open line between Peruc and Klobuky v Čechách stations, km 75,628.
- Parties: SŽDC, s. o (IM);
ČD, a. s. (RU of the freight trains).
- Consequences: 0 fatality, 1 injury
total damage CZK 300 000,-
- Direct cause:
- permission of movement to auxiliary shunting rolling stock up to 75,500 km which was the place behind the stuck regional passenger train (from the point of the coming shunting rolling stock);
 - failure to comply with technological procedures.
- Contributory factor: none.
- Underlying cause:
- exceeding the speed limit of the auxiliary shunting rolling stock;
 - not giving an order for movement according to the view of the engine driver in compliance with the technological procedures of IM;
 - not finding out the exact position of the front of the stuck regional passenger train;
 - permission of movement of auxiliary shunting rolling stock to roughly estimated km without other measures.
- Root cause:
- IM did not implement correctly the provision of § 1 písm. n) decree No. 173/1995 Sb. to its internal procedures which as a consequence brought a collision with further provisions of this decree;
 - the technological procedures of IM don't give clear instructions for

the engine driver of the stuck train for finding out the exact km position of the front (back) of this train and instruction for this engine driver and other people who manage railway operation in the case when the exact km position can not be determined;

- technological procedures of IM don't provide exact conditions for movement of auxiliary shunting rolling stock going for a stuck train.

Recommendations:

Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:

- to give the technological procedures for managing of movement of auxiliary shunting rolling stocks, which are published in internal procedures of IM, in compliance with Decree No. 173/1995 Sb.;
- to establish obligatory procedure for the engine driver of the stuck train for finding out the exact km position of the front (back) of this train and instruction for this engine driver and other people who manage railway operation in the case when the exact km position can not be determined;
- to establish exactly conditions for movement of auxiliary shunting rolling stock going for a stuck train.

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

Obsah

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

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
3.1.2 Jiné osoby	22
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	22
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	22
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	22
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	23
Obr. č. 2: rozložení kontrolní činnosti PP Louny	27
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ..	28
3.3 Právní a jiná úprava	29
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	29
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	30
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	32
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	32
3.4.2 Součásti dráhy	33
3.4.3 Komunikační prostředky	33
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	33
Obr. č. 3: část rychloměrného záznamu HDV CZ-ČD 95 54 5 809 434-4 od rozjezdu ze žst. Peruc do vzniku MU	36
3.5 Dokumentace o provozním systému	37
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	37
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	38
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	44
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	44
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	44
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	45
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	45
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	45
4 Analýza a závěry	47

4.1 Konečný popis mimořádné události	47
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	47
4.2 Rozbor	48
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	48
Obr. č. 4: porovnání textu nadiktovaného rozkazu PMD se vzorem Všeobecného rozkazu pro PMD	50
Obr. č. 5: celková situace místa vzniku MU zdroj: www.mapy.cz	52
4.3 Závěry	56
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	56
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	56
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	56
4.4 Doplnující zjištění	57
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	57
5 Přijatá opatření	57
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	57
6 Bezpečnostní doporučení	58
7 Přílohy	59
Foto 1: pohled na čelo vlaku Os 9756	59
Foto 2: za vlakem Os 9756 dobře viditelný hektometrovník 75,6	59
Foto 3: pohled na HDV PMD, střepy čelních oken leží v místě nárazu	60
Foto 4: výřez z předchozího foto, z místa vzniku MU dobře viditelný hektometrovník 75,7	60
Foto 5: rozkaz PV sepsaný strojvedoucím vlaku Os 9707 podle diktátu výpravčí DOZ žst. Louny	61

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČD Ok 2	Výcvikový a zkušební řád Českých drah, a. s., schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 25. 03. 2009, č. j.: 55713/2009-O 10 s účinností od 1. 4. 2009
ČD V 1	vnitřní předpis dopravce, ČD V1 „Předpis pro organizaci provozu v depech kolejových vozidel“, schváleno rozhodnutím vrchního ředitele divize obchodně provozní dne 20. 3. 1998 č.j.:55 027/98- O18, s účinností od 22. 4. 1998, v platném znění
ČD V 2	vnitřní předpis dopravce, ČD V2 „Předpis pro lokomotivní čety“, schváleno rozhodnutím vrchního ředitele divize obchodně provozní dne 8. 1. 1998 č.j.:60 796/97- O18, s účinností od 22. 4. 1998, v platném znění
ČD V 3	Předpis pro činnost kontrolorů vozby, schválený rozhodnutím vrchního ředitele Divize obchodně provozní dne 6. 5. 1998, č. j.: 56274/98-18, s účinností od 24. 5. 1998
ČD V 8/II	Předpis pro údržbu rychloměrů a vyhodnocování jejich záznamů, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah ze dne 5. 10. 2000, s účinností od 1. 2. 2001 včetně dokumentu č. j.: 55465/2010-O12 „Novelizace postupu při vyhodnocování a archivování údajů registrovaných rychloměry“, ze dne 19. 3. 2010
ČD V 15/I	Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel, schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 6. srpna 1997 č. j.: 58.624/1997-18, s účinností od 28. 12. 1997
DI	Drážní inspekce
DKV	depo kolejových vozidel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EDD	elektronická dopravní dokumentace
GVD	grafikon vlakové dopravy
GTN	graficko-technologická nadstavba

HDV	hnací drážní vozidlo
HZS SŽDC	Hasičská záchranná služba provozovatele dráhy
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
KBS	kontrola bdělosti strojvedoucího
KS	kolektivní smlouva
MU	mimořádná událost
NAD	náhradní autobusová doprava
Os	osobní vlak
PČR	Policie České republiky
PJ	Provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravnými
PN	přivolávací návěst
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PZ	průkaz způsobilosti
RCP	Regionální centrum provozu
RCVD	Regionální centrum vlakového doprovodu
rozkaz Pv	příkaz vlaku
RZS	rychlá záchranná služba
ŘÚI	ředitel územního inspektorátu
SELČ	středoevropský letní čas
SK	staniční kolej
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
SVČ	Stanice vlakových čet
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC (ČD) D 2	vnitřní předpis provozovatele dráhy, SŽDC (ČD) D2 „Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 3. 1997, č. j.: 55279/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění

SŽDC (ČD) D 2/2	vnitřní předpis provozovatele dráhy, SŽDC (ČD) D2/2 „Vzory písemných rozkazů a řešení některých dopravních situací“, schváleno rozhodnutím vrchního ředitele DOP dne 15. 11. 2002, č.j. 59 700/2002-O11, s účinností od 15. 12. 2002, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění
SŽDC Zam 1	Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, schváleným rozhodnutím generálního ředitele SŽDC ze dne 30. 6. 2008, č. j.: 23 138/08 OKS, s účinností od 1. července 2008.
TK	traťová kolej
TRS	traťové rádiové spojení
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚP	úřední povolení
VI	vrchní inspektor
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
ZBHV	zkouška brzdy hnacího vozidla
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZP	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
žst.	železniční stanice

1 SOUHRN

- Skupina události: nehoda.
- Vznik události: 31. 3. 2012, 15:27 hodin.
- Popis události: srážka posunu mezi dopravními s uvázlým vlakem Os 9756.
- Dráha, místo: dráha železniční, celostátní, jednokolejná trať č. 529C, Kralupy nad Vltavou – Most, mezi železničními stanicemi Peruc a Klobuky v Čechách, km 75,628.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce).
- Následky: 1 lehké zranění cestujících;
celková škoda 300 000 Kč.
- Bezprostřední příčiny: 1) dovolení jízdy PMD do kilometru 75,500, který se ve směru jízdy PMD nacházel za uvázlým vlakem;
2) nedodržení technologických postupů pro bezpečné řízení HDV PMD vzhledem k dopravním a provozním podmínkám.
- Zásadní příčiny: 1) překročení stanovené rychlosti PMD;
2) nenařízení jízdy podle rozhledu strojvedoucímu PMD pokynem v technologických postupech provozovatele dráhy;
3) nezjištění přesné polohy čela uvázlého vlaku;
4) dovolení jízdy PMD bez dalších opatření do kilometru stanoveného odhadem.
- Příčiny v syst. bezp.: 1) provozovatel dráhy nesprávně implementoval ustanovení § 1 písm. n) vyhlášky č. 173/1995 Sb. tím, že PMD ustavil jako další, zvláštní způsob úmyslně a organizovaně prováděné jízdy drážního vozidla nad rámec tohoto obecně závazného právního předpisu, což mělo za následek nerespektování dalších vztažných ustanovení o posunu, v této vyhlášce uvedených;
2) technologické postupy provozovatele dráhy nestanoví závazný postup osoby řídící DV uvázlého vlaku pro jednoznačné zjištění

kilometrické polohy čela (konce) vlaku a postup této osoby a osob organizujících drážní dopravu v případech, kdy tuto polohu není možno jednoznačně určit;

3) technologické postupy provozovatele dráhy nestanoví jednoznačně podmínky jízdy PMD jedoucího pro uvázlý vlak.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje provozovateli dráhy SŽDC, s. o.:

- uvést technologické postupy pro organizování a provádění jízd PMD, rozpracované v jeho vnitřních předpisech, do souladu s vyhláškou č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění;
- stanovit závazný postup pro osobu řídící DV uvázlého vlaku k jednoznačnému zjištění kilometrické polohy čela (konce) vlaku a dále postup této osoby a osob organizujících drážní dopravu v případech, kdy tuto polohu není možné jednoznačně určit;
- stanovit jednoznačně podmínky jízdy PMD jedoucího pro uvázlý vlak.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K MU došlo dne 31. 3. 2012 v 15:27 hodin na dráze železniční, celostátní, jednokolejné trati č. 529C, Kralupy nad Vltavou – Most, mezi železničními stanicemi Peruc a Klobuky v Čechách, km 75,628.

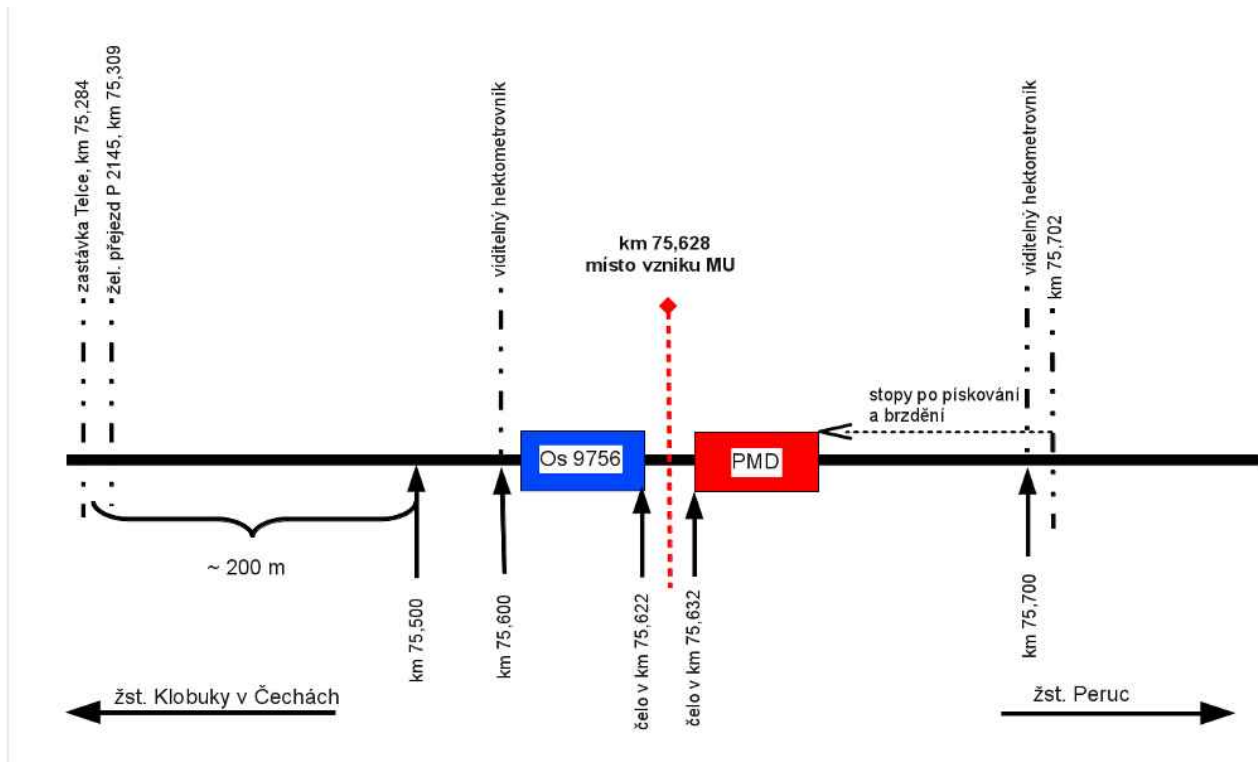
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby

Dne 31. 3. 2012, ve 14:58 hodin, krátce po odjezdu ze zastávky Telce, zastavil na traťové koleji pro poruchu vlak Os 9756, tvořený samotným HDV, jedoucí ze žst. Slaný do žst. Louny. Strojvedoucí vlaku Os 9756 se snažil poruchu odstranit, avšak zjistil, že na místě toho není vlastními silami schopen. Proto si vyžádal pomocné HDV. V té době zastavil na 1. SK v žst. Peruc vlak Os 9707, tvořený samotným HDV, jedoucí ze žst. Louny do žst. Slaný, a čekal na pravidelné křižování s vlakem Os 9756. Výpravčí DOZ žst. Louny telekomunikačním zařízením oznámila strojvedoucímu vlaku Os 9707, že pojede pro uvázný vlak Os 9756, a za tím účelem mu nadiktovala rozkaz Pv pro PMD. Obsluhou zabezpečovacího zařízení pak dovolila odjezd pomocného HDV jako PMD ze žst. Peruc na traťovou kolej do km 75,500, kde se měl uvázný vlak Os 9756 nacházet. Strojvedoucí PMD odjel ze žst. Peruc a po spatření čela vlaku Os 9756, který očekával o cca 120 m dále, zavedl rychločinné brzdění a začal intenzivně pískovat. Srážce DV však nezabránil.

Strojvedoucí vlaku Os 9756 po žádosti o pomocné HDV označil čelo vlaku návěstí „Konec vlaku“ a šel vyhlížet příjezd PMD. Po zjištění, že PMD jede příliš rychle, začal dávat návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, přesto došlo ke srážce DV. Vznik MU ohlásil telefonicky výpravčímu žst. Louny.

Na místě MU bylo ohledáním zjištěno, že ke srážce došlo v km 75,628. Vlak Os 9756 se po srážce posunul zpět směrem k žst. Klobuky v Čechách, jeho čelo se nacházelo v km 75,622, a PMD se po srážce posunul zpět směrem k žst. Peruc, jeho čelo se nacházelo v km 75,632. Podle umístění trosek v kolejišti bylo místo srážky určeno v km 75,628. Obě HDV byla viditelně poškozena. U HDV vlaku Os 9756 navíc došlo k úniku nafty z palivové nádrže. Ohledáním součástí dráhy nebyly zjištěny závady. Na hlavách kolejnic byla v délce 64 m, od km 75,702 ke konci pomocného HDV zjištěna zřetelná stopa po pískování a brzdění. Poblíže konce vlaku Os 9756, cca 8 m vpravo ve směru jeho původní jízdy, byl zjištěn osazený hektometrovník s dobře čitelným údajem 75,6. Vlevo ve směru původní jízdy vlaku Os 9756, cca 78 m před jeho čelem, bylo zjištěn osazený hektometrovník s dobře čitelným údajem 75,7.

Při MU byla zraněna 1 cestující vlaku Os 9756, na místě zasahovala RZS, HZS SŽDC a PČR.



Obr. č. 1: náčrtek z místa MU

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

Vznik MU byl DI na COP oznámen v 15:49 hodin. Vzhledem k následkům a k charakteru MU zahájila DI zjišťování příčin a okolností vzniku MU v souladu s ustanovením § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., na místě vzniku MU. Souhlas se zahájením odklizovacích prací na místě MU byl vydán v 17:37 hodin. Šetřením a zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen Územní inspektorát Praha. Na základě zjištěných skutečností nebylo nutné sestavovat tým VI DI. Způsob postupu byl stanoven operativně dle vývoje šetření, a to včetně využití konzultací s dalšími odborně způsobilými osobami DI.

Při šetření DI vycházela z vlastních poznatků a zjištění, vlastní fotodokumentace a dále z dožádané dokumentace provozovatele dráhy a dopravce.

Některé dokumenty byly poskytnuty provozovatelem dráhy až na základě několika urgencí, jiné vůbec – viz bod 3.2.3 této zprávy, což znesnadnilo a zbytečně prodloužilo průběh šetření.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastnění zaměstnanci dopravce:

- strojvedoucí vlaku Os 9756, zaměstnanec ČD, DKV Plzeň, PP Louny;
- strojvedoucí PMD (od vlaku Os 9707), zaměstnanec ČD, DKV Plzeň, PP Louny;
- vlakvedoucí vlaku Os 9756, zaměstnanec ČD, RCVD Ústí nad Labem, SVČ Chomutov;
- vlakvedoucí vlaku Os 9707, zaměstnanec ČD, RCVD Ústí nad Labem, SVČ Chomutov.

Zúčastněné osoby za provozovatele dráhy:

- výpravčí DOZ žst. Louny, zaměstnanec SŽDC, RCP Ústí nad Labem, PO Louny;
- výpravčí žst. Louny, zaměstnanec SŽDC, RCP Ústí nad Labem, PO Louny.

Ostatní osoby a svědci:

3 cestující z vlaku Os 9756.

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

Vlak Os 9756 byl sestaven ze samotného HDV CZ-ČD 95 54 5 809 495-5, DKV Plzeň.

Celková délka vlaku 13,9 metrů, 2 nápravy, celková hmotnost vlaku 24 tun, potřebná brzdící procenta: 58, skutečná brzdící procenta: 112. Vlak byl brzděn průběžnou samočinnou brzdou I. způsobem brzdění, v režimu P. HDV otočeno 1. stanovištěm vpřed ve směru jízdy a bylo z něho i řízeno.

Posunový díl PMD byl sestaven ze samotného HDV CZ-ČD 95 54 5 809 434-4, DKV Plzeň.

Celková délka 13,9 metrů, 2 nápravy, celková hmotnost 20 tun, potřebná brzdící procenta: 15. Skutečná brzdící procenta nedoložena, dopravce v průběhu zjišťování příčin a okolností vzniku MU zprávu o brzdění nepředložil (nedohledal). Předložena byla pouze kopie předávky služby strojvedoucích, ve které je uvedeno převzetí HDV se záznamem o provedení ZBHV v PP Louny ve 14:00 hodin dne 31. 3. 2012 s konstatováním, že brzda je v pořádku. Bližší údaje, tedy ani údaj o skutečných brzdících procentech, tento záznam neobsahuje. Posunový díl byl brzděn průběžnou samočinnou brzdou I. způsobem brzdění, v režimu P. Hnací drážní vozidlo PMD jelo otočeno 2. stanovištěm vpřed ve směru jízdy a bylo z něho i řízeno.

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

Mezistaniční úsek Klobuky v Čechách – Peruc je jednokolejný, vybavený traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatické hradlo AHP 03, bez oddílových návěstidel. Přenos návěstí vlakového zabezpečovače není zřízen. Zabezpečovací zařízení přilehlé žst. Peruc je ovládáno dálkově ze žst. Louny.

Ve směru ze žst. Peruc k zastávce Telce je trať vedena nejprve krátkým, pravostranným obloukem o poloměru 303 m, následně 900 m v přímém směru do km 76,974, kde přechází do 416 m dlouhého, levostranného oblouku o poloměru 400 m, odtud je vedena v přímém směru s krátkým stoupáním 4,38 ‰ s vrcholem v km 75,996. Odtud se nivelita mění v klesání 6,25 ‰, od km 75,916 klesání 11,12 ‰. V km 75,836 začíná 377 m dlouhý, levostranný oblouk o poloměru 490 m v klesání 13,92 ‰, kde se nachází i místo vzniku MU. V celém úseku je těleso dráhy vedeno otevřenou,

zemědělsky využívanou krajinou, převážně v úrovni okolního terénu. Hranice mezi pozemkem dráhy a ostatními pozemky je nepravidelně zarostlá především keřovitými, náletovými dřevinami. Za bývalým železničním přejezdem, od km 76,150, vlevo ve směru jízdy DV ze žst. Peruc, trať klesá mírně pod úroveň okolního terénu. Na této terénní hraně, vysoké do 1,5 m, je porost nízkých náletových dřevin téměř souvislý. Tento porost společně s nevelkým zahloubením oproti okolnímu terénu znemožňuje výhled do oblouku v místě vzniku MU z obou stran jízdy DV. Z jedoucího PMD tedy nebylo vidět HDV uvázlého vlaku a rovněž i z uvázlého vlaku nebylo vidět HDV PMD. Před začátkem tohoto nepřehledného úseku je ve směru jízdy PMD téměř nerušený výhled na trať v prostoru zastávky Telce, až přibližně do km 75,400. Současně je z místa MU nerušený výhled na záhlaví žst. Peruc.

Traťová rychlost je v místě MU, mezi km 71,545 a km 77,845, stanovena v obou směrech návěstí rychlostníku N „Traťová rychlost 70 km.h⁻¹“. Mezi km 77,845 a km 78,750, včetně žst. Peruc při jízdě po 1. SK, je traťová rychlost v obou směrech stanovena návěstí rychlostníku N „Traťová rychlost 50 km.h⁻¹“.

V blízkosti místa vzniku MU se nachází hektometrovníky 75,6 a 75,7. Hektometrovník 75,6 je ve směru od začátku ke konci trati (směr jízdy vlaku Os 9756) umístěn vpravo od osy koleje, hektometrovník 75,7 je umístěn vlevo od osy koleje. Oba hektometrovníky byly v době vzniku MU čitelné a dobře viditelné.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Osoby organizující drážní dopravu a osoby řídící DV měly k dispozici služební telefony a TRS, které bezprostředně před a po vzniku MU použily.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před vznikem MU prováděny žádné práce.

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

Vznik MU ohlásil telefonicky strojvedoucí vlaku Os 9756 výpravčímu žst. Louny, který dále postupoval podle ohlašovacího rozvrhu, včetně aktivování integrovaného záchranného systému.

Na místo vzniku MU se dostavily odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy, dopravce, VI DI a dále i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce.

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

Po ohledání místa vzniku MU zaměstnanci OMU Praha, přítomným VI DI a PČR byl v 17:37 hodin dán DI souhlas k zahájení odklizovacích prací.

Drážní doprava mezi žst. Klobuky v Čechách a žst. Peruc byla přerušena v čase od 15:27 hodin do 20:05 hodin, NAD bylo nahrazeno 5 vlaků dopravce ČD.

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

Plán integrovaného záchranného systému byl aktivován souběžně s ohlášením vzniku této MU vyšetřovacím orgánům podle § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. Na místo vzniku MU se dostavil HZS SŽDC – JPO Ústí nad Labem, RZS Louny a PČR, SKPV Louny. Spis PČR je veden pod č. j.: KRPU-78928/TČ-2012-040772.

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

Došlo k újmě na zdraví 1 cestující ve vlaku Os 9756.

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

- dopravcem a provozovatelem dráhy byla vyčíslena škoda:

na HDV CZ-ČD 95 54 5 809 495-5	ve výši	205 000 Kč;
na HDV CZ-ČD 95 54 5 809 434-4	ve výši	95 000 Kč;
- na majetku SŽDC škoda nevznikla;
- škoda na životním prostředí nevznikla (únik nafty z palivové nádrže HDV CZ-ČD 95 54 5 809 495-5 nenaplnil kriteria poškození životního prostředí);
- celková zjištěná škoda: 300 000 Kč.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU bylo +4 °C, zataženo, slabý déšť, silný nárazový vítr.

GPS souřadnice místa vzniku MU: 50°18'46.834"N, 13°58'2.418"E.

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

výpravčí DOZ žst. Louny, ze Zápisu se zaměstnancem ze dne 2. 4. 2012 mimo jiné vyplývá:

- asi v 15:06 hodin oznámil strojvedoucí vlaku Os 9756 poruchu na HDV, hovořil s výpravčím žst. Louny;

- asi o 10 minut později oznámil strojvedoucí vlaku Os 9756, že poruchu HDV nedokáže odstranit, a vyžádal si pomocné HDV;
- na dotaz, kde se vlak Os 9756 nachází, sdělil strojvedoucí, že žádný kilometrovník nemá v dohledu ale že je asi 200 m za zastávkou Telce (*pozn. zpracovatele: dle TTP se zast. Telce nachází v km 75,284*);
- z tohoto údaje vypočítala polohu vlaku Os 9756 v km 75,500;
- strojvedoucímu vlaku Os 9707 sdělila, že pojede jako PMD pro uvázlý vlak Os 9756 a zpravila ho rozkazem Pv;
- od výpravčího žst. Louny obdržela informaci o vzniku MU;
- dále postupovala podle ohlašovacího rozvrhu.

Z protokolu o výsledku svědka provedeného PČR s výpravčí DOZ žst. Louny dne 16. 8. 2012 dále mimo jiné vyplývá:

- kilometrickou polohu zastávky Telce určila podle pomůcek GVD;
- v rozkazu pro jízdu PMD nadiktovala: „Jedete pro uvázlý vlak do kilometru 75,500“ a dále pokyn, že po spojení s uvázlým vlakem se má vrátit do žst. Peruc;
- vydaný pokyn považovala za úplný.

Z vysvětlení k mimořádné události podaného výpravčí DOZ žst. Louny DI dne 20. 11. 2012 dále mimo jiné vyplývá:

- otázku, kdo bude zaměstnancem řídícím posun PMD, neřešila, předpokládala, že jím bude jeho strojvedoucí;
- pokyn k jízdě se zvýšenou opatrností přes železniční přejezd v km 75,309 nadiktovala do rozkazu k jízdě PMD omylem, železniční přejezd v km 75,309 zaměnila s jiným železničním přejezdem, který v traťovém úseku mezi žst. Peruc a čelem uvázlého vlaku býval a při diktování rozkazu si neuvědomila, že je již zrušen;
- PZZ železničního přejezdu v km 75,309 bylo i po uvážnutí vlaku Os 9756 stále tímto vlakem ovlivněno a bylo ve výstražném stavu;
- traťové poměry mezi žst. Peruc a žst. Klobuky v Čechách zná dobře (*pozn. zpracovatele: ví, jak význačná místa a dopravní body za sebou následují, kilometrickou polohu těchto bodů bez pomůcek nezná nebo jen přibližně*);
- s nepřesným určením místa zastavení vlaku Os 9756 se spokojila proto, že z rozhovoru s jeho strojvedoucí nabyla dojmu, že se v okolí vlaku žádný staničnický nenachází, informaci o tom, že strojvedoucí jeden vidí, ale jeho údaj nepřechte, přeslechla;
- při diktování rozkazu pro jízdu PMD použila vzor, který dostala asi před čtyřmi roky při pravidelném školení zaměstnanců;
- zjištěný způsob verbální komunikace mezi zúčastněnými zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce nepovažovala za obvyklý a domnívala se, že vzešel z nestandardní situace;
- nevzpomíná si, že by v minulosti řešila vyslání pomocného HDV pro uvázlý vlak.

Výpravčí žst. Louny, ze Zázpisu se zaměstnancem ze dne 12. 10. 2012 mimo jiné vyplývá:

- strojvedoucí vlaku Os 9756 mu telefonicky oznámil poruchu na HDV, strojvedoucí uvedl, že se ještě pokusí poruchu odstranit, tuto informaci předal výpravčí DOZ žst. Louny v jejímž obvodu se vlak nacházel;
- po blíže neurčené době informoval o poruše HDV vlaku Os 9756 strojvedoucího vlaku Os 9707, který stál v žst. Peruc, a upozornil ho na možnost, že vlak Os 9707 bude použit jako pomocné HDV k odtažení vlaku Os 9756 z tratě;
- strojvedoucí vlaku Os 9756 telefonicky sdělil (*pozn. zpracovatele: výpravčí DOZ*), že není schopen závadu HDV odstranit, a na dotaz, kde se přesně vlak Os 9756 nachází, odpověděl, že nevidí žádný kilometrovník, ale že stojí 200 m od zastávky Telce, směrem na žst. Peruc;
- další dopravní úkony prováděla výpravčí DOZ žst. Louny;
- strojvedoucí vlaku Os 9756 mu telefonicky oznámil vznik MU.

Z podání vysvětlení k mimořádné události podaného výpravčím žst. Louny DI dne 20. 11. 2012 dále mimo jiné vyplývá:

- použití náležitostí vlaku Os 9707 jako pomocného HDV vyplynulo z provozní situace, použití HDV od vlaku Os 9707 se nabízelo, provozní dispečer i strojmistř PP Louny byli s řešením srozuměni;
- kdo bude zaměstnancem řídícím posun PMD, neřešil, domnívá se, že toto ani řešit nemusel;
- traťové poměry mezi žst. Peruc a žst. Klobuky v Čechách zná v míře nezbytně nutné k znalostem výpravčího;
- v době odjezdu PMD z žst. Peruc se telefonicky spojil se strojvedoucím uvázlého vlaku Os 9756 a informoval ho o tom, že PMD odjíždí na trať, strojvedoucí odpověděl, že ho také vidí (*pozn. zpracovatele: tento telefonát neproběhl na monitorovaném spojení*);
- vyslání pomocného HDV pro uvázlý vlak již v minulosti řešil.

Strojvedoucí vlaku Os 9756, ze Zázpisu se zaměstnancem ze dne 2. 4. 2012 mimo jiné vyplývá:

- po odjezdu ze zastávky Telce a ujetí asi 200 m došlo k závadě na převodovce HDV a k zastavení vlaku;
- o vzniku závady informoval telefonicky výpravčího žst. Louny, ten jej vyzval, aby pokračoval v pokusu o odstranění závady;
- telefonicky kontaktoval strojmistřa a s jeho pomocí se snažil závadu odstranit;
- společně se strojmistřem konstatovali, že závadu není možno odstranit na místě;
- telefonicky informoval výpravčí žst. Louny (*pozn. zpracovatele: DOZ*) o skutečnosti, že není schopen odstranit závadu, a vyžádal si pomocnou lokomotivu;
- během tohoto rozhovoru udal, že vlak stojí 200 m za přejezdem směrem na Peruc (*pozn. zpracovatele: P 2145 v km 75,309*);
- jelikož vlak Os 9756 stál v nepřehledném úseku, očekával příjezd pomocného HDV na místě, odkud byl výhled na trať;
- viděl pomocné HDV, které přijíždělo velkou rychlostí, během brzdění pískovalo, přesto došlo k nárazu do stojícího vlaku Os 9756;

- ohlásil telefonicky vznik MU výpravčímu žst. Louny.

Z protokolu o výsledku svědka provedeného PČR se strojvedoucím vlaku Os 9756 dne 16. 8. 2012 dále mimo jiné vyplývá:

- při prvním telefonickém rozhovoru s výpravčími žst. Louny se první přihlásil výpravčí žst. Louny, dále však hovořil s výpravčí DOZ žst. Louny;
- informoval se, zda je telefonický hovor nahráván, po kladné odpovědi uskutečnil i všechny další hovory s výpravčími žst. Louny na totéž telefonní číslo;
- pro konzultaci při pokusu o odstranění závady kontaktoval strojmistra ve směně PP Louny;
- po obdržení informace, že přijede pomocné HDV, rozsvítil na čele vlaku 2 červená světla;
- když uviděl, že pomocné HDV se blíží značnou rychlostí, dával kroužením ruky návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“;
- po vzniku MU zjišťoval, zda došlo ke zranění osob ve vlaku.

Z podání vysvětlení k mimořádné události podaného strojvedoucím vlaku Os 9756 DI dne 12. 11. 2012 dále mimo jiné vyplývá:

- při komunikaci s výpravčími žst. Louny se nacházel na předním stanovišti HDV ve směru jízdy vlaku Os 9756;
- vzdálenost ujetou od zastávky Telce určil odhadem;
- traťové poměry mezi žst. Peruc a žst. Klobuky v Čechách zná dobře (*pozn. zpracovatele: ví, jak význačná místa a dopravní body za sebou následují, kilometrickou polohu těchto bodů bez pomůcek nezná nebo jen přibližně*);
- při zjišťování polohy vlaku Os 9756 viděl staničnick v dálce před vlakem a v dálce za vlakem, hektometrovníku nacházejícího se v bezprostřední blízkosti HDV si nevšiml;
- po telefonické informaci, že pomocné HDV je již na cestě, vyšel jej očekávat asi 15 – 20 m před čelo vlaku Os 9756, vlevo ve směru původní jízdy;
- obdobnou situaci, tj. uvážnutí vlaku nebo jízdu pomocným HDV pro uvážený vlak, do té doby nezažil;
- po uvážnutí vlaku se cítil být mírně nervozní z nestandardní situace, stres nepociťoval, po směně nikam nespěchal.

Strojvedoucí PMD, ze Zápisu se zaměstnancem ze dne 2. 4. 2012 mimo jiné vyplývá:

- vedl vlak Os 9707 do žst. Peruc, kde čekal na křižování s vlakem Os 9756;
- asi po 10 minutách pobytu v žst. Peruc mu sdělila výpravčí DOZ žst. Louny, že vlak Os 9756 má nějaké problémy, proto se pobyt vlaku Os 9707 v žst. Peruc prodlouží;
- po uplynutí dalších 15 minut mu výpravčí DOZ žst. Louny vydala pokyn, aby s HDV vlaku Os 9707 jel jako PMD pro uvážený vlak Os 9756, a nadiktovala mu formou Pv rozkazu, rozkaz PMD s uvedením polohy uváženého vlaku v km 75,500;
- veškerá komunikace s výpravčí DOZ žst. Louny probíhala pomocí TRS;
- po odjezdu ze žst. Peruc až do km 75,800 vedl HDV rychlostí blízkou traťové rychlosti, odtud začal rychlost pozvolna snižovat;

- cestou se snažil v mobilním telefonu najít telefonní číslo na strojvedoucího vlaku Os 9756;
- asi na vzdálenost 80 m spatřil vedle koleje stát strojvedoucího vlaku Os 9756 a začal intenzivně brzdit;
- stojící vlak Os 9756 spatřil o chvíli později, asi na vzdálenost 70 m;
- kolejnice byly mokré, proto i přes pískování došlo ke smýkání kol a nárazu do stojícího vlaku Os 9756;
- podle kilometrické polohy uvedené v rozkazu očekával vlak Os 9756 minimálně o 120 m dál.

Z protokolu o výsledku obviněného provedeného PČR se strojvedoucím PMD dne 16. 8. 2012 dále vyplývá:

- pokud by vlak Os 9756 stál čelem v km 75,500, ke srážce by nedošlo.

K podání vysvětlení požadovaného DI se strojvedoucí PMD na doporučení svého právního zástupce nedostavil.

Vlakvedoucí vlaku Os 9756, z protokolu o výsledku svědka provedeného PČR dne 16. 8. 2012 vyplývá:

- jízda vlaku Os 9756 probíhala bez mimořádností;
- krátce po odjezdu ze zastávky Telce vlak pro poruchu zastavil;
- po odjezdu ze zastávky Telce se ve vlaku nacházeli 4 cestující;
- když o poruše informovala cestující, 1 cestující na vlastní žádost vystoupil;
- strojvedoucí se snažil závadu odstranit;
- byla přítomna, když strojvedoucí zjišťoval polohu vlaku pohledem ze stanoviště strojvedoucího a sama viděla hektometrovník;
- údaj na hektometrovníku se jí vzhledem ke vzdálenosti nepodařilo přečíst, bylo však čitelné (*pozn. zpracovatele: je možné mít zato, že je míněn hektometrovník v km 75,7, který se nacházel přibližně 72 m před čelem vlaku, hektometrovník v km 75,6 se nacházel asi 10 m za vlakem, tedy byl z HDV čitelný a hektometrovník v km 75,5 se nacházel přibližně 110 m za vlakem a jeho údaj byl zcela jistě z HDV nečitelný*);
- z prostoru nástupní plošiny, otevřenými dveřmi, přes stanoviště strojvedoucího viděla přijíždět PMD;
- HDV PMD se přibližovalo rychle a intenzivně brzdilo;
- náraz byl citelný, ale ačkoli v době nárazu stála, neupadla;
- obě HDV se po nárazu od sebe vzdálila;
- ihned po nárazu šla zjišťovat, zda není někdo z cestujících zraněn, krátce po ní zjišťovali stav cestujících i oba strojvedoucí;
- cestující seděli na svých místech, 1 cestující si stěžovala na bolest za krkem.

Vlakvedoucí vlaku Os 9707 do Úředního záznamu o vytěžení zúčastněných osob srážky osobních motorových vlaků 31. 3. 2012 v obci Telce provedeném PČR na místě MU uvedla:

- jela sama v prostoru pro cestující pomocného HDV;
- při MU cítila náraz, k jejímu zranění nedošlo.

K podání vysvětlení požadovaného DI se vlakvedoucí vlaku Os 9707 nedostavila.

3.1.2 Jiné osoby

Informace, které podali PČR cestující vlaku Os 9756, neměly vztah k příčinám a okolnostem vzniku MU.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. ukládá provozovateli dráhy zavést systém bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování. Šetřením bylo zjištěno, že provozovatel dráhy má tento systém zavedený a vydal mj. vnitřní předpisy o provozování dráhy, jejichž součástí jsou technologické postupy, jimiž se řídí činnosti při zabezpečení jízdy posunu mezi dopravnami a činnosti při vyslání pomocného HDV pro uvázlý vlak.

Na základě dalších zjištěných skutečností DI konstatuje, že tyto přijaté vztažné technologické postupy nestanoví jednoznačně některé povinnosti osob řídících uvázlá DV a osob organizujících drážní dopravu. Dále konstatuje, že technologické postupy stanovující povinnosti osobě řídící PMD, které nenařizují řízení jízdy PMD podle rozhledu, jsou v rozporu s platnou legislativou. Provozovatel dráhy tak nezajistil plnění požadavků na zavedení systému bezpečnosti provozování dráhy.

Závada byla zjištěna.

Ustanovení § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. ukládá dopravcům zavést systém bezpečnosti provozování drážní dopravy a zajistit jeho dodržování. Šetřením bylo zjištěno, že dopravce ČD má tento systém zavedený a vydal mj. vnitřní předpisy, jejichž součástí jsou technologické postupy, jimiž se zajišťují činnosti stanovené pravidly pro provozování drážní dopravy, v daném případě zejména pro řízení drážních vozidel, které zahrnují i technologické postupy zajišťující respektování a plnění pokynů provozovatele dráhy.

Na základě dalších zjištěných skutečností DI konstatuje, že dopravce vlaku Os 9756 a PMD nezajistil dodržování výše uvedených technologických postupů, a tím i zavedeného systému bezpečnosti provozování drážní dopravy.

Závada byla zjištěna.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanovuje § 46b – § 46r zákona č. 266/1994 Sb. Platnost průkazů způsobilosti k řízení drážního vozidla na dráze celostátní a regionální je upravena ustanovením Čl. II Přejícných ustanovení zákona č. 134/2011 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, Seznámení osoby řídící DV s traťovými poměry na tratích a dopravnách ukládá provozovateli drážní dopravy § 35 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Požadavek odborné způsobilosti osob provádějících drážní dopravu stanoví § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. a § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Podmínky věku, vzdělání a odborné způsobilosti osob k řízení HDV na dráze celostátní stanoví § 1, § 2 a § 4 vyhlášky č. 16/2012 Sb., na základě výše uvedeného přechodného ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. byly v době vzniku MU věk, vzdělání a odborná způsobilost zúčastněných osob ještě stanovena na základě § 8 a § 9 odst. 1 písm. a) – f) vyhlášky č. 101/1995 Sb.

Odbornou způsobilost na základě výše uvedených právních předpisů stanovil dopravce ČD osobám zúčastněným na provozování drážní dopravy v pracovním zařazení (povolání) strojvedoucí a pracovník obsluhy vlaku osobní přepravy se specifikací vlakvedoucí osobních vlaků ve vnitřním předpisu ČD Ok 2.

Způsob poznání traťových a místních poměrů strojvedoucích v denní a noční době stanoví předpis provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2 a předpisy dopravce ČD V1, ČD V2.

Strojvedoucí vlaku Os 9756 měl platný „Průkaz způsobilosti k řízení DV“, ev. č. 512553, vydaný Drážním úřadem dne 13. 1. 2011. Poslední periodická zkouška v rozsahu odborné zkoušky byla provedena dne 24. 6. 2002, dne 23. 3. 2012 absolvoval předepsané periodické školení. Strojvedoucí HDV byl seznámen s traťovými poměry na pojížděné trati a dopravnách dne 18. 12. 2011.

Strojvedoucí PMD měl platný „Průkaz způsobilosti k řízení DV“, ev. č. 514623, vydaný Drážním úřadem dne 5. 5. 2011. Poslední periodická zkouška v rozsahu odborné zkoušky byla provedena dne 7. 6. 2002, dne 21. 3. 2012 absolvoval předepsané periodické školení. Strojvedoucí HDV byl seznámen s traťovými poměry na pojížděné trati a dopravnách dne 9. 12. 2011.

Vlakvedoucí vlaku Os 9756 složila dne 27. 1. 2005 periodickou zkoušku v rozsahu odborné zkoušky pro funkci obsluha vlaku osobní dopravy, v roce 2011 absolvovala předepsané periodické školení.

Vlakvedoucí vlaku Os 9707 složila dne 12. 6. 2006 odbornou zkoušku pro funkci obsluha vlaku osobní dopravy, v roce 2011 absolvovala předepsané periodické školení.

Požadavek odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování dráhy stanovuje § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb. a pro osoby řídící drážní dopravu pak tento požadavek upřesňuje § 14 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Odbornou způsobilost na základě výše uvedených právních předpisů stanovil provozovatel dráhy osobám řídícím drážní dopravu, v pracovním zařazení (povolání) výpravčí ve vnitřním předpisu SŽDC Zam 1 – Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Výpravčí DOZ žst. Louny složila dne 18. 6. 2002 periodickou zkoušku v rozsahu odborné zkoušky pro funkci výpravčí, v roce 2011 a 2012 absolvovala předepsané periodické školení.

Výpravčí žst. Louny složil dne 17. 6. 2002 periodickou zkoušku v rozsahu odborné zkoušky pro funkci výpravčí, v roce 2011 a 2012 absolvoval předepsané periodické školení.

Uvedení zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

Závada nebyla zjištěna.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Technologické postupy pro kontrolní činnost jsou obsaženy ve vnitřních předpisech a dalších opatřeních provozovatele dráhy a dopravce.

Provádění kontrol bezpečného provozování dráhy provozovatelem dráhy bylo zjišťováno rozborem předložené evidence kontrolní činnosti PO Louny za období od 1. 9. 2011 do vzniku MU. Kontrolní činnost se v obvodu PO Louny řídí dokumentem Opatření ředitele odboru řízení RCP ke kontrolní činnosti, č. j.: 28411/11-O11 ze dne 1. 9. 2011, **tento dokument nebyl přes opakované vyžádání DI provozovatelem dráhy předložen**. V dopise ze dne 8. 2. 2013 provozovatel dráhy sdělil, že četnost provádění kontrol byla ve sledovaném období stanovena vedoucím zaměstnancům takto:

- přednosta PO 2x měsíčně;
- náměstek přednosta PO 3x měsíčně;
- dozorčí provozu – neuvedeno.

Četnost kontrol byla, cit.: „v jednotlivých dopravních stanovená minimálně v rozsahu 1x měsíčně popř. 1x čtvrtletně“. Z těchto informací nemohl být plán kontrol a jeho plnění objektivně posouzen.

Provozovatel dráhy poskytl DI celkem 466 záznamů o provedení a výsledku kontrol v dopravních obvodech PO Louny vedoucími zaměstnanci tohoto PO. Poskytnutá dokumentace neobsahuje záznamy o činnosti kontrolorů dopravy. Rozsah předložené kontrolní činnosti uvádí následující tabulka č. 1.

Tabulka. č. 1: přehled kontrolní činnosti v PO Louny

Název dopravní	Počet kontrol absolutní	DK, DK + St/ jen St	Počet kontrol relativní [%]	Počet kontrol se zjištěním závad absolutní	Relativní počet kontrol se zjištěním závad [%]
žst. Bečov u Mostu	12	12/0	2,73	2	16,67
žst. Blatno u Jesenice	46	46/0	10,48	6	13,04
žst. Březno u Postoloprť	13	13/0	2,96	2	15,38
žst. Břvany	16	16/0	3,64	4	25
Deštnice Hl.	5	-/-	1,14	0	0
žst. Domoušice	12	12/0	2,73	2	16,67
žst. Horní Bříza	1	-/-	0,23	0	0
žst. Hořetice	0	0	0	0	0
žst. Hřivice	22	16/6	5,01	5	22,73
žst. Lišany u Žatce	27	13/9	6,15	4	14,81
žst. Lenešice	26	20/6	5,92	7	26,92
žst. Louny	14	14/0	3,19	2	14,29
žst. Louny předměstí	15	13/2	3,42	2	13,33
žst. Měcholupy	34	20/15	7,74	9	26,47
žst. Počeradý	0	0	0	0	0
žst. Postoloprť	10	9/1	2,28	0	0
žst. Sádek u Žatce	29	17/13	6,61	3	10,34
žst. Tmrovany	28	16/12	6,38	3	10,71
Odb. Velichov	12	-/-	2,73	0	0
Odb. Vrbka	10	-/-	2,28	3	30
žst. Žatec	34	18/16	7,74	3	8,82

Název dopravní	Počet kontrol absolutní	DK, DK + St/ jen St	Počet kontrol relativní [%]	Počet kontrol se zjištěním závad absolutní	Relativní počet kontrol se zjištěním závad [%]
žst. Žatec západ	33	20/13	7,52	2	6,06
žst. Žlutice	20	20/0	4,56	4	20
D3 Otročin, Štědrá, Bochov, Protivec, Chyš, Lubenec	8	-/-	1,82	0	0
DDŘ Petrohrad, Kryry, Vroutek, Podbořany, Kaštice, Žabokliky	3	-/-	0,68	0	0
DDŘ Louny – Peruc	1	-/-	0,23	0	0
DDŘ Třemošná u Plzně – Žihle	1	-/-	0,23	0	0
KJ Žatec – Louny	3	-	0,68	2	66,67
KJ Žatec – Blatno u Jesenice	2	-	0,46	0	0
KJ Louny – Postoloprty	1	-	0,23	0	0
KJ Louny – Most	1	-	0,23	0	0
celkem	** Výraz je chybný **	-	** Výraz je chybný **	** Výraz je chybný **	-
duplicitní záznamy	27	-	-	-	-
celkem poskytnutých záznamů	** Výraz je chybný **	-	-	-	-

Vysvětlivka: DDŘ = dopravní s dálkovým řízením provozu; DK = dopravní kancelář; D3 = dopravní se zjednodušeným řízením drážní dopravy; Hl. = hláška; KJ= kontrolní jízda; Odb. = odbočka; St. = stavědlo;

Jak z tabulky č. 1 vyplývá, proběhlo v obvodu PO Louny ve sledovaném období celkem 439 kontrol, když 27 předložených záznamů bylo zjevně duplicitních. Absolutně největší četnost provedených kontrol připadá na žst. Blatno u Jesenice (4 dopravní koleje, stanoviště obsluhy dálkového řízení provozu na trati Třemošná u Plzně – Žabokliky). V žst. Hořetice (3 dopravní koleje) a žst. Počeradý (6 dopravních kolejí, 2 rozsáhlé vlečky) naopak není evidována žádná kontrolní činnost.

V žst. Louny proběhlo podle předložené evidence 14 kontrol, což je 3,19 % z celkového počtu. Četností provedených kontrol se tak žst. Louny řadí do pěti žst. trvale obsazených dopravními zaměstnanci s celkově nejnižší kontrolní činností. Jsou to žst. Bečov u Mostu (3 dopravní koleje), žst. Březno u Postoloprty (2 dopravní koleje), žst. Domoušice (2 dopravní koleje) a žst. Postoloprty (4 dopravní koleje), která je sice odbočnou stanicí, ovšem s menším objemem provozní práce. Ve stanicích obdobné velikosti a rozsahu práce jako žst. Louny, v žst. Žatec a žst. Žatec západ proběhlo o 20, resp. 19 kontrol více.

V žst. Louny proběhly za sledované období následující kontroly:

- 9 v denní době pracovního dne;
- 3 v noční době pracovního dne;
- 2 v denní době dne pracovního volna.

Zaměření vykonaných kontrol podle předložené dokumentace bylo:

- provádění zápisů v EDD 2x;
- simulace výpadku napájení EDD 1x;
- kontrola dopravní dokumentace 7x;

- kontrola odevzdávky služby 2x;
- přímý výkon služby 8x;
- provádění rozhlasového hlášení 6x;
- orientační dechová zkouška 10x;
- dodržování hovorové kázně 2x;
- dodržování ústrojové kázně 8x.

Dále bylo vykonáno 7 kontrolních jízd, z toho 5 začínajících nebo končících v žst. Louny, se zaměřením na sledování jízdy vlaku osobami řídícími nebo se podílejícími na řízení drážní dopravy a na ústrojovou kázeň zaměstnanců.

Během těchto kontrol byl výkon služby zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy prokazatelně kontrolován 4x u výpravčí DOZ žst. Louny, z toho byla zjištěna 1 závada ve vedení dopravní dokumentace a u výpravčího žst. Louny byly provedeny 2 kontroly bez zjištěných závad.

Na základě dále uvedených skutečností DI konstatuje, že provozovatel dráhy rozvržením a zaměřením své kontrolní činnosti v žst. Louny nezajistil její dostatečnou účinnost, což se vzhledem k závadám zjištěným při šetření příčin a okolností vzniku MU projevilo na úrovni výkonu dopravní činnosti

Závady byly zjištěny.

Provádění kontrol bezpečného provozování drážní dopravy dopravcem bylo zjišťováno rozбором předložené evidence kontrolní činnosti ČD, DKV Plzeň, PP Louny za období od 1. 9. 2011 do vzniku MU. Kontrolní činnost s uvedeným zaměřením zajišťují odborně způsobilí zaměstnanci ČD, DKV Plzeň. V obvodu PP Louny se provádění kontrolní činnosti řídí:

- 1) vnitřními předpisy dopravce: ČD V1, ČD V 8/II a ČD V 3;
- 2) měsíčním plánem kontrolní činnosti kontrolorů vozby DKV Plzeň, který je sestavován operativně vždy na následující měsíc.

Dle předložené dokumentace bylo ve sledovaném období provedeno 93 kontrol, při kterých byl kontrolován výkon služby 62 strojvedoucích. Z toho 17 strojvedoucích bylo kontrolováno 2x a 6 strojvedoucích 3x. Osoby zúčastněné na MU v okruhu kontrolovaných zaměstnanců nebyly. Předložený rozsah kontrolní činnosti tím není v souladu se zněním článku 13 vnitřního předpisu ČD V 3:

„Kontrolní činnost kontrolorů vozby musí být organizována tak, aby zahrnovala přidělené provozní zaměstnance a oblasti činnosti. U každého přiděleného zaměstnance provede kontrolor vozby kontrolu provozní práce alespoň jednou za půl roku“.

Kontrolní činností bylo zjištěno 23 závad ve výkonu zaměstnanců, všechny byly projednány. Jak je patrné z obrázku č. 2, těžiště kontrolní činnosti spočívalo na rameni Most – Louny – Rakovník a na rameni Postoloprty – Louny – Lovosice. Na rameni Louny – Klobuky v Čechách – Slaný byl výkon kontrolní činnosti zcela minimální, z celkového počtu kontrol bylo na trati Slaný – Louny provedeno pouze 6 kontrol, tj. 6,45 % ze všech provedených kontrol. Dále byly 3 kontroly provedeny na vlacích Os 9753 (dne 5. 9. 2011, 6. 11. 2011 a 20. 11. 2011), 2 kontroly na vlacích Os 9754 (dne 6. 11. 2011 a 20. 11. 2011) a 1 kontrola na vlaku Sp 1711 dne 4. 1. 2012. Zjištěna byla pouze jedna závada, dne 6. 11. 2011, chybějící podpis v knize předávky.



Obr. č. 2: rozložení kontrolní činnosti PP Louny

Provedení kontrolních jízd určenými zaměstnanci DKV podle článku 455 vnitřního předpisu ČD V 1: „Vrchní přednosta DKV nebo jeho zástupce musí provádět nejméně dvakrát ročně (zpravidla před novým JŘ a před zimním obdobím) kontrolu svého obvodu, tj. i všech podřízených provozních jednotek. Vedoucí provozu, vedoucí oprav, vrchním přednostou DKV určení inženýři a technici železniční dopravy na úseku vedoucího provozu a vedoucího oprav vykonají 1 x za 2 měsíce jednu kontrolní jízdu na hnacím vozidle podle pokynů vrchního přednosta DKV. Tyto jízdy musí být nepravidelné (ve dne i v noci), s různým personálem a podle potřeby i ve dnech pracovního klidu“, nebylo dopravcem doloženo a nebylo tak možné posoudit jejich případná zjištění. Rovněž nebylo dopravcem doloženo provádění namátkových kontrol rychloměrných záznamů podle článku 70 vnitřního předpisu V8/II:

„Vrchní přednosta DKV stanoví ve svém obvodu způsob kontroly a odpovědné zaměstnance, kteří provádějí rozbor záznamů registrovaných rychloměrem dle platných rychlostních profilů tak, aby byla kontrolována činnost rychloměru, technologie obsluhy hnacího vozidla a

dodržování pravidel provozování drážní dopravy. Kontrolu je nutno provádět tak, aby nejméně dvakrát ročně byl kontrolován záznam jízdy každého strojvedoucího...“.

Dopravce vlaku Os 9756 a PMD nezajistil plnopočetné provedení kontrolní činnosti a na základě dalších zjištěných skutečností DI konstatuje, že nebyla zajištěna ani její dostatečná účinnost.

Závady byly zjištěny.

Požadavky na drážní vozidla dráhy celostátní jsou uvedeny v částech I. a II. přílohy č. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Obsah technických podmínek drážních vozidel dráhy celostátní upravuje část I. přílohy č. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Časové nebo kilometrické intervaly pro provádění pravidelné technické kontroly stanoví příloha č. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Rozsah technické kontroly je uveden v části I. přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

HDV CZ-ČD 95 54 5 809 495-5 mělo Průkaz způsobilosti ev. č. PZ 5669/98 – V. 22, vydaný Drážním úřadem dne 8. 12. 1998, pravidelná technická kontrola provedena dne 20. 12. 2011.

HDV CZ-ČD 95 54 5 809 434-4 mělo Průkaz způsobilosti ev. č. PZ 4873/98 – V. 22, vydaný Drážním úřadem dne 14. 8. 1998, pravidelná technická kontrola provedena dne 21. 11. 2011.

Závady nebyly zjištěny.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Kralupy nad Vltavou – Most byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 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, ev. č.: ÚP/2008/9002.

Dopravcem vlaku Os 9756 a PMD byly České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence k provozování drážní dopravy ev. č. L/2003/9000, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, vydané Drážním úřadem 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.

Drážní doprava byla 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.

Závady nebyly zjištěny.

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 a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení...*“;
- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.: „*Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování...*“;
- § 35 odst. 1 písm. a), g) zákona č. 266/1994 Sb.: „*Dopravce je povinen a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze“;*
g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“;
- § 1 písm. n) vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „*Pro účely této vyhlášky se rozumí n) posunem každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda drážního vozidla, nejde-li o jízdu vlaku“;*
- § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „*Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy“;*
- § 16 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „*Při posunu drážních vozidel tažením nesmí být překročena rychlost 40 km.h⁻¹ ... Při najíždění na drážní vozidla nesmí být překročena rychlost 5 km.h⁻¹“;*
- § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „*Činnosti při provádění posunu, ... posun mezi dopravami ... se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy“;*
- § 35 odst. 1 písm. f), g) h), i), p) 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 návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,*
g) při posunu přizpůsobila rychlost jízdy jízdě podle rozhledových poměrů tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu...;
h) hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná,
i) za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost;

- p) *při posunu, v obsazeném oddíle automatického bloku, a je-li to nařízeno, řídila hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů“;*
- § 2 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 376/2006 Sb.: *„Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy obsahuje v závislosti na druhu a rozsahu vykonávaných činností provozovatele dráhy celostátní nebo regionální nebo dopravce na těchto dráhách tyto prvky:*
 - b) *stanovení odpovědnosti vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců provozovatele dráhy za bezpečnost při provozování dráhy a organizaci drážní dopravy, zejména za zajištění bezpečné obsluhy dráhy ...“;*
 - § 2 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb. tím, že nebyl splněn požadavek uvedený v Příloze č. 1 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. odst. 2 písm. c) bod 2.: *„postupy zajišťující dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek stanovených:*
 - 2. *ve vnitrostátních právních předpisech“*, když znění článků 621 a 806 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 je v rozporu se zněním § 1 písm. n) vyhlášky č. 173/1995 Sb.

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:

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 41:
„... Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy ... Za daný pokyn odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, kdo jej má vykonat ... Kdo přijímá pokyn týkající se dopravních opatření daný telekomunikačním zařízením, musí jej opakovat, není-li uvedeno jinak, na důkaz, že jej správně pochopil...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 42:
„... Pokyny, týkající se výkonu dopravní služby, dává výpravčí. Pokynů výpravčího, týkajících se výkonu dopravní služby a bezpečnostních opatření, musí uposlechnout všichni zaměstnanci činní ve výkonu dopravní služby, jakož i ostatní osoby pracující ve stanici a přiděleném služebním obvodu...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 585:
„V písemných rozkazech je nutno uvádět jen pokyny, související s jízdou vlaku (PMD), za které strojvedoucí nebo člen obsluhy vlaku odpovídá a musí je plnit.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 599:
„Zápisy v písemných rozkazech (kromě předtištěných pokynů) musí být seřazeny podle směru jízdy vlaku.“
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 602:
„Zaměstnanec, který písemný rozkaz přijímá, je povinen si jej přečíst ještě před potvrzením převzetí. Případné nesrovnalosti se musí ihned odstranit. Pokud sepsaný rozkaz neodpovídá předchozím ustanovením o jeho sepsání, odmítne jej převzít.“;

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 603:
„Rozkazy V, Op, Z a V PMD sepisuje (tj. odpovídá za jejich správnost a podepisuje je) výpravčí...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 812:
... Rychlost jízdy PMD může být nejvíce 40 km/h, je-li tažen ...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 818:
„Při sjednávání jízdy PMD oznámí výpravčí sousední stanici, kam až se bude posunovat, na kterou traťovou kolej, dobu povoleného posunu...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 824:
„Žádost, souhlas k posunu, jakož i veškeré další potřebné údaje týkající se PMD zapisuje výpravčí do dopravního deníku.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 831:
„Strojvedoucí PMD, který opustí obvod stanice, musí být zpraven písemným rozkazem, ve kterém musí být vždy stanoveno, kdy a kde musí být jízda ukončena ukončena, směr jízdy, popř. i číslo traťové koleje (slovem), podmínky pro návrat PMD a další důležité okolnosti týkající se konkrétní jízdy...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 832:
„Výpravčí sepíše písemný rozkaz až po sjednání jízdy s výpravčím sousední obsazené stanice...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 článek 1319:
„Nemůže-li vlak pokračovat v další jízdě, posoudí strojvedoucí možnost odstranění vzniklé závady a oznámí tuto skutečnost výpravčímu přední stanice. Pokud se jedná o neodstranitelnou závadu na hnacím vozidle, vyžádá si přímo nebo prostřednictvím výpravčího zadní stanice pomocnou lokomotivu a zároveň uvede i kilometrickou polohu vlaku...“
- vnitřní předpis ČD V2 článek 23:
*„Lokomotivní četa je zejména povinna:
c) pozorovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi“;*
- vnitřní předpis ČD V15/I článek 361:
„Při správném účinkování průběžné brzdy musí strojvedoucí podle traťových podmínek, okamžité dopravní situace (vyjádřené návěstmi, radiotelefonním spojením apod.) a skutečné rychlosti vlaku (vozidla) zajistit
 - udržení rychlosti
 - snížení rychlosti
 - zastavení ...“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Traťové zabezpečovací zařízení traťového úseku Peruc – Klobuky v Čechách má průkaz způsobilosti ev. č. PZ 1360/09-E.46, vydaný Drážním úřadem dne 11. 8. 2009 na dobu neurčitou, pravidelná prohlídka a zkouška zařízení musí být provedena nejpozději dne 11. 8. 2014. Před vznikem MU nebyla v Záznamníku poruch evidována žádná závada. Poslední zápis před vznikem MU je ze dne 22. 3. 2012, kdy od 06:30 hodin do 10:30 hodin proběhla pravidelná údržba zařízení a je tam konstatováno: „*Zařízení přezkoušeno, v pořádku*“.

Staniční zabezpečovací zařízení žst. Peruc je dálkově ovládané traťové stavědlo ESA 11 s počítači náprav, zadávací pracoviště JOP DOZ je umístěno v žst. Louny. Zařízení má průkaz způsobilosti ev. č. PZ 1350/09-E.46, vydaný Drážním úřadem dne 10. 8. 2009 na dobu neurčitou, pravidelná prohlídka a zkouška zařízení musí být provedena nejpozději dne 10. 8. 2014. Poslední zápis před vznikem MU je ze dne 22. 3. 2012, kdy od 06:30 hodin do 10:30 hodin proběhla pravidelná údržba zařízení a je tam konstatováno: „*Zařízení přezkoušeno, v pořádku*“.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl stažen archiv elektronického stavědla ze dne dne 31. 3. 2012 v časovém rozsahu od 15:36:02 hodin do 15:40:04 hodin vnitřního času zařízení (čas T2), který po korekci odpovídá 15:19:55 hodin až 15:23:56 hodin SELČ (čas T1) a proveden jeho rozbor. Na základě tohoto rozboru bylo konstatováno: „*činnost staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11 v ŽST Peruc a navazujícího traťového zabezpečovacího zařízení APH-03 Klobuky v Čechách – Peruc byla ve sledovaném časovém úseku od 15:19:53 do 15:23:56 bez závad*“. Časový sled událostí evidovaných archivem zabezpečovacího zařízení ukazuje tabulka č. 2.

tabulka č. 2: časový sled událostí

čas		popis děje
T1	T2	
15:19:53	15:36:00	<ul style="list-style-type: none"> - kolej číslo 1 obsazena vlakem Os 9707; - na kolej číslo 2 postavena vjezdová vlaková cesta pro Os 9756; - ze 2. staniční koleje postavena odjezdová vlaková cesta směr Vrbno pro Os 9756; - traťový úsek Klobuky v Čechách - Peruc obsazen vlakem Os 9756; - traťový souhlas Klobuky v Čechách - Peruc udělen pro směr jízdy do Peruce.
15:19:55	15:36:02	<ul style="list-style-type: none"> - kolej číslo 1 obsazena vlakem Os 9707; - na kolej číslo 2 postavena vjezdová vlaková cesta pro Os 9756 (závěr vlakové cesty); - vjezdové návěstidlo L je již přestavěno do polohy zakazující jízdu - rušení vlakové cesty - světelné dohledací relé červeného světa vybuzeno; - ze 2. staniční koleje postavena odjezdová vlaková cesta směr Vrbno pro Os 9756; - traťový úsek Klobuky v Čechách - Peruc obsazen vlakem Os 9756.
15:23:41	15:39:48	<ul style="list-style-type: none"> - vjezdová vlaková cesta pro vlak 9756 na 2. staniční kolej zrušena, odjezdová cesta; - ze 2. staniční koleje ponechána beze změny; - z 1. staniční koleje postavena nouzová jízdní cesta směr Klobuky v Čechách; - traťový úsek Klobuky v Čechách - Peruc obsazen vlakem Os 9756; - na návěstidle S1 svítí přivolávací návěst.
15:23:56	15:40:03	<ul style="list-style-type: none"> - vlak Os 9707 (jako PMD) vjíždí do úseku za odjezdovým návěstidlem S1; - na návěstidle S1 svítí přivolávací návěst; - traťový úsek Klobuky v Čechách - Peruc obsazen vlakem Os 9756.

Závady nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Při ohledání na místě MU byl zjištěn stav koleje. Na koleji nebylo shledáno poškození, stav součástí dráhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Závady nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Pro řízení a organizování drážní dopravy použili výpravčí DOZ žst. Louny a žst. Klobuky v Čechách datový přenos zabezpečovacího zařízení DOZ a traťového telefonu. Ke komunikaci se strojvedoucím vlaku Os 9756, k aktivaci IZS a k vyrozumění vyšetřovacích orgánů použili výpravčí žst. Louny služební telefon. Ke komunikaci se strojvedoucím PMD použila výpravčí DOZ žst. Louny spojení TRS. Pro oznámení vzniku MU použil strojvedoucí vlaku Os 9756 služební telefon. Komunikace TRS, traťového a jednoho spojení služebního telefonu je v žst. Louny automaticky zaznamenávána. V použití komunikačních prostředků nebyly zjištěny závady.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV vlaku Os 9756, CZ-ČD 95 54 5 809 495-5 mělo Průkaz způsobilosti ev. č. PZ 5669/98 – V. 22, vydaný Drážním úřadem dne 8. 12. 1998, pravidelná technická kontrola provedena dne 20. 12. 2011 s výsledkem – „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách“. Dne 18. 12. 2010 bylo HDV váženo s výsledkem: „Celková hmotnost vozidla, zatížení na podvozek, zatížení na nápravu a kolo odpovídají Vyhlášce Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah č. 173/1995 Sb., příloha 3, část I, bod 10“. Zjištěná celková hmotnost činí 19960 kg, rozdíl průměrné a zjištěné hmotnosti na nápravu činí u běžné nápravy -1,4 % , u hnací nápravy +1,4 %.

Hnací drážní vozidlo CZ-ČD 95 54 5 809 495-5 bylo v době vzniku MU vybaveno registračním rychloměrem TELOC – RT 13 Hasler číslo G06 040. V rychloměru byl vložen rychloměrný proužek s uhlíkovou vrstvou typu KAPS – COMM – Český Krumlov, s rozsahem rychlostní stupnice 120 km.h⁻¹.

Při vyjmutí rychloměrného proužku z registračního rychloměru byly zjištěny tyto skutečnosti:

- pisátko registrace rychlosti je vertikálně o 1 – 2 mm opožděno za pisátkem registrace času
- jiné odchylky nebyly zjištěny.

Zjištěné odchylky byly při posouzení rychloměrného záznamu uplatněny. Přesný čas při vyjmutí rychloměrného proužku byl stanoven podle hodinek přítomné, odborně způsobilé, pověřené osoby dopravce.

Z rozboru rychloměrného proužku vyplývá:

- ve 14:58 hodin vlak zastavil;
- v 15:27 hodin masivní odskočení pisátka registrace času;
- v místě a čase MU nebyl vlak Os 9756 v pohybu.

Vlakový zabezpečovač byl v činnosti a v průběhu předchozí jízdy byl strojvedoucím obsluhován.

Z komisionálního zjištění technického stavu drážního vozidla provedeného dne 2. 4. 2012 v DKV Plzeň, PP Louny vyplývá, že HDV bylo dopravcem používáno ve stavu odpovídajícím technické způsobilosti.

Technický stav HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Závada nebyla zjištěna.

Hnací drážní vozidlo PMD, CZ-ČD 95 54 5 809 434-4 mělo Průkaz způsobilosti evidenční číslo PZ 4873/98 – V.22, vydaný Drážním úřadem Praha dne 14. 8. 1998, pravidelná technická kontrola provedena dne 21. 11. 2011 s výsledkem – „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách“. Dne 2. 6. 2007 bylo HDV váženo s výsledkem: „Celková hmotnost vozidla, zatížení na podvozek, zatížení na nápravu a kolo odpovídají Vyhláše Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah č. 173/1995 Sb., příloha 3, část I, bod 10“. Zjištěná celková hmotnost činí 19480 kg, rozdíl průměrné a zjištěné hmotnosti na nápravu činí u běžné nápravy -1,2 % , u hnací nápravy +1,2 %.

HDV CZ-ČD 95 54 5 809 434-4 bylo v době vzniku MU vybaveno registračním rychloměrem TELOC – RT 13 Hasler číslo 81009. V rychloměru byl vložen rychloměrný proužek s uhlíkovou vrstvou typu KAPS – COMM – Český Krumlov, s rozsahem rychlostní stupnice 120 km.h⁻¹.

Při vyjmutí rychloměrného proužku z registračního rychloměru nebyly zjištěny odchylky. Přesný čas při vyjmutí rychloměrného proužku byl stanoven podle hodinek přítomné, odborně způsobilé, pověřené osoby dopravce.

Z rozboru rychloměrného proužku vyplývá:

- rozjezd HDV ze žst. Peruc je registrován v 15:25 hodin, rychlost jízdy rovnoměrně stoupá;
- na dráze 100 m dosažena rychlost 40 km.h⁻¹;
- po ujetí cca 280 m dosažena rychlost 50 km.h⁻¹;
- po ujetí cca 480 m dosažena rychlost 60 km.h⁻¹;
- v 15:26 hodin, po ujetí cca 950 m dosažena rychlost 68 km.h⁻¹;
- v 15:26 hodin až 15:27 hodin registrován nejprve pokles rychlosti jízdou výběhem na 60 km.h⁻¹, po té opět její zvýšení a kolísání mezi 65 km.h⁻¹ a 62 km.h⁻¹;
- v 15:27 hodin, po ujetí 2000 m, na dráze 250 m pozvolné snížení rychlosti na 50 km.h⁻¹;
- následuje kolmý pokles záznamu rychlosti a odskočení pisátka registrace času.

Rychlost HDV v okamžiku vzniku MU nelze jednoznačně stanovit, neboť křivka rychlosti je kolmá bez časového posuvu. Rovněž tak není možno určit čas a ujetou dráhu v okamžiku nárazu. Záznam je v této části zjevně nekorektní vlivem smýkání kol v poslední fázi brzdění.

Vlakový zabezpečovač byl v činnosti a v průběhu registrované směny strojvedoucím obsluhován.

Provozovatelem dráhy stanovená maximální rychlost pro jízdu PMD, 40 km.h⁻¹, byla od odjezdu ze žst. Peruc až do konce korektního záznamu rychloměru překročena.

Z komisionálního zjištění technického stavu drážního vozidla provedeného dne 2. 4. 2012 v DKV Plzeň, PP Louny, vyplývá, že HDV bylo dopravcem používáno ve stavu odpovídajícímu technické způsobilosti. Technický stav HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Stav brzdového ústrojí HDV nebyl pověřenou osobou na místě MU ani později, v průběhu šetření příčin a okolností MU, dopravcem zjišťován.

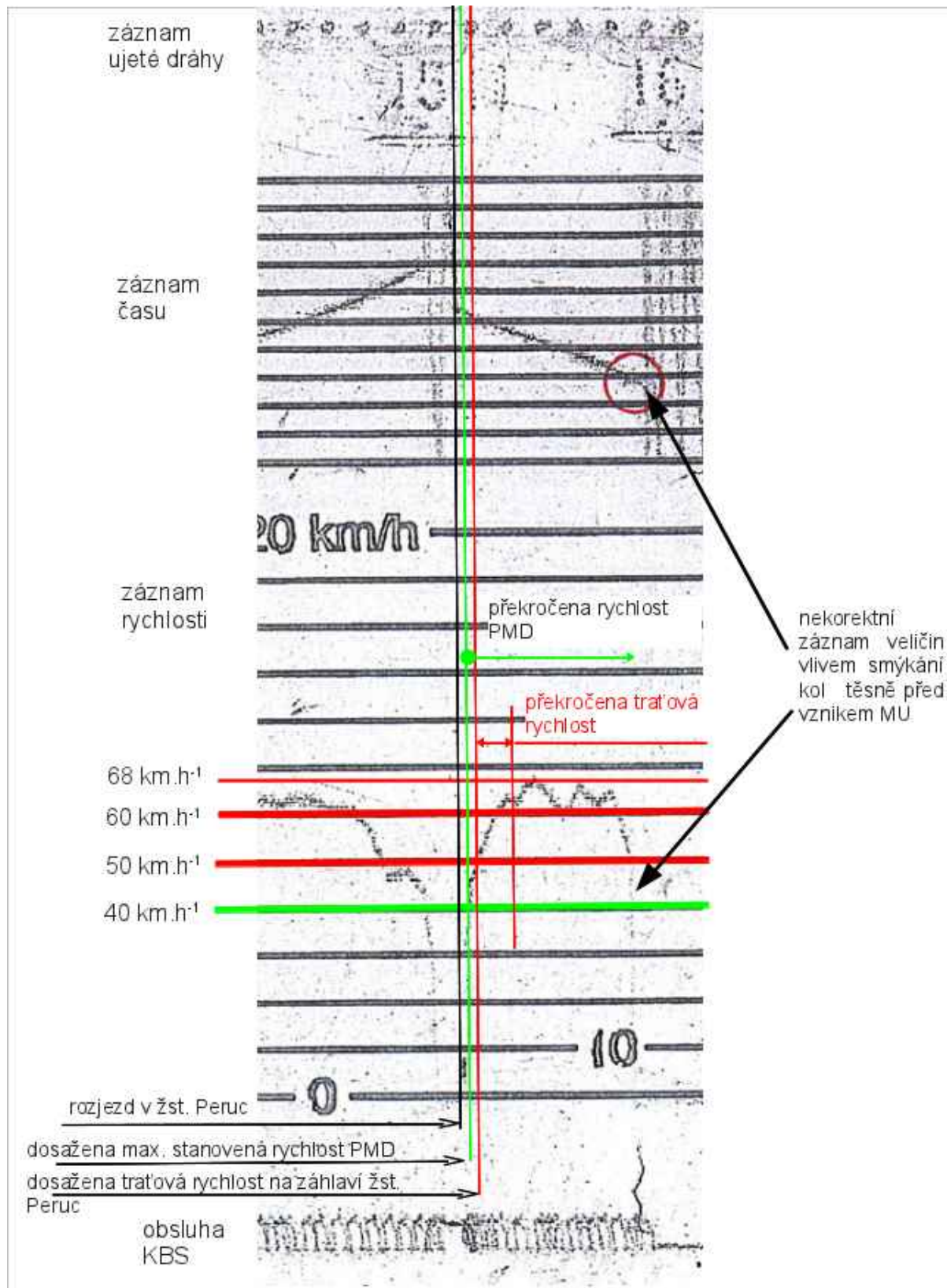
Pověřená osoba provozovatele dráhy a dopravce přítomná na místě MU k tomu v námitce k protokolu o výkonu státního dozoru ve věcech drah č. j.: 7-1263/2012/DI-2 uvedla, cit.: „... na místě MU nebylo možno tuto skutečnost ověřit, a to z důvodu značné devastace motorového vozu ...“.

Pověřená osoba dopravce ke skutečnosti, že stav součástí brzdového ústrojí nebyl zjišťován ani později ve vyznění o odstranění závad zjištěných při výkonu státního dozoru ve věcech drah č. j.: 7-1314/2012/DI uvádí, cit.: „... *technická závada na tomto motorovém voze nebyla zjištěna ani uplatněna (uvedeno ve Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU, č. j.: 56336/2012-O12). Na místě MU nebylo možno tuto skutečnost ověřit a to z důvodu značné devastace motorového vozu ...*“

Jak vyplynulo z výsledků komisionální prohlídky, došlo při MU u HDV PMD k utržení spalovacího motoru, což bylo důvodem, dle stanoviska osoby pověřené za dopravce a provozovatele dráhy k šetření MU, k nemožnosti vykonání zkoušky brzdy, resp. k neověření stavu brzdového ústrojí, na místě vzniku MU. Rovněž u HDV vlaku Os 9756 bylo dle komisionální prohlídky zjištěno poškozené zavěšení spalovacího motoru. Z Protokolu o výsledku svědka, sepsaného PČR, však vyplývá, že po příjezdu pomocného HDV pro odtažení obou HDV z tratě byla zkouška brzdy provedena na všech spojených HDV, naplnění vzduchových válců bylo provedeno z tohoto HDV a brzdy byly v pořádku. HDV PMD dle rozboru rychloměrného proužku spolehlivě brzdilo, strojvedoucí tohoto HDV při jeho převzetí na začátku směny potvrdil, že brzda je v pořádku a ani bezprostředně po vzniku MU závadu v brzdění neuváděl, naopak uvedl, že jel příliš rychle.

Přestože na místě MU předal VI DI odborně způsobilé osobě pověřené za dopravce ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU dožádání s požadavkem na účast na komisionální prohlídce, tato byla provedena již v pondělí 2. 4. 2012 (k MU došlo v sobotu 31. 3. 2012) bez účasti DI.

Závada byla zjištěna.



Obr. č. 3: část rychloměrného záznamu HDV CZ-ČD 95 54 5 809 434-4 od rozjezdu ze žst. Peruc do vzniku MU

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Organizování jízd vlaků v mezistaničním úseku mezi žst. Klobuky v Čechách a žst. Peruc a příprava vlakových cest pro odjezd a vjezd vlaku v žst. Peruc se provádí dle ustanovení vztažných právních předpisů, aplikovaných provozovatelem dráhy do technologických postupů obsažených v jeho vnitřních předpisech, včetně ZDD. Z posouzení automaticky vedené dopravní dokumentace výpravčí DOZ žst. Louny mimo jiné vyplývá:

- ve 14:44:53 hodin byl ohlášen ze žst. Klobuky v Čechách do žst. Louny pomocí zadávacího terminálu DOZ předvídaný odjezd vlaku Os 9756 ve 14:50 hodin ze žst. Klobuky v Čechách do žst. Peruc. Ve 14:50:59 hodin je registrován odjezd tohoto vlaku ze žst. Klobuky v Čechách;
- v 15:21 hodin telefonicky výpravčí DOZ žst. Louny potvrdila výpravčí žst. Klobuky v Čechách skutečnost, že mezi zastávkou Telce a žst. Peruc uvázl vlak Os 9756, a sjednala s ní jízdu PMD pro tento vlak do km 75,500 a zpět, dále jej v 15:21:41 hodin, v souladu s pokyny pro obsluhu zařízení GTN, pod fiktivním označením 809001 zavedla i do dopravní dokumentace. Pod tímto označením je evidován odjezd ze žst. Peruc v 15:23:59 hodin. V textovém zápisu dopravní dokumentace nejsou evidovány vnitřním předpisem provozovatele dráhy povinné údaje o jízdě PMD.

Činnost traťového zabezpečovacího zařízení je v závislosti na jízdě DV automatická.

Výpravčí DOZ žst. Louny nařídila strojvedoucímu vlaku Os 9707 sepsání rozkazu Pv, v části „Jiné příkazy“ mu nadiktovala rozkaz pro jízdu PMD v tomto znění:

„Jedete jako PMD směrem na Klobuky v Čechách. Jedete pro uvázlý vlak Os 9756, který je v km 75,500, který si vyžádal pomocné hnací vozidlo. Po spojení s vlakem 9756 jedte zpět do stanice Peruc jako PMD. Přeš přejezd v km 75,309 jedte se zvýšenou opatrností. Návěstidla pro vaši jízdu platí.“

Fotokopie celého rozkazu je v kap. 7, Foto 5.

V rozkazu nebylo jednoznačně určeno místo, kam je nejdále jízda PMD povolena, a neobsahoval časový údaj, kdy má být posun nejpozději ukončen. Také v něm byl příkaz k jízdě se zvýšenou opatrností přes železniční přejezd v km 75,309, který se ovšem ve směru jízdy PMD nacházel 191 m za vypočtenou polohou čela vlaku Os 9756. Tento pokyn a další pokyn o platnosti návěstidel nebyly v rozkazu řazeny poslopně vzhledem k předpokládané jízdě PMD.

Strojvedoucí vlaku Os 9707 takto nadiktovaný rozkaz sepsal a bez dalších připomínek přijal. Ze žst. Peruc odjel na návěst PN odjezdového návěstidla S 1, ačkoli o skutečnosti, že pro jeho odjezd platí návěst pro jízdu vlaků, nebyl jednoznačně zpraven. Po rozjezdu plynule zvyšoval rychlost HDV tak, že na zhlaví žst. Peruc překročil maximální stanovenou rychlost PMD a překročenou rychlost udržoval až do místa vzniku MU.

Strojvedoucí vlaku Os 9756 si po té, co zjistil, že jím řízené HDV není schopno pohybu vlastní silou, vyžádal u výpravčích žst. Louny příjezd pomocného HDV. Při jeho vyžádání neuvedl kilometrickou polohu vlaku Os 9756. Uvedl pouze odhadnutou vzdálenost, kterou vlak ujel ze zastávky Telce. Přitom 72 m před čelem a 14 m za koncem

vlaku se nacházely čitelné hektometrovníky. Poté, co mu výpravčí žst. Louny oznámil, že pomocné HDV již jede, rozsvítil strojvedoucí na čele uvázlého vlaku 2 červená světla a šel očekávat příjezd PMD před vlak Os 9756. Přiblížil se tak k hektometrovníku před čelem vlaku na cca 52 – 57 m, ani tehdy nezjišťoval na něm napsaný údaj.

Závady byly zjištěny

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

Přepis záznamů telefonních hovorů zaznamenaných záznamovým zařízením umístěným v žst. Louny.

Hovor zahájený v 15:03:46 hodin mezi strojvedoucím vlaku Os 9756 a výpravčím žst. Louny, strojvedoucí oznámil vznik poruchy na HDV:

výpravčí	Louny doprava.
strojvedoucí	(<i>příjmení strojvedoucího</i>), čau.
výpravčí	Ahoj.
strojvedoucí	Hele, na 97...co to je?...56...
výpravčí	No
strojvedoucí	Stojím za Telcema, nejede mi to...
výpravčí	Aha.
strojvedoucí	Ještě budu, ještě můžu chvíli zkoušet, strojmistrovi sem to volal taky, ale zatím stojím a ani se to nehne.
výpravčí	No tak zkoušej a až budeš vědět, že to je, že to je stopro, tak potom zavolej.
strojvedoucí	Dobře.
výpravčí	Jo ...
strojvedoucí	Dobře.
výpravčí	Tak jo, já to řeknu Klobucký, dobrý ...
strojvedoucí	Jo.
výpravčí	Dobrý, jo.

Hovor zahájený v 15:04:26 hodin mezi výpravčí DOZ žst. Louny (v přepisu DOZ) a výpravčí žst. Klobuky v Čechách (v přepisu Klobuky) do hovoru zasáhl i výpravčí žst. Louny (v přepisu Louny), výpravčí DOZ žst. Louny informovala výpravčí žst. Klobuky v Čechách o uváznutí vlaku Os 9756:

Klobuky	Ano.
DOZ	Mě tam uvíz na trati motor, stojí někde za Telcema.
Klobuky	Já to vidím, že ... (<i>části hovoru není rozumět</i>).
DOZ	Hm.
Klobuky	A voni ti volali?
DOZ	No teď volali, no, mluvili s kolegou.

Klobuky	Tak to je pěkný (<i>delší pomlka</i>) a co s tím provedem?
DOZ	No, tak já ... (<i>obrací se na výpravčího Louny mimo telefonní hovor</i>) A ty si se s ním domlouval jak se, jak pro něj stáhneš?
Louny (mimo hovor)	Až ti řekne stoprocentně, že mu to nejede...
DOZ	Jo, aha...
Louny (mimo hovor)	Řek, že to ještě bude zkoušet.
DOZ	(<i>již do telefonu</i>) Že to ještě chvílku bude zkoušet, no tak uvidíme...
Klobuky	Jo, dobře...
DOZ	Hm.
Klobuky	Tak jo.
DOZ	Tak jo.

Hovor zahájený v 15:08:44 hodin mezi výpravčím žst. Louny a strojvedoucím vlaku Os 9707, později PMD, výpravčí žst. Louny informoval strojvedoucího vlaku Os 9707 o uváznutí vlaku Os 9756 a možnosti, že s HDV vlaku Os 9707 pro tento uváznutý vlak pojede:

strojvedoucí	A 9707 na příjmu.
výpravčí	Louny doprava, ahoj...
strojvedoucí	Nazdar.
výpravčí	Hele, poslouchej, teďkon volal, ten, (<i>jméno a příjmení strojvedoucího vlaku Os 9756</i>), že tam někde stojí před Telcema...
strojvedoucí	No.
výpravčí	... a nejede mu to. Takže von to bude ještě zkoušet chvíli, jestli mu to pojede, nebo nepojede...
strojvedoucí	Hm.
výpravčí	...a až se potom ozve stoprocentně a budeme vědět, tak kdyby mu to nejelo...
strojvedoucí	Jo.
výpravčí	...tak by si musel vysadit lidi, machnul by si pro něj jako PMD, stáhnul bys ho do Peruce...
strojvedoucí	Hm.
výpravčí	...a pak by si pokračoval dál. Jo, ale muselo by to bejt bez lidí, protože se na PMD nemůže jezdit s lidma. Jo?
strojvedoucí	Jasně, je mi to jasný.
výpravčí	Takže buď, buď připravenej a uvidíme, jak to bude pokračovat.

strojvedoucí	Dobry, dobry
výpravčí	Tak jo.
strojvedoucí	Tak jo.

Hovor zahájený v 15:13:47 hodin mezi strojvedoucím vlaku Os 9756 a výpravčí DOZ žst. Louny (v přepisu DOZ), posléze se zapojil i výpravčí žst. Louny (v přepisu výpravčí):

DOZ	Louny doprava.
strojvedoucí	<i>(příjmení strojvedoucího)</i> , na tý 56.
DOZ	Nazdar, no...
strojvedoucí	Stojím jako přibitej a už se to asi nehne, volal jsem, i s elektrikářem jsem mluvil, zkoušíme psí kusy, nejezdí to...
DOZ	Hele, tak mi řekni řekni prosím tě kilometr, my tam pro tebe sjedem teda tou 7, a jinak pro tebe pak vypraví motor se střídáním...
strojvedoucí	Hele jediný, co bych moh, tak by se to možná skutálelo zpátky, protože jsem furt do kopce, zpátky do toho, do Klobuk.
DOZ	No, to si myslím, bude lepší, když ta 7 pro tebe šáhne, to je blíž.
strojvedoucí	Jo?
DOZ	Nó, řekni mi kilometr, kde stojíš.
strojvedoucí	Hele, je to nákejch 200 metrů nad zastávkou...
DOZ	Prosim tě, nemáš kilometrovník?
strojvedoucí	za Telcema směr...
DOZ	Kilometrovník...
strojvedoucí	No hledam ho, nevidim ho...
DOZ	Koukej, koukej... <i>(prosebně)</i>
strojvedoucí	Vidim kilometrovník, ale nevidím, nevidím na číslo. <i>(pomlka)</i> Kolem sebe, úplně přesně nic nemám.
výpravčí	<i>(oslovení strojvedoucího křestním jménem)</i> , ty už si vyjel jako ze zastávky Telce...
strojvedoucí	Jo.
výpravčí	Směrem na Peruc? Jo?
strojvedoucí	Jo, jo, jo, přesně tak.
výpravčí	A stojíš 200 metrů za zastávkou? Jo?
strojvedoucí	Ano, směrem Peruc.
výpravčí	Tak my mu to tam takhle zkusíme tedy spočítat, kolik maj ty Telce a odečteme od toho těch 200 metrů, a řekneme mu to. No von tam pro tebe přijede, machne tam, stahne tě, a tam pak...
DOZ	Počkáš na toho <i>(příjmení zaměstnance, který měl strojvedoucího vystřídat)</i> .
výpravčí	...no ty počkáš na <i>(příjmení zaměstnance, který měl strojvedoucího</i>

	vystřídat).
DOZ	Tak jo, tak já to s nim jdu domluvit a ty se ani nehni.
výpravčí	Hele eště mi řekni, dej mi telefonní číslo na ten mobil...nebo ty ho máš?
<i>mluví všichni najednou</i>	
DOZ	796 ...
výpravčí	Tak von, vona už ho má.
DOZ	Nebo 794 vid' máš, (<i>následuje diktování dvou trojčíslí</i>).
výpravčí	Hm, dobrý, tak tam vydržte na tom, my se za chvíli ozvem.

Hovor zahájený v 15:08:44 hodin mezi výpravčí DOZ žst. Louny (v přepisu DOZ) – strojvedoucím PMD (v přepisu strojvedoucí), diktát písemného rozkazu:

strojvedoucí	No, 9707 na příjmu.
DOZ	No, tady doprava Louny, ahoj.
strojvedoucí	Nazdar.
DOZ	Tak, takže si připrav to pévéčko, Pv rozkaz, Příkaz vlaku, teda tak.
strojvedoucí	Já mám připravený, tak deme na to.
DOZ	Takže tamto navrch proškrtni a do jinejch příkazů, část 8, budeme sepisovat.
strojvedoucí	Počkej, já si tam ještě musím dát, aby mi to nepropisovalo...
DOZ	No.
strojvedoucí	Takovej ten sajrajt tam musím dát. (<i>delší pomlka</i>) Takže můžeme.
DOZ	Takže, jízda PMD...
strojvedoucí	Počkej, příkaz vlaku, číslo?
DOZ	No počkej, číslo, jako mý číslo? Já to nebudu asi, já si to nahrávám, takže si tam někde napiš dole jestli chceš číslo toho fonogramu...
strojvedoucí	Jiné, jiné příkazy, jiné příkazy teda, jo?
DOZ	No jiné příkazy, Ano.
strojvedoucí	No, takže jedem.
DOZ	Takže, jedete jako PMD...
strojvedoucí	<i>zvolna opakuje</i> , No...
DOZ	Směrem Klobuky v Čechách...
strojvedoucí	(<i>zvolna opakuje</i>) Směrem na Klobuky v Čechách, no...
DOZ	Eee, ty vado, dyž já přesně nevím jestli to tam psát, jo, no, počkej, počkej, jízdu..., tady, jedete pro uvázlý vlak...
strojvedoucí	Jedete pro uvázlý vlak, no...
DOZ	9756.
strojvedoucí	9756.

DOZ	E, který je v kilometru 75 celých 500.
strojvedoucí	Který je v kilometru, kolik?
DOZ	75 celých 500.
strojvedoucí	75 celých 500.
DOZ	Říkal, že asi tak 200 metrů za zastávkou, Teleckou, jo?
strojvedoucí	Dobře, 75 celých 500.
DOZ	Eee, který si vyžádal pomocné hnací vozidlo.
strojvedoucí	Který si vyžádal...
DOZ	Pomocné hnací vozidlo.
strojvedoucí	Pomocné hnací vozidlo, (<i>k vlakvedoucí</i>) můžeš je vyhodit, jo. No?
DOZ	Po spojení s vlakem.
strojvedoucí	Po ... po...
DOZ	Po spojení s vlakem 9756...
strojvedoucí	Po spojení s vlakem 9756, no?
DOZ	Jede..., jedte...
strojvedoucí	Jedte...
DOZ	Do stanice Peruc.
strojvedoucí	Jedte do stanice zpět Peruc...
DOZ	Jako PMD...
strojvedoucí	Do stanice Peruc...
DOZ	A přes ... jako PMD...
strojvedoucí	Jako PMD, no?
DOZ	A přes kilometr, přes přejezd v kilometru, přes PZT, PZZ teda.
strojvedoucí	Přes přejezd.
DOZ	V kilometru 75 celých 309.
strojvedoucí	70...
DOZ	5 celých 309.
strojvedoucí	75 celých.
DOZ	309.
strojvedoucí	309.
DOZ	Jedte se zvýšenou opatrností.
strojvedoucí	Jedte se zvýšenou opatrností, hm.
DOZ	No, takže to by bylo všechno do toho, toho...
strojvedoucí	Návěstidla pro mě platí? Ju?
DOZ	Návěstidla budou pro tebe platit.

strojvedoucí	Ano.
DOZ	Takže teď budeme chvíli čekat, já sem si to, blbec, nezhasla hnedky. Já tě zpátky vemu, já tě zpátky vemu na vedlejší kolej, na tu 3.
strojvedoucí	Ano.
DOZ	Aaa...
strojvedoucí	Tam se utrhnu...
DOZ	Utrhneš se objedeš to po první a pojedíš do Klobuk.
strojvedoucí	Objedu to, a pak pojedu do Klobuk, jasně.
DOZ	Jo?
strojvedoucí	Je mi to jasný.
DOZ	Dobře tak jo, takže na návěstidla.
strojvedoucí	Ještě podpis strojvedoucího, tady je (<i>příjmení strojvedoucího</i>), eeee, výpravčí? Příjmení?
DOZ	(<i>příjmení výpravčí</i>)
strojvedoucí	(<i>příjmení výpravčí</i>), dobrá, tak jo.
DOZ	Tak, jo.

Hovor zahájený v 15:21:04 hodin mezi výpravčí DOZ žst. Louny (v přepisu DOZ) a výpravčí žst. Klobuky v Čechách (v přepisu Klobuky), sjednání jízdy pomocného HDV jako PMD:

DOZ	(<i>mluví k někomu mimo hovor</i>)To, já to vůbec nevím jak se to domlouvá.
Klobuky	Ano.
DOZ	Takže, eee, takže vlak 9756 uvázl v kilometru 75 – 500.
Klobuky	Rozumím.
DOZ	Takže ... žádám o souhlas s PMD pro uvázlý vlak 9756 do kilometru 75 celých 500 a zpět na Peruc. DOZ.
Klobuky	A s posunem do kilometru 75 celých 5, jo?
DOZ	Hm.
Klobuky	Souhlasím. (<i>příjmení výpravčí žst. Klobuky v Čechách</i>)
DOZ	Já vůbec nevím jak se to říká, teda.
Klobuky	Já taky ne.
(<i>obě se smějí</i>)	
DOZ	No nějak tak je to, já to tam musím nějak sesmolit, ještě do toho ... Tak jo, takže pak se ti ozvu, až se vrátěj na Peruc, jo?
Klobuky	Jo, bezva (?). (<i>druhému slovu je velmi špatně rozumět</i>)

Hovor zahájený v 15:25:30 hodin mezi výpravčí DOZ žst. Louny (v přepisu DOZ) a výpravčí žst. Klobuky v Čechách (v přepisu Klobuky), zrušení oznámeného předvídaného odjezdu vlaku Os 9707 ze žst. Peruc:

DOZ	Ano.
Klobuky	Hele, já jsem si zrušila ten předvídaný odjezd, jo?
DOZ	Jo, dobře, dobře, dobře.
Klobuky	A co, to, dalas mi tam to PMD, v kolik jsi říkala, že to odjede?
DOZ	Jéžíš marja, já sem neříkala, v kolik to odjede, odjela sem ve 23.
Klobuky	Ve 23, dobře, děkuju.

Hovor zahájený v 15:27:34 hodin mezi strojvedoucím vlaku Os 9756 a výpravčím žst. Louny, strojvedoucí oznámil vznik MU:

výpravčí	Doprava Louny
strojvedoucí	Co, (<i>příjmení strojvedoucího</i>), na tý, na tom motoru...
výpravčí	No.
strojvedoucí	Hele, (<i>křestní jméno strojvedoucího PMD</i>) to neubrzdil a řachnul to do nás.
výpravčí	Ty krás...., hm dobrý ..., hele (<i>oslovení strojvedoucího křestním jménem</i>), za chvíli ..., nic ..., stalo se něco někomu?
strojvedoucí	Počkej, zjišťujeme ... počkej. (<i>mimo hovor</i>) Tak co pani? Zavoláme záchranku? (<i>zpět k výpravčímu</i>) Jo, pošli sem záchranku.
výpravčí	Jo? dobrý, tak jo.
strojvedoucí	Srazili sme se, vokna sou venku, byla to docela rána.
výpravčí	Jo, jo jo. Dobře.
strojvedoucí	Pošli sem záchranku.
výpravčí	Jo, jo jo, já ti tam zavolám.

S výjimkou posledního hovoru jsou všechny zaznamenané rozhovory vedeny poklidně.

Závady byly zjištěny.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo zajištěno a řádně zabezpečeno provozovatelem dráhy a dopravcem v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb. v součinnosti s PČR.

Závady nebyly zjištěny.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Zúčastněné osoby dopravce:

- strojvedoucí vlaku Os 9756 nastoupil na směnu dne 31. 3. 2012 ve 03:07 hodin, od 08:00 hodin do 09:27 hodin měl plánovaně směnu přerušenu, do vzniku MU neodpracoval 6 hodin, proto na čerpání přestávky na jídlo a oddech ještě neměl nárok. Přestávka na jídlo a oddech nebyla rozvrhem směny stanovena. Odpočinek před směnou byl 7,68 hodin;
- strojvedoucí vlaku PMD nastoupil na směnu dne 31. 3. 2012 ve 13:28 hodin, do vzniku MU odpracoval 2 hodiny, proto na čerpání přestávky na jídlo a oddech ještě neměl nárok. Přestávka na jídlo a oddech nebyla rozvrhem směny stanovena. Odpočinek před směnou byl 16,53 hodin;
- vlakvedoucí vlaku Os 9756 nastoupila na směnu dne 31. 3. 2012 ve 03:33 hodin, v průběhu směny čerpala 2 přestávky na jídlo a oddech, vždy v trvání 30 minut, od 08:35 hodin do 09:05 hodin a od 12:37 hodin do 13:07 hodin. Odpočinek před směnou byl 13,83 hodin;
- vlakvedoucí vlaku Os 9707 nastoupila na směnu dne 31. 3. 2012 ve 05:57 hodin, mezi 07:02 hodin a 08:42 hodin měla směnu přerušenu, přestávku na jídlo a oddech v trvání 30 minut čerpala od 13:02 hodin do 13:32 hodin. Odpočinek před směnou byl 15,28 hodin.

Zúčastněné osoby provozovatele dráhy:

- výpravčí DOZ žst. Louny nastoupila na směnu dne 31. 3. 2012 v 05:45 hodin. Přestávka na jídlo a oddech nebyla rozvrhem směny stanovena. Odpočinek před směnou byl 72 hodin;
- výpravčí žst. Louny nastoupil na směnu dne 31. 3. 2011 v 06:12 hodin. Přestávka na jídlo a oddech nebyla rozvrhem směny stanovena. Odpočinek před směnou byl 72 hodin;

Zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravce, kteří nemají přestávku na oddech a jídlo stanovenu rozvrhem směny, jsou povinni čerpat přiměřenou dobu na oddech a jídlo ve vhodných provozních dobách v souladu s ustanovením KS (SŽDC: čl. 2.5.4 KS, ČD: čl. 4 KS).

Zaměstnavatelé poskytli podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s § 90 ZP.

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

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

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

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště a vozidla nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje obdobné MU:

- ze dne 4. 11. 2011 mezi žst. Droužkovice a odb. Dubina, kdy došlo ke srážce pomocného HDV jedoucího jako PMD s čelem uvázlého vlaku Vn 58794. Příčinou vzniku MU byla nedovolená jízda HDV za místo, kam byla pokynem provozovatele dráhy jízda PMD povolena. Jako faktor, který přispěl ke vzniku MU, byly chyby v obsluze HDV, které vedly na spádu a znečištěné koleji ke smýkání kol HDV a nakonec srážce se stojícími DV;
- ze dne 10. 4. 2011 v nákladišti Praha – Žižkov, kdy došlo ke srážce posunového dílu jedoucího jako PMD s odstavenými DV. Příčinou vzniku MU byla nedovolená jízda posunového dílu za místo, do kterého byla jejich jízda povolena jako PMD, a neprovedení přestavení a uzamčení výhybek pro jízdu na technologickým postupem stanovenou kolej v nákladišti Praha-Žižkov před odjezdem předchozího PMD do žst. Praha-Malešice. Jako faktor, který přispěl ke vzniku MU, byly nedostatečné a nejednoznačné technologické postupy pro provádění obsluhy nákladiště Praha-Žižkov;
- ze dne 1. 9. 2009, kdy mezi žst. Horní Lipová a žst. Ostružná došlo ke srážce pomocného HDV jedoucího jako PMD s čelem uvázlého vlaku Os 3613. Příčinou vzniku MU byla nedovolená jízda za místo, kam byla pokynem provozovatele dráhy jízda PMD povolena. Jako faktor, který přispěl ke vzniku MU, byla chyba osoby řídící drážní vozidlo, která se při určení polohy uvázlého vlaku řídila doplňující ústní informací na místo pokynů, uvedených v písemném rozkazu.

Na základě zjištěných příčin a okolností vzniku této MU vydala DI bezpečnostní doporučení:

Provozovateli dráhy SŽDC:

- do technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy doplnit postup, pokyn pro případ nutného dalšího pohybu drážního vozidla za kilometrickou polohu povolené jízdy PMD uvedenou v pokynu provozovatele dráhy.

Provozovateli dráhy SŽDC, a dopravci ČD:

- do technologických postupů, obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce, doplnit postup, pokyn zakazující při jízdách PMD pro uvázlý vlak přepravovat cestující.

Dražnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u jiných provozovatelů drah a dopravců na dráhách železničních v České republice.

Z tohoto bezpečnostního opatření bylo realizováno opatření týkající se zákazu přepravy cestujících při jízdách PMD pro uvázlý vlak.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 31. 3. 2012 ve 14:58 hodin, krátce po rozjezdu ze zastávky Telce, zastavil pro poruchu vlak Os 9756 tvořený samotným HDV, čelem v km 75,628. Vlak byl obsazen 2 zaměstnanci dopravce, strojvedoucím a vlakvedoucí, a cestovali v něm 4 cestující. Když strojvedoucí zjistil, že se jedná o závadu, jejíž diagnostikování a odstranění bude vyžadovat čas, informoval v 15:03:46 hodin telefonicky výpravčího žst. Louny. Ten vyzval strojvedoucího, aby v zjišťování závady pokračoval a sdělil, až bude schopen jednoznačně říci, zda HDV je, nebo není schopno jízdy vlastní silou. Dále se informoval, kde vlak Os 9756 stojí, na což strojvedoucí odpověděl velmi povšechně, že stojí „za Telcema“. Okamžitě po tomto telefonátu, v 15:04:26 hodin, informovala o mimořádném zastavení vlaku Os 9756 výpravčí DOZ žst. Louny výpravčí žst. Klobuky v Čechách. Když ve vlaku Os 9756 vlakvedoucí informovala o poruše HDV cestující, jednomu z nich bylo na jeho žádost umožněno z vlaku vystoupit a odejít.

Ve 14:56 hodin zastavil na 1. SK žst. Peruc vlak Os 9707 tvořený samotným HDV, který se tam měl pravidelně křížovat s vlakem Os 9756. V 15:08:44 hodin informoval pomocí TRS výpravčí žst. Louny strojvedoucího vlaku Os 9707 o poruše vlaku Os 9756 a upozornil jej na možnost, že s HDV vlaku Os 9707 pojedou pro uváznělý vlak Os 9756. Dále jej upozornil, pokud by k tomu došlo, na nutnost jet na trať bez cestujících, a seznámil jej s dalším předpokládaným postupem.

Mezi tím se strojvedoucí vlaku Os 9756 spojil se strojmistrem DKV Plzeň, PP Louny a zaměstnancem údržby PP Louny, s jejichž pomocí se pokoušel odstranit závadu HDV. Jejich telefonické rozhovory nejsou dokumentovány. Nejpozději v 15:13 hodin konstatovali, že HDV v místě zastavení nelze opravit, a tak, v 15:13:47 hodin, strojvedoucí opět telefonicky kontaktoval výpravčí žst. Louny. Tento hovor přijala výpravčí DOZ žst. Louny a v jeho průběhu se do něj zapojil i výpravčí žst. Louny. Strojvedoucí byl informován, že pro vlak Os 9756 přijede HDV od vlaku Os 9707, a byl vyzván, aby udal přesnou kilometrickou polohu uváznělého vlaku. Strojvedoucí opakoval údaj z prvního telefonátu s upřesněním, že vlak je asi 200 m od zastávky Telce směrem k žst. Peruc. Na opakovanou výzvu výpravčí DOZ žst. Louny, aby se rozhlédl, našel kilometrovník a udal přesnou polohu, strojvedoucí nejprve odpovídal, že žádný kilometrovník nevidí, posléze připustil, že vidí, ale jeho údaj nepřechte. Tehdy se do hovoru zapojil i výpravčí žst. Louny se snahou formou otázek zrekapitulovat řečené. Na otázku, zda vyjel ze zastávky Telce směrem k žst. Peruc, odpověděl strojvedoucí kladně. Na otázku, zda stojí 200 m od zastávky Telce směrem k žst. Peruc, odpověděl strojvedoucí rovněž kladně. Výpravčí žst. Louny tedy navrhl, že polohu vlaku určí odečtením 200 m od kilometrické polohy zastávky Telce. K tomu se strojvedoucí nevyjádřil. Dále strojvedoucího informoval o další činnosti po příjezdu do žst. Peruc.

Po tomto telefonátu, v 15:16 hodin, nařídila výpravčí DOZ žst. Louny, pomocí TRS, strojvedoucímu vlaku Os 9707 sepsání rozkazu Pv a do části „Jiné příkazy“ mu nadiktovala rozkaz pro jízdu PMD. Polohu vlaku Os 9756 určila v km 75,500 a tuto informaci doplnila slovy: „...asi tak 200 metrů za zastávkou, Teleckou...“. Rozkaz měl několik nedostatků, především neobsahoval údaj, kam až je jízda PMD dovolena, dále

nebyl strojvedoucímu sdělen čas, do kdy musí být jízda PMD nejpozději ukončena, a obsahoval příkaz k jízdě zvýšenou opatrností přes železniční přejezd v km 75,309, který se však nacházel až za místem, kde stál vlak Os 9756. Strojvedoucí se nad těmito nesrovnalostmi nepozastavil a rozkaz převzal. Navíc si do něj ještě po dotazu k výpravčí, zda pro něj platí návěstidla, připsal větu „Návěstidla pro vaši jízdu jsou platná“. Během diktování rozkazu výpravčí DOZ žst. Louny současně provedla rušení postavené vjezdové jízdní cesty pro vlak Os 9756 do žst. Peruc na 2. SK. Téměř současně, v 15:16 hodin, výpravčí žst. Louny hovořil telefonicky se strojmistrem DKV Plzeň, PP Louny o detailech střídání strojvedoucího a výměně nepojízdného HDV vlaku Os 9756.

Strojvedoucí vlaku Os 9707 společně s vlakvedoucí mezitím v žst. Peruc nechali z vlaku vystoupit cestující. Vlakvedoucí v DV v prostoru pro cestující zůstala i při jízdě PMD.

V 15:21 hodin výpravčí DOZ žst. Louny s výpravčí žst. Klobuky v Čechách sjednala jízdu PMD do km 75,500 pro uvázlý vlak Os 9756 bez uvedení času zahájení a času ukončení posunu. Výpravčí žst. Klobuky v Čechách s takto sjednanou jízdou PMD souhlasila. Po té výpravčí DOZ žst. Louny zavedla PMD do aplikace dopravní dokumentace GTN pod fiktivním číslem 809001. V aplikaci nevyplnila údaje o kilometru, kam je jízda PMD dovolena, a času, od kdy do kdy je jízda PMD dovolena.

V 15:23 hodin výpravčí DOZ žst. Louny obsluhou SZZ připravila odjezdovou jízdní cestu pro PMD z 1. SK žst. Peruc na traťovou kolej obsazenou vlakem Os 9756. V 15:23:41 hodin nastal nouzový závěr jízdní cesty a na odjezdovém návěstidle S 1 byla rozsvícena přivolávací návěst. V 15:23:56 hodin je indikován odjezd PMD ze žst. Peruc na TK.

V 15:25:30 hodin se dotázala výpravčí žst. Klobuky v Čechách výpravčí DOZ žst. Louny, kdy odjede PMD ze žst. Peruc. Výpravčí DOZ žst. Louny si uvědomila svou chybu v předchozím hlášení a informovala ji, že PMD odjel v 15:23 hodin, časové omezení, do kdy je PMD dovolen, však nesjednaly.

Strojvedoucí PMD se ze žst. Peruc plynule rozjel HDV na rychlost $61 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, posléze zvyšoval rychlost až na $68 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, jízdou výběhem nechal rychlost poklesnout na $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, po té ji opět zvýšil a udržoval mezi $65 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a $62 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, teprve asi 300 m před místem vzniku MU nechal rychlost pozvolna snižovat na $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Po telefonátu výpravčího žst. Louny strojvedoucí vlaku Os 9756 rozsvítil na čele vlaku červená světla a šel vyhlížet příjezd pomocného HDV na hranici dráhy a přilehlého pozemku, asi 20 m před uvázlý vlak. Vlakvedoucí zůstala s cestujícími v HDV.

V 15:27 hodin uviděl strojvedoucí vlaku Os 9756 rychle se přibližující HDV PMD a začal kroužením rukou dávat návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Strojvedoucí PMD jej a posléze i stojící HDV vlaku Os 9756 zaregistroval a zavedl rychločinné brzdění společně s pískováním. Vzhledem k mokřým kolejnicím po předchozím dešti a spádu traťové koleje došlo ke smýkání kol HDV a následně k nárazu do stojícího HDV vlaku Os 9756.

4.2 Rozbor

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

Po zastavení vlaku Os 9756 na širé trati, z důvodu neodstranitelné závady na hnacím drážním vozidle, nedokázal strojvedoucí zjistit přesnou kilometrickou polohu jeho

čela. Na dotaz výpravčích žst. Louny uváděl pouze přibližný a jak se později ukázalo, nepřesný odhad polohy vlaku, založený na předpokládané ujeté vzdálenosti od posledního tarifního bodu. A to přesto, že se v těsné blízkosti konce vlaku nacházel vpravo ve směru jízdy hektometrovník s čitelným nápisem 75,6 a ve vzdálenosti 72 m před čelem vlaku hektometrovník s čitelným nápisem 75,7. Oba hektometrovníky, jak je patrné z fotodokumentace v části 7 Přílohy, byly v době vzniku MU dobře viditelné a jejich nápisy čitelné. Strojvedoucí o něco později v telefonickém rozhovoru s výpravčí DOZ žst. Louny, uskutečněném v 15:13:47 hodin připustil, že „nějaký kilometrovník“ vidí, ale nápis nepřečte. S ohledem na jím podaná vysvětlení se jednalo o hektometrovník v km 75,7. Hektometrovníku v km 75,6 si vůbec nevšiml. Při pohybu venku jej měl zakryt stojícím HDV (pohyboval se vlevo a vpřed ve směru původní jízdy vlaku Os 9756), mimo svůj zorný úhel.

Technologické postupy provozovatele dráhy ani dopravce nestanoví závazný postup, jakým způsobem a s jakou přesností je strojvedoucí uvázlého vlaku nebo PMD povinen zjistit polohu čela, případně konce DV. Přesto je s podivem, že strojvedoucí vlaku Os 9756 po té, co opustil HDV, aby očekával příjezd pomocného HDV, nešel zjistit hodnotu hektometrovníku před čelem vlaku, popř. při jeho odborné způsobilosti, jejíž součástí je i znalost umístování hektometrovníků, nehledal předchozí hektometrovník za vlakem vpravo ve směru jízdy nebo nepřikázal toto zjištění vlakvedoucí. V situaci, kdy nebyly překážky v komunikaci mezi zúčastněnými osobami provozovatele dráhy i dopravce a nebyl problém polohu vlaku Os 9756 upřesnit i během jízdy PMD, se tak ani nepokusil údaj o kilometrické poloze čela vlaku Os 9756 uvést na pravou míru.

Výpravčí žst. Louny vstoupil do telefonátu při řešení dopravní situace v obvodu výpravčí DOZ žst. Louny. Při tom rozhodl o řešení, jak získat kilometrickou polohu vlaku Os 9756, kterou jeho strojvedoucí nebyl na místě schopen přesně zjistit, a to odečtením udávané ujeté dráhy od kilometrické polohy zastávky Telce. Výpravčí žst. DOZ Louny si byla vědoma, že vlak Os 9756 jel ve směru staničení a proto několikrát opakovanou hodnotu ujeté dráhy, 200 m ke kilometrické poloze zastávky Telce, v TTP km 75,284 (v listu GVD zaokrouhleno na km 75,3), přičetla. Zaokrouhlením součtu nahoru tak vznikla hodnota km 75,500, dále použitá jako ohlášená poloha čela vlaku. Strojvedoucí vlaku Os 9756 při podávaném vysvětlení opakované tvrzení, že polohu vlaku vztahoval k železničnímu přejezdu v km 75,309, se porovnáním s ostatní shromážděnou dokumentací nepotvrdilo. Navíc z hlediska samotné srážky není podstatné, neboť posouvá oznámenou polohu čela vlaku do km 75,509 (75,309 + 0,200), tj. o 9 metrů vpřed proti směru jízdy PMD. Strojvedoucí vlaku Os 9756 navíc připustil, že zastávku i přejezd, jež spolu bezprostředně sousedí, vnímá jako jedno místo.

Z telefonického rozhovoru mezi výpravčí a strojvedoucí uvázlého vlaku je zřejmé, že ač výpravčí strojvedoucího několikrát vyzvala ke zjištění kilometrické polohy uvázlého vlaku pomocí kilometrovníku (*hexometrovníku*), strojvedoucí na tuto výzvu, přecházející až do prosby, adekvátně nereagoval. Subjektem, který ve smyslu právních předpisů při řízení a organizování drážní dopravy udílí pokyny, je provozovatel dráhy a dopravce je povinen se těmito pokyny řídit. Přesto výpravčí (*provozovatel dráhy*) netrvala na tom, aby strojvedoucí (*doprovce*) uvedl přesnou kilometrickou polohu. Zúčastnění zaměstnanci tak upřednostnili před přesnou kilometrickou polohou doprovodnou informaci o přibližné poloze uvázlého vlaku u zast. Telce.

Ihned po výše uvedeném stanovení polohy vlaku Os 9756 nařídila výpravčí DOZ žst. Louny strojvedoucímu vlaku Os 9707 sepsání rozkazu Pv a v části „Jiné příkazy“ mu

nadiktovala rozkaz pro jízdu PMD. Sepsání tohoto rozkazu nařídila dříve, než jízdu PMD sjednala s výpravčí sousední stanice.

Jiné příkazy: ^{**Část 8**} *Jedete jako PMD směrem na Klobouky v Čedvickách. Jedete pro uvažlý vlak 9456 který je v km 45,500, který se vyžaduje pomocnou kůrci vozidlo. Po spojení s vlakem 9456 jedete zpět do stanice Pevce jako PMD. Přez přejezd v km 45,300 jedete a vyženeva opatření. Návěstidla pro vaši jízdu jsou platná.*

Všeobecný rozkaz pro PMD

1.	Jízda PMD je povolena směrem k na traťovou kolej číslo **)
2.	Jízda PMD je povolena do km X a zpět.
3.	Jízdu PMD ukončete v (ŽST, km) nejpozději v X..., hod.!
4.	Pro odjezd platí návěstí cestového *) a odjezdového návěstidla dovolující jízdu vlaku.
5.	Jedete za vlakem!
6.	Krycí návěstidlo pro Vás neplatí!
7.	Pro vaši jízdu neúčinkují PZZ v km v km
8.	Jedete do mezistaničního úseku, obsazeného vlakem (PMD) za účelem zjištění příčin jeho nedejetí. Kilometrická poloha vozidel není známa.
9.	Souhlas k vjezdu do stanice si vyžádejte telekomunikačním zařízením od vjezdového návěstidla.
10.	Vjezdové a cestové *) návěstidlo stanice se neobsluhuje, vjezd do stanice dovolen. Jízdu ukončete (místo zastavení)
11.	V km je umístěn výstražný terč.
12.	V km — pomalá jízda km/h. V km — pomalá jízda km/h.
13.	Pokud před návratem nedejedete do km , nebude PZS v km pro vaši jízdu účinkovat.

Jiné příkazy:

Obr. č. 4: porovnání textu nadiktovaného rozkazu PMD se vzorem Všeobecného rozkazu pro PMD

Přiřazení jednotlivých pokynů a informací diktovaného rozkazu do vzoru Všeobecného rozkazu pro PMD ukazuje Obr. č. 4. Použité příkazy Všeobecného rozkazu

pro PMD jsou označeny červeně, povinné údaje, které nebyly sděleny, jsou vyznačeny „X“.

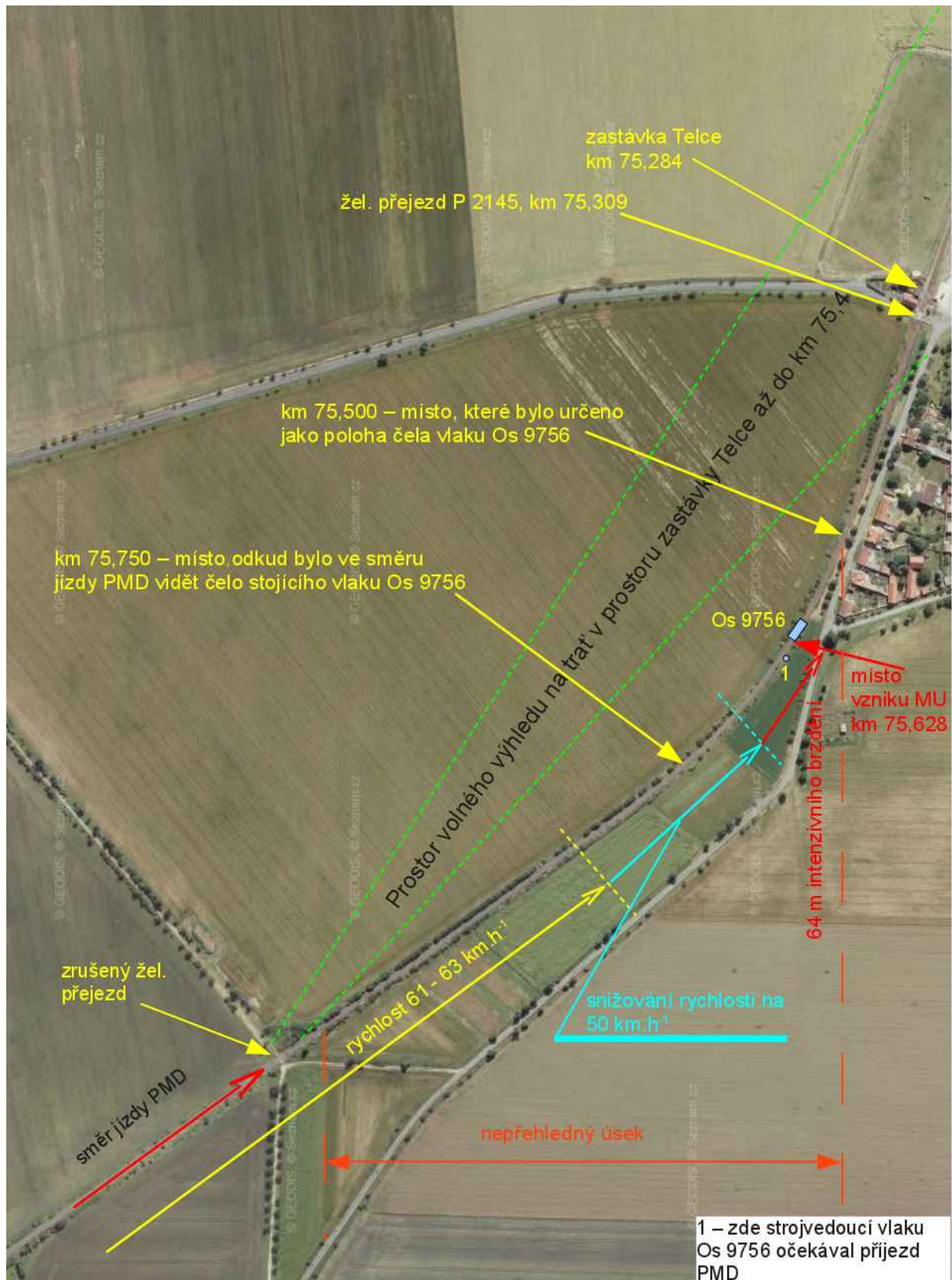
Zeleně podtržený text je pokynem k tomu, že se náležitosti vlaku Os 9707 při další jízdě stávají PMD, a dále určuje, jakým směrem je jízda PMD povolena (odrážka 1. Všeobecného rozkazu pro PMD). Rozhodující v rozkazu je formulace: „*Jedete pro uvázlý vlak 9756, který je v km 75,500, který si vyžádal...*“ (v Obrázku č. 4 podtrženo modře), Takto formulovaný pokyn vychází ze vzoru v čl. 40 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D 2/2 a lze jej chápat jako informaci o důvodu jízdy PMD a poloze vlaku Os 9756. Z okolností při sepsání rozkazu ji však bylo možno chápat, a strojvedoucím tak byla zjevně i pochopena, jako pokyn, kam je jízda PMD povolena, neboť DV uvázlého vlaku tvoří překážku, za kterou další jízdu PMD není možno dovolit. Zásadní pokyn, „jízda PMD je povolena do km“, tj. jednoznačné určení místa, kam byla nejdále jízda PMD povolena, rozkaz neobsahuje. Rovněž neobsahuje i časový údaj, kdy má být posun nejpozději ukončen.

Příkaz k jízdě se zvýšenou opatrností přes železniční přejezd v km 75,309 (v Obrázku č. 4 přerušovaně podtrženo), se jeví jako nesmyslný a zavádějící, neboť tento železniční přejezd se ve směru jízdy PMD nacházel až 191 m za vypočtenou polohou čela vlaku Os 9756. Jak vyplývá z vysvětlení výpravčí DOZ žst. Louny, byl tento pokyn nadiktován omylem, neboť podvědomě zaměnila polohu železničního přejezdu v km 75,309, jehož PZZ bylo ovlivněno vlakem Os 9756, s jiným, v současnosti již zrušeným železničním přejezdem, který se dříve nacházel přibližně v km 76,200. Zároveň však tento pokyn mohl vzbudit zdání, že se vlak Os 9756 nachází mezi zastávkou Telce a žst. Klobuky v Čechách, což mohla podporovat doplňující informace výpravčí DOZ žst. Louny při diktování rozkazu: „...*asi tak 200 metrů za zastávkou, Teleckou...*“ i prvotní informace výpravčího žst. Louny: „...*volal ten, (celé jméno strojvedoucího vlaku Os 9756), že tam někde stojí před Telcema...*“.

Fialově podtržený text lze chápat jako pokyn, kde má být jízda PMD ukončena, a pokyn, jak má být uskutečněna jízda HDV PMD a vlaku Os 9756 do žst. Peruc. S ohledem na čl. 42 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D 2/2 mohla totiž být tato jízda uskutečněna jako pokračování jízdy vlaku Os 9756.

Tyrkysově podtržený text o platnosti návěstidel si do rozkazu zapsal strojvedoucí, aniž by mu byl diktován, na základě svého dotazu: „*Návěstidla pro mě platí? Ju?*“ a odpovědi výpravčí DOZ žst. Louny „*Návěstidla budou pro tebe platit*“. S ohledem na skutečnost, že odjezdová návěstidla v žst. Peruc platí pro jízdu vlaků i pro posun, tj. pro jízdu PMD jejich návěsti platí vždy, je tento pokyn nesprávný a nesmyslný. Správně měl být strojvedoucí informován o tom, zda pro tuto jízdu PMD platí na odjezdovém návěstidle návěsti pro jízdu vlaků tj. i PN (Obr. č. 4, odrážka 4. Všeobecného rozkazu pro PMD). Návěsti vjezdových a cestových návěstidel stanic a odboček podle čl. 816 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 naopak pro vjezd PMD platí vždy, není-li, podle odrážek 9. a 10. Všeobecného rozkazu pro PMD, strojvedoucí zpraven o jiném způsobu dovolení vjezdu do stanice. S ohledem na skutečnost, že odjezd PMD ze žst. Peruc byl dovolen na PN, lze tento text považovat za příkaz podle odrážky 4. Všeobecného rozkazu pro PMD a strojvedoucím byl zjevně tak i chápán.

Takto nesprávně formulovaným pokynem, přesto však vědomě, dovolila výpravčí DOZ žst. Louny jízdu PMD až do km 75,500. Ačkoli se jednalo pouze o vypočtenou hodnotu založenou na přibližném odhadu strojvedoucího vlaku Os 9756, pracovala s ní výpravčí DOZ žst. Louny jako s přesně zjištěnou polohou čela uvázlého vlaku, a tím, že nenařídila PMD jízdu podle rozhledových poměrů, garantovala podle technologických postupů provozovatele dráhy, rozpracovaných ve vnitřních předpisech, strojvedoucímu PMD volnost tratě ze žst. Peruc až do tohoto kilometru.



Obr. č. 5: celková situace místa vzniku MU

zdroj: www.mapy.cz

Výpravčí DOZ žst. Louny se spokojila s tím, jak strojvedoucí během diktátu průběžně diktovaný text opakoval, a nenechala si jím celý sepsaný rozkaz přečíst. Ze zmateného dialogu týkajícího se označení rozkazu také vyplývá, že výpravčí DOZ žst. Louny neměla při diktování rozkazu k dispozici tiskopis Příkaz vlaku nebo jeho vzor, neboť při otázce strojvedoucího, jak vyplnit záhlaví rozkazu „Příkaz pro vlak číslo:“, se výpravčí DOZ domnívala, že se ptá na položku „ŽST – číslo fonogramu“ uvedenou na konci tohoto rozkazu. Z vyjádření výpravčí DOZ žst. Louny dále vyplývá, že při diktátu rozkazu nepoužila vnitřní předpisy provozovatele dráhy, ale blíže nespecifikovaný vzor rozkazu pro PMD, který obdržela před asi čtyřmi roky při pravidelném školení zaměstnanců.

Teprve dodatečně po nadiktování rozkazu PMD strojvedoucímu vlaku Os 9707 sjednala výpravčí DOZ žst. Louny jízdu PMD s výpravčí žst. Klobuky v Čechách. V žádosti o jízdu PMD uvedla: „...do kilometru 75,500 a zpět na Peruc...“, na rozdíl od diktovaného rozkazu, tak bylo v tomto hlášení místo, kam až je jízda PMD povolena, stanoveno. Čas zahájení a ukončení PMD však výpravčí DOZ žst. Louny opět nevedla. Přes to výpravčí žst. Klobuky v Čechách s jízdou PMD souhlasila. Výpravčí DOZ žst. Louny dále zavedla PMD do aplikace dopravní dokumentace GTN pod fiktivním číslem 809001 opět bez údaje o kilometru, kam je jízda PMD dovolena, a časů, od kdy a do kdy je jízda PMD dovolena, poté obsluhou SZZ dovolila odjezd PMD ze žst. Peruc. Čas odjezdu PMD sdělila výpravčí žst. Klobuky v Čechách až po jejím dotazu.

Strojvedoucí vlaku Os 9707 sepsal a bez připomínek přijal diktovaný rozkaz PMD, který, kromě dílčích nedostatků, neobsahoval zásadní pokyn, kam až je povolena jízda PMD. Jak ze zjišťování příčin a okolností vzniku MU vyplynulo, formulaci rozkazu: „...jedete pro uvážený vlak Os 9756, který je v km 75,500...“ strojvedoucí, v podstatě ve shodě se záměrem výpravčí DOZ žst. Louny, pochopil jako tento pokyn, a dále předpokládal, že jeho jízda je povolena až do km 75,500. Z dostupné dokumentace vyplývá, že strojvedoucí neprovedl porovnávání skutečných brzdících procent s předepsanými, neboť jediný dostupný doklad o vykonání zkoušky brzdy před jízdou PMD, záznam o provedení ZBHV, údaj o skutečném brzdícím procentu neobsahuje.

Na PN odjezdového návěstidla S 1 rozjel HDV z 1. SK. Rychlost PMD se plynule zvyšovala, takže již na záhlaví žst. Peruc dosáhla rychlosti $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ (rychlost PMD byla překročena o $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a stanovená traťová rychlost o $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$). Po té, co minul rychlostník N s návěstí „Traťová rychlost $70 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ “, pokračoval ve zvyšování rychlosti až na $68 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Pak následoval pokles rychlosti na $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a v následujících 600 m udržoval rychlost mezi $65 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a $62 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Před vjezdem do nepřehledného úseku, jediného mezi žst. Peruc a zastávkou Telce, se strojvedoucímu otevřel nerušený výhled na trať za tímto úsekem v prostoru okolí zastávky Telce, železničního přejezdu P 2145 v km 75,309 a na část trati ke kilometru 75,400. Uvážený vlak se tam zjevně nenacházel, dalo se tedy předpokládat, že stojí v nepřehledném úseku. Že jej zde strojvedoucí PMD skutečně očekával, jen asi o 120 m dál, potvrzuje i jeho vyjádření uvedené v Zápisu se zaměstnancem. Při ohledání místa vzniku MU bylo zjištěno, že čelo stojícího HDV vlaku Os 9756 bylo viditelné nejdříve z km 75,750, tedy na vzdálenost 122 m. Přestože je v tomto úseku trať ve směru jízdy PMD vedena na spádu, který se postupně zvyšuje až na hodnotu 13,92 ‰, a po předchozích smíšených přeháňkách byly koleje namoklé, strojvedoucí HDV PMD rychlost snižoval jen zvolna. Po spatření strojvedoucího uváženého vlaku strojvedoucí PMD zavedl rychločinné brzdění z rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, tj. z rychlosti o $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ vyšší než je stanovená rychlost PMD. I přes intenzivní pískování došlo vlivem nepříznivých adhezních podmínek ke smýkání kol, které podstatně snížilo účinek brzdění, takže se strojvedoucímu nepodařilo před stojícím HDV vlaku Os 9756 zastavit a došlo k nárazu. Ohledáním místa vzniku MU byla na hlavách kolejnic zjištěna stopa po intenzivním brzdění dlouhá 64 m. Nekorektní záznam rychloměru HDV

v poslední fázi brzdění, způsobený právě smýkáním kol, však znemožňuje přesnější rozbor této poslední části záznamu jízdy.

Zaznamenaná komunikace všech zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy i dopravce probíhala před vznikem, ale i po vzniku MU, v uvolněném, neformálním stylu, a v rozporu s právními i vnitřními předpisy, viz přepis komunikace zúčastněných osob v bodu 3.5.2.

Při určení místa zastavení vlaku Os 9756 bylo v komunikaci zúčastněných zaměstnanců hojně používáno označení „před“ a „za“, aniž by bylo jednoznačné, zda je takto definovaná poloha míněna z pozice toho, kdo informaci či pokyn dává, kdo jej přijímá a nebo vzhledem k ujeté dráze vlaku Os 9756.

Šetření prokázalo, že nejméně 2 zúčastnění zaměstnanci, strojvedoucí vlaku Os 9756 a výpravčí DOZ žst. Louny, neměli s obdobnou situací zkušenosti. Výpravčí DOZ navíc při řešení situace upřednostnila blíže nespécifikovanou pomůcku před technologickými postupy vydanými provozovatelem dráhy, byť některé z nich jsou uváděny pouze jako doporučený postup.

V průběhu šetření bylo zjištěno porušení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce v míře, která svědčí o jejich neznalosti, resp. chybných návycích při výkonu činností, kterými se zajišťuje provozování dráhy a drážní dopravy. Proto lze konstatovat, že kontrolní činnost prováděná u těchto subjektů neměla dostatečnou účinnost. Popř. tím, jak vyplývá z předložené evidence kontrolní činnosti u provozovatele dráhy i dopravce, že těžiště výkonu této činnosti spočívalo zcela jinde, než v žst. Louny a na vozebním rameni Louny – Slaný.

Posouzením technologických postupů provozovatele dráhy stanovujících způsob provádění PMD bylo zjištěno, že tyto postupy, kromě jiných závad, dlouhodobě nezohledňují specifika PMD jedoucího pro uvázlý vlak, vyplývající ze skutečností, že toto PMD jede vždy na širokou trať obsazenou DV uvázlého vlaku, na která musí kvůli svěšení bezpečně najet. Jeho jízdu lze rozdělit do několika fází:

1. zpravení písemným rozkazem;
2. odjezd z výchozí dopravny;
3. jízda volným úsekem trati;
4. nalezení uvázlého vlaku;
5. bezpečné zastavení před DV uvázlého vlaku;
6. posun za účelem spojení DV;
7. odjezd z místa uvážnutí způsobem stanoveným pokynem osoby řídící drážní dopravu.

Rozborem příčin a okolností evidovaných MU se ukazují body 1., 3., 4. a 5. jako kritické. Klíčovým bodem je vždy bod 1., neboť nedostatky v pokynech předaných osobou řídící drážní dopravu osobě řídící DV (strojvedoucímu) mají přímý vliv na bezpečné provedení úkonů v bodech 4. a 5. Z toho lze dovodit zásadní důležitost pokynu, kam je nejdále jízda PMD povolena. Je proto překvapující vágnost pokynů provozovatele dráhy, které se k určení tohoto místa váží. Logicky prvním krokem je určení místa zastavení uvázlého vlaku, druhým krokem je stanovení místa, do kterého je jízda PMD povolena tak, aby toto místo leželo ve směru jízdy PMD vždy před stojícími DV uvázlého vlaku. Zajištění bezpečnosti drážní dopravy se v těchto případech odvíjí od přesného udání kilometrické polohy strojvedoucím výpravčímu. Zde se projevuje zmiňovaná nejasnost (neurčitost) v pokynech provozovatele dráhy, neboť v článku 1319 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 ukládá povinnost strojvedoucímu uvázlého vlaku oznámit místo zastavení vlaku, aniž by vyžadoval uvedení dalších podrobností: „...zároveň uvede i kilometrickou polohu vlaku...“, zatímco výpravčímu v článku 39 a obdobně i v článku 46 vnitřního předpisu SŽDC (ČD)

D 2/2 ukládá: „Výpravčí sjedná jízdu PMD z vlastní stanice na širou trať (kilometrická poloha čela, popř. konce uvázlého vlaku), kde PMD ukončí jízdu“. S přihlédnutím ke skutečnosti, že strojvedoucí nemá provozovatelem dráhy stanovenou znalost vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D 2/2, nezbyvá než konstatovat, že provozovatel dráhy nestanovil jednotná kritéria pro zjišťování, resp. ohlašování kilometrické polohy uvázlého vlaku strojvedoucím a pro jednoznačné stanovení místa ukončení jízdy PMD výpravčím. Přesněji uvedeno, nestanovil takový technologický postup, kterým by určil, ke které části uvázlého vlaku má být zjišťování a ohlášení jeho kilometrické polohy vztaženo. Současně s tím nevymezil jednotlivým zúčastněným osobám povinnosti, které pro správné provedení těchto dopravních úkonů musí splnit. Rovněž tak nestanovil technologický postup pro případy, kdy strojvedoucí uvázlého vlaku není z jakéhokoliv důvodu schopen polohu uvázlého vlaku určit vůbec. Přitom, jak ukazuje praxe, přesnost určení místa zastavení uvázlého vlaku se pohybuje s odchylkou v řádech desítek až stovek metrů, a pokud dojde při ohlašování kilometrické polohy zastavení nákladního vlaku k záměně čela a konce vlaku, může být uvedená odchylka až 600 m. Provozovatel dráhy svým přístupem k řešení uvedené problematiky navodil situaci, kdy nechává značný prostor pro vzájemné dohadování zúčastněných zaměstnanců, které, jak vyplývá ze zjištěných okolností uvedených v této zprávě, mohou vést ke vzniku MU.

Bod 3., jízda volným úsekem trati – nejen jízdy PMD pro uvázlý vlak, ale všechny jízdy PMD prováděné dle vztažných a v současné době platných technologických postupů provozovatele dráhy, u kterých není nařízena jízda podle rozhledových poměrů, jsou prováděny v rozporu s Dopravním řádem drah, tedy s vyhláškou č. 173/1995 Sb. Tato vyhláška, na rozdíl od technologických postupů provozovatele dráhy, nedefinuje v ustanovení § 1 písm. n) PMD jako další způsob úmyslně a organizovaně prováděné jízdy drážního vozidla, z čehož logicky vyplývá, že PMD je pro účely této vyhlášky považováno za posun. Případná námitka, že definici posunu uvedenou ve zmíněném § nelze uplatňovat pouze gramaticky, neobstojí, neboť zákonodárce zařazuje PMD mezi posun i ustanovením § 16 odst. 11 téže vyhlášky. Skutečnost, že se nejedná o samoučelné opatření, ale o záměr zvýšit bezpečnost drážní dopravy, pak vyplývá z ustanovení § 35 odst. 1 písm. p) vyhlášky č. 173/1995 Sb. uložením jednoznačné povinnosti zajistit, aby osoba řídící DV při posunu řídila HDV za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů.

Povinnost jízdy podle rozhledu při jízdě PMD, v daném případě při jízdě pro uvázlý vlak, není zjevně známa ani gestorům vnitřních předpisů provozovatele dráhy, viz zápis z předpisové porady č. 11/09 k článku 808 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, cit.: „... při jízdě pro uvázlý vlak známe přesnou polohu vlaku a není tedy žádný důvod, aby PMD jel celých třeba 5 km podle rozhledových poměrů ...“. Předpoklad, že při jízdě pro uvázlý vlak „známe přesnou polohu vlaku“ může v případě, že přesná poloha vlaku byla z nějakých důvodů nesprávná, systémově způsobit vznik MU. A to zejména s přihlédnutím ke skutečnosti, že provozovatel dráhy nemá žádný mechanismus na ověření, že údaje o kilometrické poloze uvázlého vlaku jsou správné.

Nalezení DV uvázlého vlaku strojvedoucím PMD patří opět mezi velmi kritické body. Technologický postup provozovatele dráhy předpokládá za všech okolností znalost přesné polohy čela nebo konce (podle potřeby) uvázlého vlaku, zároveň za všech okolností i jednoznačné a viditelné staničení, které strojvedoucího PMD v dostatečném předstihu informuje, že se blíží k DV uvázlého vlaku, proto tuto problematiku zvláště neřeší. Jak již bylo zdůvodněno, je vztah mezi místem, kde se skutečně nacházejí DV uvázlého vlaku, a údajem, který obdrží v písemném pokynu strojvedoucí PMD v praxi, vzhledem k množství nepřesností, jen velmi volný. Osoby řídící drážní dopravu si proto při vydávání

písemných pokynů vypomáhají doplňkovými informacemi, např. „...asi tak 200 metrů za zastávkou ...“, které však strojvedoucího mohou uvést v omyl. Takto vedla podobná informace ke vzniku MU, srážce PMD s uvázlým vlakem dne 1. 9. 2009 mezi žst. Horní Lipová a žst. Ostružná. K této MU bylo vydáno bezpečnostní doporučení, k jehož první části, týkající se právě tohoto bodu, provozovatel dráhy ani Drážní úřad dosud odpovídající opatření nepřijal.

Pátý bod, zastavení PMD před stojícími DV uvázlého vlaku se ve spojení s nedostatky učiněnými zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce v úkonech spojených s body 1., 3., a 4. stává rovněž kritický, neboť tak, jako v případě této MU, je nezastavení PMD před stojícími DV završením nehodového děje. Tomu opět napomáhá vydaný technologický postup provozovatele dráhy, který určuje jako místo konce jízdy PMD kilometr ohlášený jako místo zastavení uvázlého vlaku.

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

- dovození jízdy PMD do kilometru 75,500, který se ve směru jízdy PMD nacházel za uvázlým vlakem;
- nedodržení technologických postupů pro bezpečné řízení HDV PMD vzhledem k dopravním a provozním podmínkám.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

- nenařízení jízdy podle rozhledu strojvedoucímu PMD pokynem v technologických postupech provozovatele dráhy;
- nezjištění přesné polohy čela uvázlého vlaku;
- dovození jízdy PMD bez dalších opatření do kilometru stanoveného odhadem;
- překročení stanovené rychlosti PMD.

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

- 1) provozovatel dráhy nesprávně implementoval ustanovení § 1 písm. n) vyhlášky č. 173/1995 Sb. tím, že PMD ustavil jako další, zvláštní způsob úmyslně a organizovaně prováděné jízdy drážního vozidla nad rámec tohoto obecně závazného právního předpisu, což mělo za následek nerespektování dalších vztažných ustanovení o posunu, v této vyhlášce uvedených;
- 2) technologické postupy provozovatele dráhy nestanoví závazný postup osoby řídící DV uvázlého vlaku pro jednoznačné zjištění kilometrické polohy čela (konce) vlaku a postup této osoby a osob organizujících drážní dopravu, v případech, kdy tuto polohu není možno jednoznačně určit;
- 3) technologické postupy provozovatele dráhy nestanoví jednoznačně podmínky jízdy PMD jedoucí pro uvázlý vlak.

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

- kontrolní činnost dopravce nebyla prováděna v rozsahu stanoveném jeho vnitřními předpisy a neměla dostatečnou účinnost;
uvedené zjištění je porušením § 35 odst. 2 písm. f) zákona 266/1994 Sb.;
- kontrolní činnost provozovatele dráhy nebyla, vzhledem ke zjištěným závadám, optimálně rozvržena, zaměřena a neměla dostatečnou účinnost;
uvedené zjištění je porušením § 22 odst. 2 písm. d) zákona 266/1994 Sb.;
- pokyny udílené výpravčími žst. Louny při řízení dopravy nebyly stručné a srozumitelné, nejméně dva z nich i ohrožily bezpečnost drážní dopravy. Rovněž nebylo z jejich strany vyžadováno opakování vydaných pokynů a u pokynu ke zjištění kilometrické polohy uvázlého vlaku nebylo důsledně vyžadováno jeho splnění. Strojvedoucí přijímající pokyny výpravčích tyto pokyny neopakovali a strojvedoucí vlaku Os 9756 nesplnil pokyn výpravčí ke zjištění kilometrické polohy uvázlého vlaku. Z přepisu záznamů telefonických hovorů zúčastněných osob vyplývá neznalost a neplnění ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy;
uvedené zjištění je porušením § 22 odst. 2 písm. d), § 35 odst. 1 písm. g) zákona 266/1994 Sb., § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb., vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2 čl. 28, 41, 42;
- vydání neúplného rozkazu pro jízdu PMD výpravčí DOZ žst. Louny a jeho přijetí strojvedoucím PMD;
uvedené zjištění je porušením § 22 odst. 2 písm. d) a § 35 odst. 2 písm. f) zákona 266/1994 Sb.;
- provozovatel dráhy – náměstek ředitele pro řízení provozu OŘ Ústí nad Labem opakovaně odmítl předat DI vyžádanou evidenci kontrolní činnosti PO Louny, vztahující se ke zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné mimořádné události;
uvedené zjištění je porušením § 53 odst. 3 písm. e) zákona 266/1994 Sb.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

- provozovatel dráhy žádná opatření nepřijal;
- dopravce:
 - dne 10. 4. 2012 vydal „Doplnění podmínek pro PMD“, č. j.: 737/2012-O12;
 - okolnosti a příčinu vzniku MU projednal na poradním sboru vedoucích pracovníků DKV Plzeň.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje provozovateli dráhy SŽDC, s. o.:

- uvést technologické postupy pro organizování a provádění jízd PMD, rozpracované v jeho vnitřních předpisech, do souladu s vyhláškou č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění;
- stanovit závazný postup pro osobu řídící DV uvázlého vlaku k jednoznačnému zjištění kilometrické polohy čela (konce) vlaku a dále postup této osoby a osob organizujících drážní dopravu v případech, kdy tuto polohu není možné jednoznačně určit;
- stanovit jednoznačně podmínky jízdy PMD jedoucích pro uvázlý vlak.

V Praze dne 10. 5. 2013

Radek Modráček, v. r.
vrchní inspektor
Územní inspektorát Praha

Zdeněk Malý, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto 1: pohled na čelo vlaku Os 9756



Foto 2: za vlakem Os 9756 dobře viditelný hektometrovník 75,6



Foto 3: pohled na HDV PMD, střepy čelních oken leží v místě nárazu



Foto 4: výřez z předchozího foto, z místa vzniku MU dobře viditelný hektometrovník 75,7

Prvopis
Příkaz vlaku číslo 9707 PMD

<p style="text-align: center;">Část 1</p> <p>Vjezdové a cestové *) návěstidlo se neobsluhuje, vjezd do stanice dovolen.</p>
<p style="text-align: center;">Část 2</p> <p>Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. Jedete na traťovou kolej číslo K dalšímu hlavnímu návěstidlu jeďte podle rozhledových poměrů. *)2)</p>
<p style="text-align: center;">Část 3</p> <p>Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. *) Do jedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo 1) Oddílová návěstidla pro vaši jízdu neplatí, nepřekročte rychlost 100 km/h. U návěstidla s návěstí Stanoviště oddílového návěstidla jedněte jako u předvěsti s návěstí Výstraha.</p>
<p style="text-align: center;">Část 4</p> <p>Návěstidla se neobsluhují, po rozkazu k odjezdu smíte odjet. *) Do jedete v mezistaničním oddílu po traťové koleji číslo 1) Oddílové návěstidlo automatického hradla v km pro vaši jízdu neplatí.</p>
<p style="text-align: center;">Část 5</p> <p>Oddílové návěstidlo automatického hradla se pro vaši jízdu neobsluhuje. Vjezd do druhého traťového oddílu povolen.</p>
<p style="text-align: center;">Část 6</p> <p>K přejezdům v km mezi a v km mezi a v km mezi a jeďte se zvýšenou opatností!</p>
<p style="text-align: center;">Část 7</p> <p>Ve stanici jedete na obsazenou kolej.</p>
<p style="text-align: center;">Část 8</p> <p>Jiné příkazy: <i>Jedete jako PMD směrem Klobuky v čedvích. Jedete pro uvážený vlak 9756 který je v km 75,500, který si vyžádal pomocné kováč na zídce. po spojení s vlakem 9756 jedete zpět do stanice Peruc jako PMD. Přez přejezd v km 75,308 jedte s zvýšenou opatností. Návěstidla pro vaši jízdu jsou platná</i></p>
<p>Podpis strojvedoucího ŽST - číslo fonogramu Přebral (příjmení, prac. zařazení) Dne 31.3. 2012 Příjmení výpravčího (dispečera, pohotovostního výpravčího)</p>

Nehodící se část škrtněte šikmo, číslo traťové koleje zapisujte slovy
 *) Nehodící se škrtněte.
 1) Vypíňte se jen na dvou a více kolejových tratích s traťovým zabezpečovacím zařízením pro obousměrný provoz; v ostatních případech se údaj čísla traťové koleje proškrtne.
 2) Platí jen na tratích s automatickým blokem.

ČD 735 1 3324 Číslo rozkazu: * 2 1 2 6 2 8

Foto 5: rozkaz PV sepsaný strojvedoucím vlaku Os 9707 podle diktátu výpravčí DOZ žst. Louny