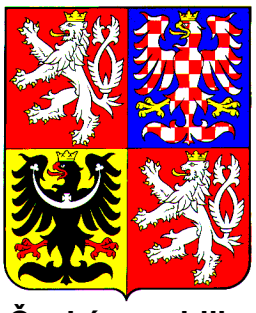


Česká republika
The Czech Republic

DRÁŽNÍ INSPEKCE

The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nedovolená jízda vlaku Os 7152 za úroveň cestového návěstidla Lc1 s návěstí zakazující jízdu a jeho vjetí do postavené vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 7151 v železniční stanici Jablonné nad Orlicí

Středa, 22. července 2020

Accident and incident investigation report

Unauthorized movement of the regional passenger train No. 7152 behind the route signal device Lc1 and its entry into the train route for the entrance regional passenger train No. 7151 at Jablonné nad Orlicí station

Wednesday, 22nd July 2020

č. j.: 6-2150/2020/DI

ČR – Drážní inspekce
IČ: 75009561

Těšnov 1163/5
110 00 Praha 1

http://www.dicr.cz
mail@dicr.cz

ID DS: vi6aigp
tel.: +420 736 521 003

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

1 SHRNUTÍ

Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události:	22. 7. 2020, 7:12 h.
Popis události:	nedovolená jízda vlaku Os 7152 za úroveň cestového návěstidla Lc1 s návěstí zakazující jízdu v železniční stanici Jablonné nad Orlicí a jeho vjetí do postavené vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 7151.
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Jablonné nad Orlicí, staniční kolej č. 1, cestové návěstidlo Lc1, v km 99,041.
Zúčastněni:	Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); Leo Express Tenders, s. r. o. (dopravce vlaků Os 7152 a Os 7151).
Následky:	bez újmy na zdraví osob; celková škoda 0 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc1 železniční stanice Jablonné nad Orlicí strojvedoucím vlaku Os 7152.

Přispívající faktor:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

Příčina v systému bezpečnosti nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Date and time: 22nd July 2020, 7:12 (5:12 GMT).

Occurrence type: unauthorized movement.

Description: unauthorized movement of the regional passenger train No. 7152 behind the route signal device Lc1 and its entry into the train route for the entrance regional passenger train No. 7151.

Type of train: the regional passenger train No. 7152;
the regional passenger train No. 7151.

Location: Jablonné nad Orlicí station, the route signal device Lc1, km 99,041.

Parties: Správa železnic, státní organizace (the IM);

Leo Express Tenders, s. r. o. (the RU of the regional passenger trains No. 7152 and 7151).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0.-

Causal factor:

- failure to respect the signal „Stop" of the main (route) signal device Lc1 at Jablonné nad Orlicí station by the train driver of the regional passenger train No. 7152.

Contributing factor:

- absence of technical equipment which prevents a train from passing a signal in case of danger.

Systemic factor: none.

Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRNUTÍ....3
SUMMARY....5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI....10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření....10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření....10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění....10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících....10
2.5. Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely....10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty....10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě....10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly....11
2.9 Interakce se soudními orgány....11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření....11
3 POPIS UDÁLOSTI....11
3.1 Popis a základní informace....11
3.1.1 Popis typu události....11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události....11
3.1.3 Popis místa události....11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody....13
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů....13
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů....13
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel....14
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému....15
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací....17
3.2 Faktický popis události....19
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události....19
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb....21
4 ANALÝZA UDÁLOSTI....21
4.1 Úlohy a povinnosti....21
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah....21
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel....23
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení....23
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice....23
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika....24
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel....24
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty....24
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení....24
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení....24

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení....24
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobci drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů....24
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení....25
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.25
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření…..25
4.3 Lidské faktory....25
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti....25
4.3.2 Pracovní faktory....25
4.3.3 Organizační faktory a úkoly....25
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředním....25
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření....25
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování....25
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce....25
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů....26
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah 26
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen....26
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány....26
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody....26
4.4.7 Jiné systémové faktory....26
4.5 Předchozí události podobné povahy....26
5 ZÁVĚRY....27
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události....27
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem....27
5.3 Doplňující zjištění....28
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ....28
PŘÍLOHY....29

Seznam použitých zkratek a symbolů

CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
DV	drážní vozidlo
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
LET	Leo Express Tenders, s. r. o.
MU	mimořádná událost
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
SK	staniční kolej
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
žst.	železniční stanice

Seznam zkratek použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
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, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
TNŽ 34 2620	Technická norma železnic „Železniční zabezpečovací zařízení, Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
LET-POP	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy LET, „Provozně organizační předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 22. 7. 2020.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její opakovanosti a dopadů na provozovatele dráhy a dopravce na základě ustanovení § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU nepotýkala s omezeními, které by negativně ovlivnily způsob a postupy v šetření.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU:	2x inspektor ÚI Brno.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

2.5. Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala dokumentaci pořízenou při šetření od provozovatele dráhy a dopravce.

Šetření příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno podle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě

V rámci šetření MU postupovala DI následovně, resp. použila mj. tyto metody a techniky:

- ohledání místa mimořádné události včetně zúčastněných drážních vozidel, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- analýza dat zaznamenaných registračními rychloměry zúčastněných drážních vozidel;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců.

2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly

V průběhu šetření MU se nevyskytly žádné obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry.

2.9 Interakce se soudními orgány

V průběhu šetření předmětné MU nebyla ze strany DI ani ze strany soudních orgánů iniciována žádná komunikace ani spolupráce.

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

Všechny podstatné zjištěné souvislosti týkající se průběhu šetření předmětné MU byly již uvedeny výše.

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: nedovolená jízda DV;

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 22. 7. 2020.

Čas: 7:12 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Jablonné nad Orlicí, cestové návěstidlo Lc1, staniční kolej č. 1, km 99,041.

GPS souřadnice: 50.0246972N, 16.5926511E.

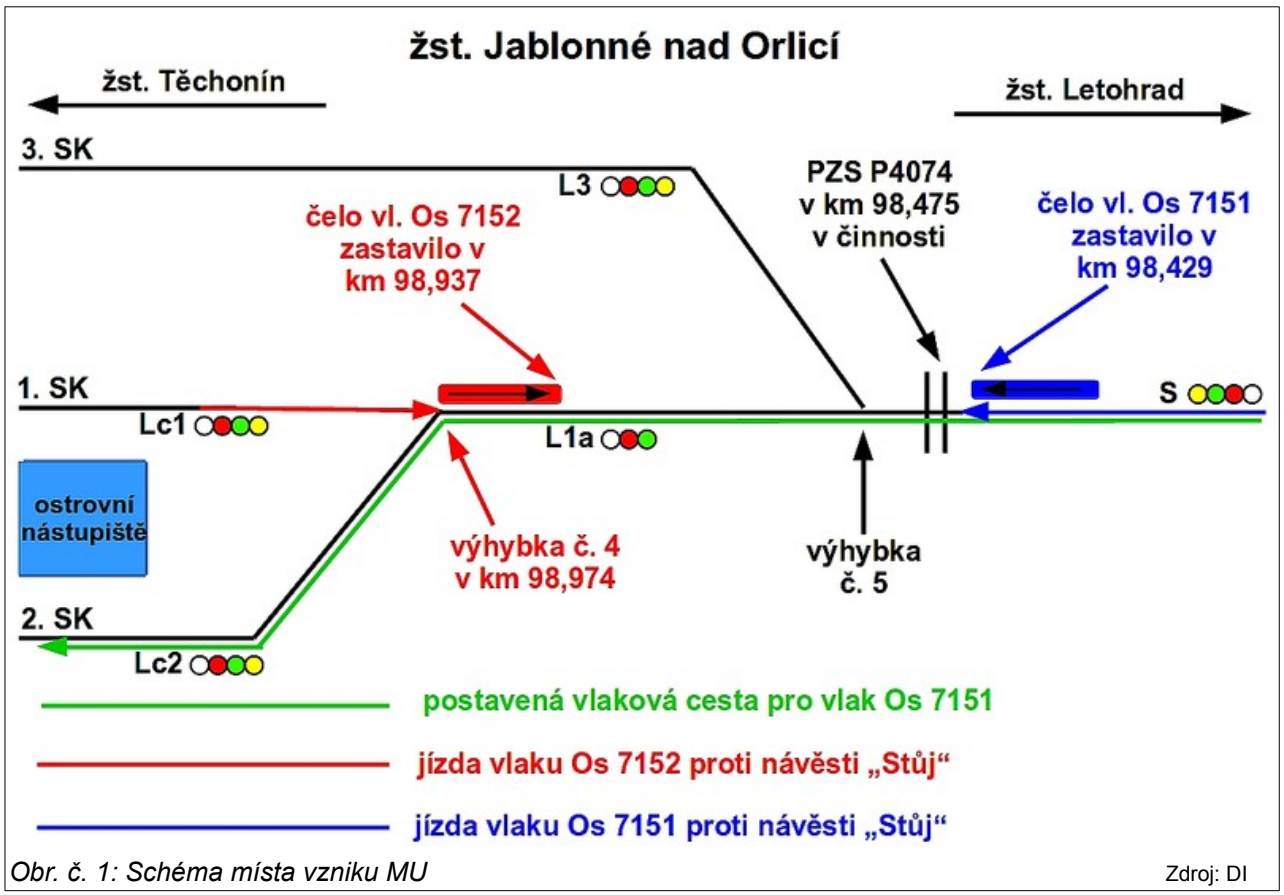
3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Jablonné nad Orlicí (dále také Jablonné) leží na dráze železniční, celostátní, v km 99,280 trati 512B Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí. Jedná se o jednokolejnou, elektrifikovanou trať.

Dne 22. 7. 2020 došlo k jízdě vlaku Os 7152 dopravce LET ze žst. Jablonné z 1. SK proti návěsti „Stůj“ na cestovém návěstidle Lc1 v km 99,041 směrem do žst. Letohrad. Při průjezdu kolem tohoto návěstidla si strojvedoucí situaci uvědomil, ihned použil rychločinné brzdění a vlak zastavil čelem v km 98,937, poslední nápravou zadního podvozku na výhybce č. 4. Návěstidlo Lc1 projel o 104 m.

Projetím návěstidla Lc1 v poloze „Stůj“ zároveň došlo ke změně návěsti „Rychlost 40 $km \cdot h^{-1}$ a očekávejte rychlost 40 $km \cdot h^{-1}$“ vjezdového návěstidla S, které bylo v té době postaveno pro vjezd/odjezd vlaku Os 7151 od žst. Letohrad (tedy v opačném směru) na/z 2. SK, na návěst „Stůj“. Strojvedoucí tohoto vlaku sice na změnu návěsti okamžitě zareagoval použitím rychločinného brzdění, avšak před návěstidlem již zastavit nedokázal a zastavil čelem v km 98,429. Návěstidlo S projel o 11 m, před ním se ve vzdálenosti 46 m

nachází PZS P4074, který byl v té době v činnosti. Čela vlaků byla po jejich zastavení od sebe vzdálena 508 m.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU Zdroj: DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Ohledání místa MU bylo provedeno ve dvou krocích. Nejprve byl ohledán úsek koleje od návěstidla Lc1 v km 99,041 po místo zastavení čela vlaku Os 7152 v km 98,937, poté proběhlo ohledání soupravy vlaku Os 7152 a Os 7151, který zastavil 11 m za vjezdovým návěstidlem S nacházejícím se v km 98,418.

Stav infrastruktury:

- při nedovolené jízdě vlaku Os 7152 došlo k rozřezu výhybky č. 4 v km 98,974. Na jejím levém jazyku ve směru jízdy vlaku byly nalezeny stopy okolku po násilném přestavení. K žádnému dalšímu poškození infrastruktury nedošlo.

Stav zabezpečovacího zařízení:

- žst. Jablonné je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 s počítači náprav. Mezistaniční úsek Jablonné – Letohrad je zabezpečen TZZ typu automatické hradlo AH-88A bez oddílových návěstidel s počítači náprav. SZZ a TZZ bylo v době vzniku MU ovládáno dálkově z CDP Praha;
- viditelnost návěsti „Stůj“ na návěstidle Lc1 nebyla ničím narušena. Viditelnost návěsti „Stůj“ na vjezdovém návěstidle S, rozsvícené vlivem vzniku MU, nebyla ničím narušena.

Stav drážních vozidel:

- vlak Os 7152 dopravce LET byl ve směru jízdy ze žst. Jablonné tvořen motorovou jednotkou 95 54 5 846 784-7 + 95 54 5 846 284-8 a byl označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“. HDV bylo vybaveno registračním rychloměrem Mirel Rm2 M a aktivním vlakovým zabezpečovačem. Na stanovišti strojvedoucího se nacházel sešitový jízdní řád pro vlak Os 7152 a čelní kamera zabírající prostor před vlakem. V době ohledání se ve vlaku nacházel pouze strojvedoucí, žádní cestující. Ke zranění osob a k poškození soupravy vlaku nedošlo;
- vlak Os 7151 dopravce LET byl ve směru jízdy do žst. Jablonné tvořen motorovou jednotkou 95 54 5 846 286-3 + 95 54 5 846 786-2 a byl označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“. HDV bylo vybaveno registračním rychloměrem Mirel Rm2 M a aktivním vlakovým zabezpečovačem. Na stanovišti strojvedoucího se nacházel sešitový jízdní řád pro vlak Os 7151 a čelní kamera zabírající prostor před vlakem. V době ohledání se ve vlaku nacházel pouze strojvedoucí, žádní cestující. Ke zranění osob a k poškození soupravy vlaku nedošlo;
- obě motorové jednotky byly vybaveny funkční radiostanicí pro síť GSM-R a technickými prostředky pro realizaci samočinného zastavení drážního vozidla.

Povětrnostní podmínky: denní doba, +14 °C, jasno, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy, oslňující účinek slunce nebyl v době vzniku MU zjištěn.

Geografické údaje: přímý směr navazující na levostranný oblouk, místo MU na levé straně ve směru jízdy vlaku v zářezu, na pravé straně na náspu, mírné stoupání.

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Škoda na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

IZS nebyl aktivován.

3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů

V důsledku vzniku MU došlo k přerušení provozu od 7:12 h do 10:56 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- traťový dispečer CDP Praha, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (LET):

- strojvedoucí vlaku Os 7152, zaměstnanec LET;
- strojvedoucí vlaku Os 7151, zaměstnanec LET.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí, byla SŽ.

Dopravcem vlaků Os 7152 a Os 7151 byl Leo Express Tenders, s.r.o., se sídlem Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem LET dne 9. 10. 2019, s účinností ode dne zveřejnění v registru smluv dne 10. 10. 2019.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	**Os 7152**	**Motorová jednotka Coradia Lint:**		**Režim brzdění:**
Délka vlaku (m):	42	HDV v čele jednotky	95 54 5 846 784-7	R
Počet náprav:	6	HDV 2	95 54 5 846 284-8	R
Hmotnost (t):	80			
Potřebná brzdící procenta (%):	82			
Skutečná brzdící procenta (%):	125			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h^{-1}):	90			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 7152:

- držitelem všech DV byl LET.

HDV 846 284-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu Mirel Rm2 M.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 7:09:44 h vlak zastavil v žst. Jablonné u nástupiště 1. SK před návěstidlem Lc1;
- 7:11:49 h vlak se rozjel a zvyšoval svoji rychlost až na 55 km.h^{-1};
- 7:12:14 h při rychlosti 55 km.h^{-1} bylo zavedeno rychločinné brzdění;
- 7:12:24 h po ujetí dráhy 261 m od rozjezdu vlak zastavil.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

Vlak:	Os 7151	Motorová jednotka Coradia Lint:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	42	HDV v čele jednotky	95 54 5 846 286-3	R
Počet náprav:	6	HDV 2	95 54 5 846 786-2	R
Hmotnost (t):	80			
Potřebná brzdící procenta (%):	69			
Skutečná brzdící procenta (%):	125			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h^{-1}):	90			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 7151:

- držitelem všech DV byl LET.

HDV 846 286-3 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu Mirel Rm2 M.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 7:12:05 h vlak se blížil k návěstidlu S a z rychlosti 70 km.h^{-1} začal snižovat rychlost;
- 7:12:14 h při rychlosti 65 km.h^{-1} bylo zavedeno rychločinné brzdění;
- 7:12:28 h po ujetí dráhy 125 m od zahájení rychločinného brzdění vlak zastavil;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku nebyla překročena a zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího bylo průběžně obsluhováno.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Jablonné je elektrifikovaná napěťovou soustavou 3 kV, zabezpečená SZZ 3. kategorie ESA 11 s počítači náprav, v místě MU s nejvyšší povolenou rychlostí 90 km.h^{-1}. Ostrovní nástupiště u 1. SK je v přímém směru. Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku je vedena přímým směrem a navazujícím levostranným obloukem o poloměru 450 m. Na levé straně ve směru jízdy vlaku je vedena terénním zářezem, na pravé straně tvoří vyvýšený násep nad pozemní komunikací. Kolejnice typu R65 jsou uloženy na pražcích SB8. V úrovni okolního terénu trať stoupá 4,06 ‰ v délce 128 m.

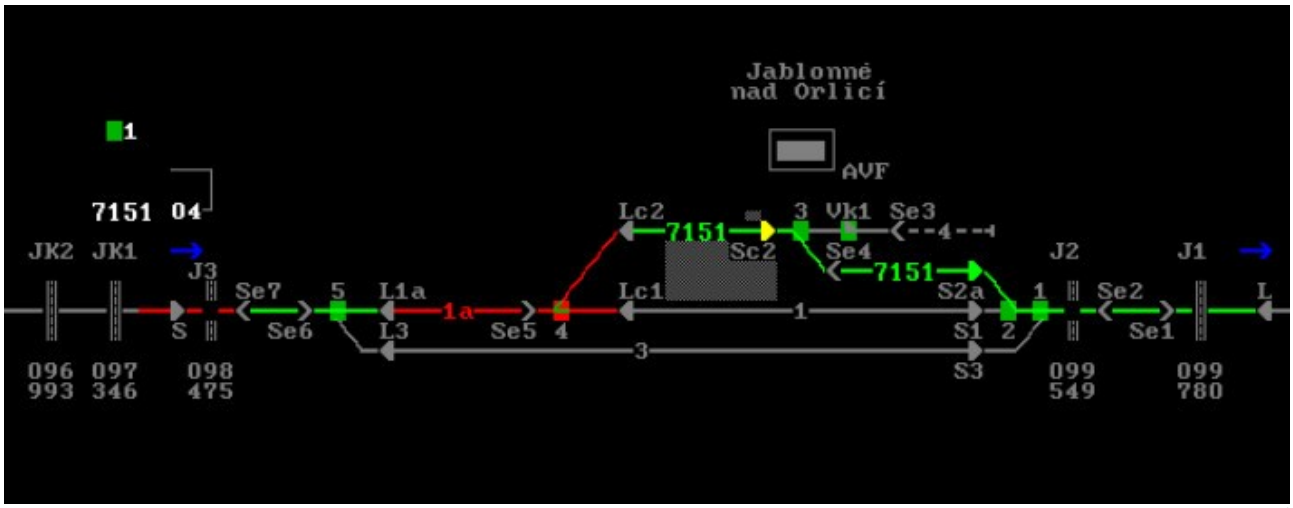
Železniční přejezd P4074 v km 98,475 je jednokolejný a je osazen PZS 3 SBI. Přejezdová konstrukce je pryžokovová, druh vozovky je s živičným krytem – asfaltem.

Žst. Jablonné je vybavena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11. SZZ má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, vydaný Drážním úřadem Praha, ev. číslo PZ 2334/08-E.45 ze dne 26. 11. 2008 s platností na dobu neurčitou.

Dne 23. 7. 2020 byla po MU provedena technická prohlídka uvedeného SZZ. V zápisu z této prohlídky je kromě jiného uvedeno: „*Z rozboru zjištěných dat SZZ bylo zjištěno, že mimořádná událost nebyla zapříčiněna technologií a údržbou zabezpečovacího zařízení ve Správě železnic… Stanovené prohlídky a údržba zabezpečovacího zařízení byla prováděna v předepsaných termínech stanovených Vyhláškou 177/95 Sb., předpisy SŽ, s.o. a schváleného plánu údržby ...*“

Z dat záznamového zařízení SZZ v žst. Jablonné ze dne 22. 7. 2020 bylo zjištěno:

- 6:51:51 h obsluhou SZZ zahájeno stavění vlakové cesty pro vlak Os 7152 od návěstidla L na 1. SK;
- 6:58:37 h obsluhou SZZ zahájeno stavění vlakové cesty pro vlak Os 7151 od návěstidla S na 2. SK;
- 7:09:25 h vlak Os 7152 je celý na 1. SK;
- 7:11:33 h postavena vlaková cesta pro vjezd/odjezd vlaku Os 7151 na/z 2. SK, vjezdové návěstidlo S návěstí návěst „Rychlost 40 km·h^{-1} a očekávejte rychlost 40 km·h^{-1}“
- 7:12:08 h vlak Os 7152 projíždí cestové návěstidlo Lc1 v poloze „Stůj“ (viz Obr. č. 2);
- 7:12:09 h vjezdové návěstidlo S před vlakem Os 7151 přechází na návěst „Stůj“ (viz Obr. č. 2);
- 7:12:13 h ztráta kontroly výhybky č. 4 – indikace rozřezu (viz Obr. č. 2);
- 7:12:23 h vlak Os 7151 projíždí, po změně povolující návěsti na návěst „Stůj“, kolem návěstidla S (viz Obr. č. 2).



Obr. č. 2: Vlak Os 7152 projel návěstidlo Lc1 v poloze „Stůj“ → SZZ změnilo návěst „Rychlost 40 km·h^{-1} a očekávejte rychlost 40 km·h^{-1}“pro vlak Os 7151 na návěstidle S na návěst „Stůj“ → vlak Os 7152 násilně přestavil výhybku č. 4 → vlak Os 7151 projel návěstidlo S v poloze „Stůj“ (červené indikace).

Zdroj: SŽ

Na základě rozboru uvedených dat bylo zjištěno, že:

- vlakové cesty pro vlaky Os 7152 a Os 7151 byly postaveny normální obsluhou SZZ;

- na cestovém návěstidle Lc1 byla po celou dobu od postavení vlakových cest pro oba vlaky do jeho projetí vlakem Os 7152 návěst „Stůj“;
- z důvodu nedovolené jízdy vlaku Os 7152 kolem návěstidla Lc1 s návěstí „Stůj“ došlo k obsazení úseku V4, který se nachází mezi návěstidlem Lc1 a výhybkou č. 4, čímž došlo ke změně návěstního znaku vjezdového návěstidla S z povolující návěsti „Rychlost 40 km·h^{-1} a očekávejte rychlost 40 km·h^{-1}“ na návěst „Stůj“ před vlakem Os 7151;
- další jízdou vlaku Os 7152 došlo k rozřezu výhybky č. 4;
- strojvedoucí vlaku Os 7151 již nestihl před návěstidlem S s návěstí „Stůj“ vlak zastavit a návěstidlo projel o 11 m.

3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

- strojvedoucí vlaku Os 7152 – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 22. 7. 2020 nastoupil na směnu ve 4:26 h;
  - po provedených přípravných úkonech odjel s vlakem Os 7152 v 6:42 h z dopravny Králíky do žst. Ústí nad Orlicí;
  - do žst. Jablonné vjížděl na návěst „Výstraha“ na vjezdovém návěstidle L;
  - u nástupiště 1. SK zastavil v 7:09 h, plánovaný odjezd byl v 7:12 h (*poznámka DI: ve skutečnosti byl odjezd vlaku dle jízdního řádu určeného pro veřejnost stanoven na 7:11 h a dle sešitového jízdního řádu pro vlak Os 7152 na 7:11*[5] *h)*;
  - po výstupu a nástupu cestujících zkontroloval v 7:12 h *(poznámka DI: dle kamerových záznamů to bylo v 7:11:39 h – viz níže)* zpětným ohledem z okna, zda ještě někdo nedobíhá, poté zavřel dveře, ještě jednou zkontroloval čas odjezdu a uvedl vlak do pohybu;
  - než minul cestové návěstidlo Lc1, tak si všiml, že je na něm návěst „Stůj“;
  - ihned se podíval na výhybku č. 4 a viděl, že není postavena na 1. SK, ale na 2. SK, tedy ne pro jeho směr jízdy;
  - okamžitě použil rychlobrzdu, ale vzhledem k tomu, že v té chvíli měl již rychlost cca 60 km.h^{-1}, nepodařilo se mu před návěstidlem Lc1 zastavit;
  - došlo k projetí tohoto návěstidla v poloze „Stůj“ a následnému rozříznutí výhybky č. 4, na které zastavil poslední nápravou zadního podvozku;
  - ihned ohlásil vznik mimořádné události dispečerovi CDP Praha a svému zaměstnavateli;
  - společně se stevardem pomohli cestujícím vystoupit z vlaku a stevard je odvedl zpět na nástupiště.
- strojvedoucí vlaku Os 7151 – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 22. 7. 2020 nastoupil na směnu v 6:51 h;

- v žst. Letohrad převzal na ose vlak Os 7151 a pokračoval v jízdě do žst. Lichkov;
- až před žst. Jablonné měla jízda normální průběh;
- na předvěsti vjezdového návěstidla do žst. Jablonné měl návěst „Očekávejte rychlost 40 $km.h^{-1}$“;
- po vyjetí z oblouku, když míjel druhé vzdálenostní upozorňovadlo vjezdového návěstidla, od kterého je již vjezdové návěstidlo vidět, uviděl na tomto návěstidle návěst „Stůj“;
- okamžitě použil rychlobrzdu, ale i přesto vjezdové návěstidlo projel asi o 8 m;
- ihned se spojil s výpravčím a mimořádnou událost mu ohlásil;
- poté pomohl vystoupit cestujícím z vlaku a doprovodil je k železničnímu přejezdu P4074, který se nacházel asi 40 m před vlakem.

- traťový dispečer CDP Praha – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 22. 7. 2020 postavil v žst. Jablonné vlakovou cestu pro vjezd vlaku Os 7152 na 1. staniční kolej a pro vjezd vlaku Os 7151 na 2. staniční kolej;
  - v asi 7:12 h zaznamenal na monitoru JOP obsazení kolejového obvodu V4, koleje 1a, poruchu povolující návěsti na návěstidle S a dále byl indikován rozřez výhybky č. 4;
  - ihned volal strojvedoucímu vlaku Os 7152, který mu potvrdil, že projel návěstidlo Lc1, a sdělil mu, že s vlakem zastavil;
  - vzápětí mu volal strojvedoucí vlaku Os 7151 a oznámil mu, že došlo k náhlé změně návěstního znaku na vjezdovém návěstidle S a že s vlakem zastavil asi 20 m za tímto návěstidlem;
  - uvědomil ho o vzniklé situaci a zakázal mu další pohyb s vlakem;
  - ve spolupráci se záložním dispečerem ohlásili vznik mimořádné události dle ohlašovacího rozvrhu.
- strojvedoucí vlaku Os 7152 – Záznam o podaném vysvětlení pro DI:
  - při nástupu na směnu se cítil odpočatý, bez jakýchkoliv problémů;
  - při nástupu na směnu se nevyskytly žádné mimořádnosti;
  - na této trati jezdí pravidelně a často;
  - v průběhu směny se na drážním vozidle nevyskytly žádné závady nebo poruchy;
  - během rozjezdu vlaku bezprostředně před vznikem mimořádné události měl ze svého stanoviště dobrý výhled;
  - během rozjezdu vlaku se díval z okénka dozadu, zda nedobíhá nějaký cestující a zda jsou uzavřeny všechny dveře;
  - návěst „Stůj“ na návěstidle Lc1 zaregistroval periferním viděním až když ho míjel;

- domnívá se, že to, že při rozjezdu vlaku nezaregistroval návěst „Stůj“, zapříčinila chvilková nepozornost při plnění jiných bezpečnostních úkolů spojených s odjezdem vlaku.

Prostor v místě MU byl monitorován kamerovým systémem se záznamem. Z rozboru těchto záznamů, které byly v rámci šetření poskytnuty DI, vyplývá:

- kamera K2, která snímá prostor nad ostrovním nástupištěm směrem k žst. Těchonín:
  - 07:09:44 h u ostrovního nástupiště u 1. SK zastavil vlak jedoucí od žst. Těchonín;
  - 07:09:49 h otevřely se dveře motorové jednotky;
  - 07:10:05 h dveře motorové jednotky se po nástupu cestujících uzavřely;
  - 07:11:39 h z okna stanoviště strojvedoucího vyhlédla osoba směrem na ostrovní nástupiště;
  - 07:11:49 h vlak se rozjel směrem k žst. Letohrad.
- kamera K4, která snímá prostor nad ostrovním nástupištěm směrem k žst. Letohrad, včetně cestových návěstidel Lc1 a Lc2:
  - 06:49:28 h kolem cestového návěstidla Lc1 s návěstí „Volno“ projel poslední vlak před vlakem Os 7152 *(poznámka DI: vlak Os 7150)*, který odjížděl směrem k žst. Letohrad;
  - 06:49:33 h po odjezdu Os 7150 směrem k žst. Letohrad se na cestovém návěstidle Lc1 rozsvítila návěst „Stůj“. Tento stav trval až do konce záznamu;
  - 07:11:57 h v zorném poli kamery se objevil vlak Os 7152, který odjížděl směrem k žst. Letohrad. Na cestovém návěstidle Lc1 svítila stále návěst „Stůj“;
  - 07:12:08 h vlak Os 7152 pokračoval v jízdě směrem k žst. Letohrad kolem cestového návěstidla Lc1 s návěstí „Stůj“;
  - 07:12:20 h vlak Os 7152 zastavil zadní částí v prostoru výhybky č. 4.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 22. 7. 2020 v 6:42 h odjel vlak Os 7152 z dopravny D3 Králíky, cílovou stanicí byla žst. Ústí nad Orlicí. Až do žst. Jablonné měla jízda normální průběh. Do žst. Jablonné vjížděl vlak na návěst „Výstraha“ na vjezdovém návěstidle L a v 7:09:44 h zastavil u ostrovního nástupiště na 1. SK. Stanovený čas odjezdu byl v 7:11 h. Strojvedoucí v 7:11 h zkontroloval zpětným ohledem z okna, zda je nástup a výstup cestujících ukončen, poté zavřel dveře, ještě jednou, dle svého vyjádření, zkontroloval čas odjezdu a uvedl vlak Os 7152 do pohybu. Při průjezdu kolem návěstidla Lc1 v km 99,041 rychlostí 55 $km.h^{-1}$ si uvědomil, že na návěstidle svítí návěst „Stůj“, a okamžitě zavedl rychločinné brzdění. Vlak Os 7152 projel výhybku č. 4 v km 98,974, kterou násilně přestavil, a zastavil čelem v km 98,937, 104 m za návěstidlem Lc1 a poslední nápravou zadního podvozku na této výhybce. Projetím návěstidla Lc1 na návěst „Stůj“ došlo ke změně návěstního znaku

vjezdového návěstidla S z povolující návěsti „Rychlost 40 km·h^{-1} a očekávejte rychlost 40 km·h^{-1}“ na návěst „Stůj“ v době, kdy se k ní blížil vlak Os 7151 od žst. Letohrad.

Obr. č. 3: Vlaková kamera na vlaku Os 7152 zaznamenávající jízdu proti návěsti „Stůj“. Zdroj: LET

Obr. č. 4: Nástupištní kamera v žst. Jablonné ukazuje jízdu vlaku Os 7152 proti návěsti „Stůj“. Zdroj: SŽ

Dne 22. 7. 2020 v 7:01 h odjel vlak Os 7151 ze žst. Letohrad, cílem jízdy byla zastávka Moravský Karlov. Až před žst. Jablonné měla jízda normální průběh. Předvěst PřS vjezdového návěstidla S do žst. Jablonné byla v poloze „Očekávejte rychlost „40 km·h^{-1}“. Po výjezdu z oblouku za touto předvěstí uviděl strojvedoucí na vjezdovém návěstidle S návěst „Stůj“. Okamžitě zavedl v rychlosti 65 km·h^{-1} rychločinné brzdění, avšak před návěstidlem se mu již zastavit nepodařilo. Čelo vlaku Os 7151 zastavilo 11 m za tímto návěstidlem v km 98,429.

3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb

- 7:12 h vznik MU;
- 7:12 h strojvedoucí vlaku Os 7152 ohlásil projetí návěstidla Lc1 s návěstí „Stůj“ traťovému dispečerovi CDP Praha, ten mu nařídil zůstat stát;
- 7:13 h strojvedoucí vlaku Os 7151 ohlásil projetí návěstidla S s návěstí „Stůj“ traťovému dispečerovi CDP Praha, ten mu nařídil zůstat stát;
- 7:14 h traťový dispečer CDP Praha ohlásil vznik MU vedoucímu dispečerovi CDP Praha;
- 7:26 h vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil vznik MU pověřené osobě provozovatele dráhy;
- 7:32 h pověřená osoba provozovatele dráhy ohlásila vznik MU na COP DI;
- 8:10 h pověřená osoba provozovatele dráhy se dostavila na místo MU;
- 9:45 h inspektoři DI zahájili ohledání místa MU;
- 10:42 h inspektoři DI udělili souhlas s uvolněním dráhy;
- 10:56 h obnovení provozu;
- 11:00 h pověřená osoba provozovatele dráhy ukončila ohledání místa MU;
- 12:00 h inspektoři DI ukončili ohledání místa MU.

Plán IZS nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Osoba řídící drážní dopravu (traťový dispečer CDP Praha) je při řízení drážní dopravy, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., § 14 odst. 1, § 15 odst. 1 písm. a), c) a § 15 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ, mj. povinna zajistit řízení drážní dopravy dle jízdního řádu při využití závislostí vyplývajících z činnosti provozovaného zabezpečovacího zařízení. Dále je povinna zajistit, že vlaková cesta pro danou jízdu vlaku není obsazena jinými drážními vozidly, že není povolena jízda jiného drážního vozidla, která by se s danou vlakovou cestou stýkala nebo ji křížila, a že vjezd vlaku do dopravny s kolejovým rozvětvením bude

povolen, jen je-li vlaková cesta správně postavena a volná dle ustanovení § 14 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Při šetření nebylo zjištěno porušení výše uvedených právních předpisů, vnitřních předpisů a technických norem, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, v příčinné souvislosti ani mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

Strojvedoucí je při řízení vlaku (DV), ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb., a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ a dopravce LET, mj. povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy, přičemž smí uvést drážní vozidlo do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy.

Vlak Os 7152 stál v žst. Jablonné u ostrovního nástupiště 1. SK před cestovým návěstidlem Lc1 s návěstí „Stůj“. Přestože strojvedoucí neobdržel pokyn k výpravě vlaku, daný povolující návěstí na návěstidle Lc1, uvedl vlak Os 7152 do pohybu a návěstidlo Lc1 s návěstí „Stůj“ projel. Další jízdou násilně přestavil výhybku č. 4 postavenou na 2. SK pro vlak Os 7151 a zastavil poslední nápravou zadního podvozku na této výhybce. V té době se k žst. Jablonné blížil vlak Os 7151, pro který byla postavena vlaková cesta na 2. SK, a vjezdové návěstidlo S od žst. Letohrad návěstilo povolující návěst „Rychlost 40 $km \cdot h^{-1}$ a očekávejte rychlost 40 $km \cdot h^{-1}$“. Na nedovolenou jízdu vlaku Os 7152 za návěstidlo Lc1 v poloze „Stůj“ zareagovaly bezpečnostní vazby SZZ pro ochranu postavené vlakové cesty pro vlak Os 7151 a změnily návěstní znak na vjezdovém návěstidle S z návěsti povolující jízdu vlaku na návěst „Stůj“. Strojvedoucí vlaku Os 7151 na tuto skutečnost zareagoval okamžitým zavedením rychločinného brzdění, avšak před návěstidlem již zastavit nedokázal a došlo ke vzniku MU.

Strojvedoucí nedovolenou jízdou vlaku Os 7152 za cestové návěstidlo Lc1 s návěstí „Stůj“ porušil níže uvedená ustanovení.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, vnitřních předpisů a technických norem, týkající se úloh a povinností dopravce, **v příčinné souvislosti se vznikem MU**:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:

  „*Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,*“;

- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.:

  „Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;

- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

  „*Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná,*“

- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;

- § 35 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

  „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo zastavila vlak bezpečně před návěstěným místem,“;

- čl. 1.1. přílohy č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:

  „před návěstí „Stůj“ musí každý vlak zastavit“;

- čl. 329 předpisu SŽDC D1:

  „*... Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.*“;

- čl. 747 předpisu SŽDC D1:

  „*Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje strojvedoucímu jízdu vlaku…“;*

- čl. 3934 vnitřního předpisu SŽDC D1:

  „Za jízdy vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu ...“;

- čl. 10 odst. 4 bod a) první odrážka vnitřního předpisu dopravce LET-POP:

  „a) Strojvedoucí vlaku odpovídá za zajištění technické a organizační bezpečnosti jím vedeného vlaku a osob (cestujících a zaměstnanců) v něm ze strany dopravce:

  • dodržováním vnitřních předpisů dopravce, smluvně závazných předpisů provozovatele dráhy, platných právních norem a návodů k obsluze zařízení (od výrobců zařízení), v rámci své odborné způsobilosti, při své činnosti;“.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců drážních vozidel nebo jiných dodavatelů železničních produktů.

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je Drážní úřad, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah a ve věcech stavebního úřadu, výkon speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností Drážního úřadu je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit Drážní inspekci, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal.

Úlohou Agentury Evropské unie pro železnice je kromě zajišťování v mezích svých pravomocí, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, dále mj. vydávání, obnovování, pozastavování a měnění jednotných osvědčení o bezpečnosti, omezení jejich platnosti nebo jejich zrušení, přičemž v této věci spolupracuje s vnitrostátními bezpečnostními orgány, dále vydává povolení k uvedení železničních vozidel a typů vozidel na trh a je oprávněna obnovovat, měnit, pozastavovat nebo rušit povolení, která vydala. Agentura dále posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů apod.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu a Agentury Evropské unie pro železnice.

4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností oznámených subjektů, určených subjektů a subjektů zabývajících se posuzováním rizika.

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Úlohy a povinnosti jiných osob nebo subjektů nesouvisely se vznikem MU.

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.

4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobci drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobci drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.

4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb

Při šetření nebyly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s drážními vozidly, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

4.3.2 Pracovní faktory

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Zaměstnavatel zajistil u zaměstnanců podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředním

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s jednáním zúčastněných osob.

4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních Evropské unie, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách.

4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

S ohledem na zjištěné faktory a okolnosti vzniku MU nemá dohled bezpečnostního orgánu souvislost s předmětnou MU.

4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody

Provozovatel dráhy provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Dopravce provozoval drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

Drážní inspekce eviduje v období od 1. 1. 2015 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem **501** obdobných MU, kdy vlak nedovoleně vjel za úroveň hlavního návěstidla, které návěstí „Stůj“ jízdu vlaku zakazovalo.

Následkem těchto nedovolených jízd byla 1 osoba usmrcena, 82 osob utrpělo újmu na zdraví a vznikla celková škoda 262 802 288 Kč.

Ve sledovaném období DI eviduje z výše uvedeného počtu celkem **110** obdobných MU, jejichž příčinou vzniku bylo nedovolené uvedení vlaku s přepravou cestujících do pohybu, nedovolený odjezd vlaku z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících, s následnou nedovolenou jízdou těchto vlaků za hlavní návěstidlo s návěstí „Stůj”, ve stanicích, kde rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc1 železniční stanice Jablonné nad Orlicí strojvedoucím vlaku Os 7152.

Přispívajícím faktorem mimořádné události byla:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

A summary of the analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence

Causal factor:

- failure to respect the signal „Stop" of the main (route) signal device Lc1 at Jablonné nad Orlicí station by the train driver of the regional passenger train No. 7152.

Contributing factor:

- absence of technical equipment which prevents a train from passing a signal in case of danger.

Systemic factor:

- none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ nepřijal a nevydal žádná opatření.

Dopravce LET vydal po vzniku MU následující opatření:

1. se strojvedoucím vlaku Os 7152 byl ukončen pracovní poměr;
2. vydal Vyhlášku provozu č. 10/2020, která nařizuje mimořádné přezkoušení strojvedoucích v rozsahu znalostí určených provozovatelem dráhy pro strojvedoucí a zvýšení výkonu kontroly práce strojvedoucích;
3. na pravidelném školení strojvedoucích zhodnotil stav na úseku bezpečnosti drážní dopravy za uplynulé období a rozebral příčiny a okolnosti vzniku jednotlivých mimořádných událostí s konkrétním zaměřením na nedostatky v činnosti strojvedoucích zjištěné při šetření těchto MU;
4. v rámci pravidelného školení strojvedoucích zajistil provedení mimořádného přezkoušení strojvedoucích dle nařízení Vyhlášky provozu č. 10/2020.

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ did not take any measures.

The railway undertaking LET took the following measures after the occurrence:

1. employment with the train driver of the train Os 7152 was terminated;
2. the RU issued the Operation Decree No. 10/2020 which it orders an extraordinary examination of train drivers in the scope of knowledge determined by the infrastructure manager for train drivers and an increase in the performance of control of train drivers work;
3. the RU evaluated the situation in the field of railway transport safety for the past period at the regular training of train drivers and it analyzed the causes and circumstances of individual accidents and incidents with a specific focus on the shortcomings in the activities of train drivers identified during the investigation of these accidents and incidents;
4. the RU ensured extraordinary examinations of train drivers in accordance with the regulations of the Operation Decree No. 10/2020 as a part of the regular training of train drivers.

5.3 Doplňující zjištění

Nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

Additional observations

It was not found at the infrastructure manager SŽ and the railway undertaking LET.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává mj. s ohledem na skutečnost, že dle vyjádření provozovatele dráhy je výstavba evropského vlakového zabezpečovače ETCS v úseku Ústí nad Orlicí – Lichkov/Miedzilesie, který bude navazovat na již funkční systém v žst. Ústí nad Orlicí, ve fázi ukončeného výběrového řízení a realizace stavby. V roce 2021 proběhnou přípravné práce (projekční práce, dodávky materiálu) na zahájení výstavby, vlastní výstavba bude zahájena v lednu roku 2022, zprovoznění systému je plánováno v termínu březen/duben 2023.

SAFETY RECOMMENDATIONS

The Rail Safety Inspection Office does not issue a safety recommendation according to statement of the infrastructure manager that the construction of the European train control system ETCS in the section Ústí nad Orlicí – Lichkov/Miedzilesie, which it will be continue on the already functional system in the Ústí nad Orlicí station, is in the phase of completed tender and construction. The groundwork (design work, deliveries of material) for the start of construction will be launched in 2021, the construction will be begin in January 2022, the commissioning of the system will plan in March/April 2023.

V Brně dne 22. března 2021

Jiří Chládek v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno

PŘÍLOHY

Obr. č. 5: Vlak Os 7152 zastavil poslední nápravou zadního podvozku na výhybce č. 4 Zdroj: DI

Obr. č. 6: Viditelnost návěstidla Lc1 Zdroj: DI

Obr. č. 7: Čelo vlaku Os 7151 projelo návěstidlo S o 11 m Zdroj: DI

Obr. č. 8: Čelo vlaku Os 7151 zastavilo 46 m před PZS P4074 Zdroj: DI