

Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Nezajištěná jízda vlaku Mn 160780 ze žst. Dolní Beřkovice na první traťovou kolej mezistaničního úseku mezi žst. Dolní Beřkovice a žst. Hněvice na dráze železniční, celostátní, na kterou vjel v opačném směru ze žst. Hněvice vlak R 603

Čtvrtek, 19. června 2014

Investigation Report of Railway Accident

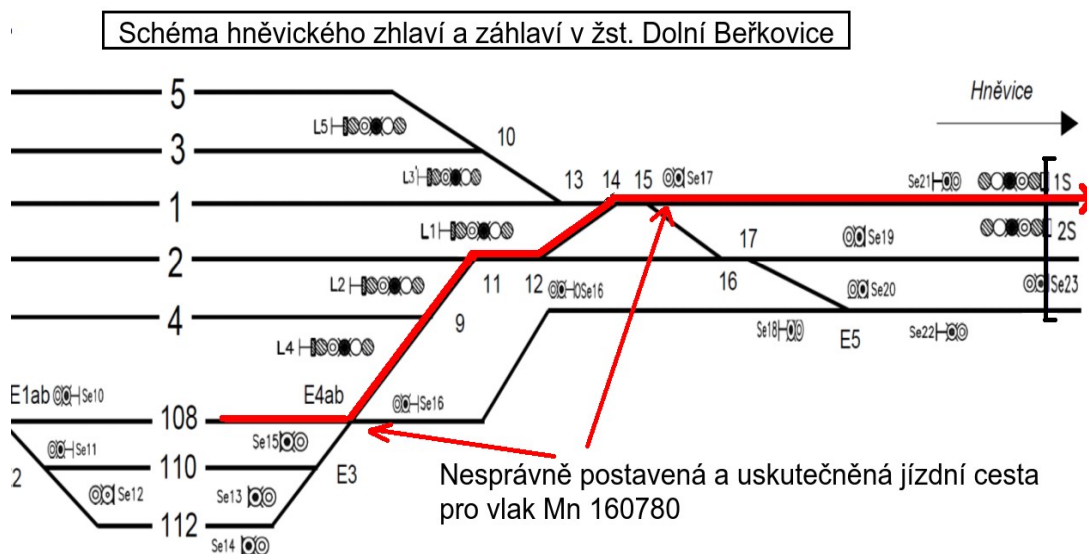
Unauthorized movement of freight train No. 160780 from Dolní Beřkovice station to open line between Dolní Beřkovice and Hněvice stations

Thursday, 19th June 2015

č. j.: 6-1873/2014/DI

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

1 SOUHRN



Zdroj: Dražní inspekce

Skupina události: ohrožení.

Vznik události: 19. 6. 2014, 7:53 h.

Popis události: nezajištěný odjezd vlaku Mn 160780 ze žst. Dolní Beřkovice po posunové cestě bez provedených úkonů k výpravě vlaku a bez uděleného traťového souhlasu na první traťovou kolej mezistaničního úseku mezi žst. Dolní Beřkovice a žst. Hněvice na dráze železniční, celostátní, na kterou vjel v opačném směru ze žst. Hněvice vlak R 603.

Dráha, místo: dráha železniční, celostátní, trať 527A, žst. Dolní Beřkovice, vjezdové návěstidlo 1S v km 459,587.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy celostátní);
 ČD Cargo, a. s. (dopravce vlaku Mn 86201/160780);
 České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 603).

Následky: bez újmy na zdraví a bez škody.

Bezprostřední příčiny:

- nezajištěná jízda vlaku Mn 160780 ze žst. Dolní Beřkovice na 1. traťovou kolej v mezistaničním úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice bez traťového souhlasu a bez provedených úkonů k výpravě vlaku.

Přispívající faktory:

- používání nesprávných technologických postupů výpravčími žst. Dolní Beřkovice při obsluze dráhy a organizování drážní dopravy za součinnosti zaměstnanců ČDC, umožněné nedostatečnou nebo neúčinnou kontrolní činností.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro odjezd vlaku a způsob zabezpečení jeho jízdy.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:**Provozovateli dráhy SŽDC, státní organizace, a dopravci ČD Cargo, a. s.:**

- zvýšenými nároky na zaměstnance provádějící na všech stupních řízení kontrolní činnost zajistit:
 - bezchybnost základní dopravní dokumentace ve výkonných jednotkách tak, aby souhrnná opatření v ní obsažená byla aktuální a odpovídala technologickým postupům pro činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy;
 - takovou účinnost prováděných kontrol osob řídících HDV a osob řídících drážní dopravu nebo se na řízení dopravy podílejících, aby plnění jejich povinností a utváření pracovních návyků bylo v souladu s ustanovením vnitřních předpisů a technologických postupů pro činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy.

Drážnímu úřadu:

- zpřísnění kontroly nad plněním podmínek vydaných osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy u provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních;
- zpřísnění kontroly nad plněním podmínek vydaných osvědčení dopravce u všech dopravců provozujících drážní dopravu na dráze celostátní a dráhách regionálních.

SUMMARY

- Grade: incident.
- Date and time: 19th June 2014, 7:53 (5:53 GMT).
- Occurrence type: unauthorized movement.
- Description: unauthorized departure of the freight train No. 160780 from Dolní Beřkovice station along the shunting route to open line section between Dolní Beřkovice and Hněvice stations and putting the long distance passenger train No. 603 at risk.
- Type of train: freight train No. 160780;
long distance passenger train No. 603.
- Location: Dolní Beřkovice station, departure signal device 1S, km 459,587.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD Cargo, a. s. (RU of the freight train No. 160780);
ČD, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 603).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0,-
- Direct cause:
- unauthorized movement of freight train No. 160780 from Dolní Beřkovice station to open track line No. 1 without line consent and proper expedition of the train.
- Contributory factor:
- using of incorrect technological processes by station dispatchers of Dolní Beřkovice station while operating and organizing railway transport in cooperation with employees of railway undertaking ČD Cargo, a. s., which has been made possible due to ineffective supervision.
- Underlying cause:
- failure with compliance of technological processes of infrastructure manager for departure and way of securing of its ride.
- Root cause: none.
- Recommendations:
- 1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:
- by increasing of demands on employees who carry out controls and supervision on all levels of control ensure:
 - to keep the basic transport documentation flawless so that the instructions in this documentation will be keeping updated and meet the technological processes for operating of track and organization of railway transport;

- to keep the professional level of train drivers and operational staff so that their work habits and responsibilities will be in compliance with internal regulations and technological processes for operating of track and organization of railway transport.

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

- tightening control of requirements compliance of the issued safety certificate of the infrastructure managers;
- tightening control of requirements compliance of the issued safety certificate of the railway undertakings.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	12
2.1 Mimořádná událost	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	12
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	12
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	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	15
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	15
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	16
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	16
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	17
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	18
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	18
2.4 Vnější okolnosti	18
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	18
3 Záznam o podaných vysvětleních	18
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	18
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	18
3.1.2 Jiné osoby	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
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	24
3.3	Právní a jiná úprava	25
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	25
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	27
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení	29
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	29
3.4.2	Součásti dráhy	32
3.4.3	Komunikační prostředky	32
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	32
3.5	Dokumentace o provozním systému	34
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	34
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	36
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	37
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	38
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	38
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	38
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	38
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	38
4	Analýzy a závěry	39
4.1	Konečný popis mimořádné události	39
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	39
4.2	Rozbor	40
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	40
4.3	Závěry	42

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	42
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	42
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	42
4.4 Doplnující zjištění	43
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	43
5 Přijatá opatření	46
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	46
6 Bezpečnostní doporučení	47
7 Přílohy	48

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
ČEZ	ČEZ, a. s., – Elektrárna Mělník
ČSN	Česká státní norma
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Dražní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DP-VS	dozorčí provozu – vedoucí směny
DÚ	Dražní úřad
DV	dražní vozidlo, dražní vozidla
EDD	elektronický dopravní deník
HDP	hlavní dispečer plánovač ČD Cargo
HDV	hnací dražní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IN	Interní norma ČD Cargo, a. s.
IS	informační systém
IZS	Integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JOS	jednotka organizační struktury
MU	mimořádná událost
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
PČR	Policie České republiky
PJ	provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravami
„PN“	Přivolávací návěst
PO	provozní obvod
PP	provozní pracoviště
PPŘ	Přípojový provozní řád, pro dráhu – vlečku ČEZ, A.S. – ELEKTRÁRNA MĚLNÍK
PS	provozní středisko
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RP	rychloměrný proužek
SD	státní dozor ve věcech drah
SK	staniční kolej
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené dražní vozidlo
TK	traťová kolej
TRS	traťové rádiové spojení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚZB	úplná zkouška brzdy
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
VZ	vlakový zabezpečovač
ZZD	základní dopravní dokumentace
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídicích drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis, schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 17. 12. 2012, č. j.: 55738/2012-OZŘP, účinnost od 1. 7. 2013.
SŽDC D5	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, SŽDC D5 Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace, schváleno generálním ředitelem SŽDC dne 22. 2. 2013, č.j.: S 5978/2013-OZŘP, účinnost od 1. července 2013.
směrnice ČDC „Lokomotivní čtyř“, označení PTs10-B-2011	interní norma dopravce ČDC, schváleno provozním ředitelem dne 9. 8. 2012, datum vydání 15. 8. 2012 s účinností od 1. 1. 2013.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 19. 6. 2014.

Čas: 7:53 h.

Dráha: železniční/celostátní.

Místo: trať 527A Praha Bubeneč – Děčín hlavní nádraží, dráha železniční, celostátní, železniční stanice Dolní Beřkovice, vjezdové návěstidlo 1S v km 459,587.

GPS: 50°23'58.2540"N, 14°25'37.4750"E.

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

Dne 19. 6. 2014 byla v žst. Dolní Beřkovice po příjezdu vlaku Mn 86201 v 7:34 h prováděna obsluha manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ dopravcem ČDC. Po předchozí telefonické domluvě vedoucího posunu dopravce ČDC ze žst. Hněvice s výpravčím žst. Dolní Beřkovice umožnil výpravčí vjezd vlaku Mn 86201, jedoucím ze žst. Hněvice jako samostatné HDV, návěstí „PN“ na vjezdovém návěstidle 1S z 1. TK přímo na manipulační kolej č. 108.

V cca 7:49 h ohlásil strojvedoucí HDV od vlaku Mn 86201 výpravčímu žst. Dolní Beřkovice připravenost k odjezdu z koleje č. 108 do žst. Hněvice jako vlak Mn 160780. Výpravčí dal prostřednictvím EDD předvídaný odjezd vlaku Mn 160780 do žst. Hněvice v 7:52 h a po obsluze PZZ a SZZ povolil posun návěstí „Posun dovolen“ na seřaďovacím návěstidle Se 15. Na tuto návěst se strojvedoucí rozjel z manipulační koleje vlečky ČEZ č. 108 a s vlakem Mn 160780 odjel v cca 7:53 h na 1. TK směr Hněvice, kam byla jízdní cesta omylem výpravčím postavena. V té době se již v mezistaničním úseku Hněvice – Dolní Beřkovice v 1. TK nacházel vlak R 603, jenž projel v žst. Hněvice v 7:57:37 h.

Výpravčí žst. Dolní Beřkovice po zjištění, že vlak Mn 160780 odjíždí na 1. TK, pro kterou neměl traťový souhlas, se snažil telefonicky spojit s vedoucím posunu, aby vlak zastavil. Po několika pokusech se s výpravčím spojil strojvedoucí vlaku Mn 160780 a domluvili se na návratu vlaku Mn 160780 sunutím zpět do žst. Dolní Beřkovice. V cca 8:01 h vjel vlak na návěst dovolující jízdu vjezdového návěstidla 1S do žst. Dolní Beřkovice na 2. SK. Vlak R 603 byl činností TZZ zastaven před oddílovým návěstidlem AB1-4608 a dále pokračoval v jízdě dle rozhledových poměrů.

Po zastavení vlaku Mn 160780 na 2. SK v žst. Dolní Beřkovice postavil výpravčí vlakovou cestu pro odjezd ze 2. SK do žst. Hněvice, kam tento vlak následně odjel.

Při MU nebyl aktivován IZS. Vznik MU nebyl po domluvě mezi výpravčím žst. Dolní Beřkovice a strojvedoucí vlaku Mn 160780 ohlášen.

Sled následných vztažných událostí:

Dne 19. 6. 2014 na základě zpoždění vlaku R 603 o 4 minuty v mezistaničním oddíle žst. Hněvice a žst. Dolní Beřkovice (v žst. Hněvice vlak R 603 projel na návěst „Volno“) byl dne 19. 6. 2014 v 9:12 h vedoucím (provozním) dispečerem z Centrálního dispečerského pracoviště Praha vydán dispečerský příkaz ke zjištění příčiny narušení GVD tohoto vlaku.

Dne 19. 6. 2014 při prošetřování předmětného dispečerského příkazu zachytil vedoucí zaměstnanec OR Ůstí n. Labem telefonické rozhovory v žst. Dolní Beřkovice, z nichž vyplynulo, že nákladní vlak Mn 160780 odjel nesprávně na 1. traťovou kolej, vlak byl výpravčím na trati zastaven a vrátil se zpět do žst. Dolní Beřkovice.

Dne 19. 6. 2014 ve 13:14 h byl výpravčímu ŽST Dolní Beřkovice přednostou PO Lovosice ukončen výkon dopravní služby jejím předáním výpravčí povoláné do služby. Přednosta PO Lovosice se osobně dostavil do žst. Dolní Beřkovice, kde výpravčímu sdělil, že důvodem jeho ukončení výkonu dopravní služby je přehrání telefonických hovorů z ranních hodin ze záznamového zařízení Touch call.

Dne 20. 6. 2014 v 10:10 h komise odborníků provozovatele dráhy, bez účasti pověřených osob zúčastněných dopravců, dle svého vyjádření vyhodnotila všechny dosud známé okolnosti zjištěné dne 19. 6. 2014 a zjistila, že v žst. Dolní Beřkovice došlo dne 19. 6. 2014 v 7:53 h ke vzniku MU.

Dne 20. 6. 2014 bylo, na základě rozhodnutí komise odborníků o vzniku MU, provedeno pověřenými osobami provozovatele dráhy a zúčastněných dopravců v čase 12:20 – 13:30 h ohledání místa vzniku MU.

Při ohledání bylo dle Zázpisu o ohledání místa vzniku MU zjištěno:

- stav koleje a výhybek – v pořádku, bez stop po MU;
- stav drážních vozidel – DV se na místě vzniku MU nenachází;
- stav zabezpečovacího zařízení – uveden popis SZZ a TZZ se zjištěním, že dle „Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“ nebyla dne 19. 6. 2014 (před vznikem MU) zaznamenána žádná porucha;
- vyhledání a zajištění rychloměrného proužku z HDV CZ ČDC 91 54 7 111 027-9, kterým byl dne 19. 6. 2014 veden vlak Mn 160780, odevzdaného dne 19. 6. 2014 strojvedoucím tohoto vlaku;
- viditelnost a označení seřadovacího návěstidla Se 15 – bez závad;
- v km 459,537, na záhlaví 1. SK směr Hněvice, se nachází stožárové seřadovací návěstidlo, které plní funkci označnicku;

V Zázpisu bylo dále konstatováno:

- důvod sestavení komise odborníků a její činnost;
- tvrzení, že dne 19. 6. 2014 z dostupných informací nic nenasvědčovalo tomu, že došlo ke vzniku MU, a nikdo žádnou MU nehlásil;
- preventivní stažení výpravčího žst. Dolní Beřkovice (pozn. – důvod této prevence v době vystřídání výpravčího v Zázpisu neuveden);
- stažení archivu ETB, foto náhledů na monitory žst. Dolní Beřkovice bylo k dispozici dne 19. 6. 2014 po 15. h;
- zjištění komise (dne 20. 6. 2014 po vyhodnocení náhledů na monitory, posouzení dopravní dokumentace a opětovné poslechnutí telefonických rozhovorů), že dne 19. 6. 2014 došlo v žst. Dolní Beřkovice k jízdě vlaku Mn 160780 ze 108. SK na 1. TK proti udělenému traťovému souhlasu, a tím se do mezistaničního úseku dostaly dva vlaky –

Mn 160780 a proti jedoucí vlak R 603, nedošlo však k jízdě proti sobě v rámci jednoho traťového oddílu. Dále bylo zjištěno, že výpravčí žst. Dolní Beřkovice dokumentoval odjezd vlaku Mn 160780 odlišně ze 4. SK, ve skutečnosti odjel z koleje č. 108 na návěst „Posun dovolen“ na 1. TK a že se výpravčí po dohodě se strojvedoucím snažili vznik mimořádnosti zatajit;

- na základě uvedených dostupných informací by mohla být tato mimořádnost posuzována jako MU – ohrožení. Výpravčímu byla z preventivních důvodů pozastavena odborná způsobilost a vznik MU byl po těchto zjištěných skutečnostech ohlášen na COP DI dne 20. 6. 2014 v 10:17 h, tj. bez zbytečného odkladu po zjištění a vyhodnocení potřebných skutečností.

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

MU ohlášena na COP DI dne:	20. 6. 2014, 10:17 h (tj. 26:24 h po vzniku MU).
Způsob ohlášení:	telefonicky.
Ohlášeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD a ČDC).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	nebyl dán s ohledem na pozdní ohlášení vzniku MU.

Ohlášení MU za provozovatele dráhy a dopravce ČDC nebylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb. K MU došlo dne 19. 6. 2014 v 7:53 h a její vznik byl ohlášen DI dne 20. 6. 2014 v 10:17 h (tj. 26:24 h po vzniku MU).

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ:	14. 7. 2014, na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU.
Složení VI DI na místě MU:	2x VI ÚI Praha po ohlášení vzniku MU pověřenou osobou, tj. dne 20. 6. 2014.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Praha.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění a z dožádané dokumentace pořizené při šetření provozovatelem dráhy a dopravci.

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce ČDC:

- strojvedoucí vlaku Mn 160780, zaměstnanec ČDC, PJ Ústí nad Labem, PP Lovosice;
- vedoucí posunu, zaměstnanec ČDC, PJ Ústí nad Labem, PP Lovosice;
- posunovač, zaměstnanec ČDC, PJ Ústí nad Labem, PP Lovosice.

Dopravce ČD:

- strojvedoucí vlaku R 603, zaměstnanec ČD, DKV Praha, PJ Děčín.

Provozovatele dráhy SŽDC:

- výpravčí žst. Dolní Beřkovice, zaměstnanec SŽDC, OŘ Ústí nad Labem, PO Lovosice.

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

Vlak:	Mn 160780	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	284	HDV: 91 54 7 111 027 – 9	ČD Cargo
Počet náprav:	80	TDV (za HDV):	
Hmotnost (t):	531	1. 83 54 9321 812 – 6	ČD Cargo
Potřebná brzdicí %:	60	2. 83 54 9307 095 – 6	ČD Cargo
Skutečná brzdicí %:	94	3. 84 54 9306 992 – 4	ČD Cargo
Chybějící brzdicí %:	0	4. 83 54 9307 098 – 0	ČD Cargo
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	90	5. 83 54 9307 093 – 1	ČD Cargo
Způsob brzdění:	II.	6. 84 54 9306 640 – 9	ČD Cargo
Brzdy v poloze:	P	7. 84 54 9306 615 – 1	ČD Cargo
		8. 83 54 9321 687 – 2	ČD Cargo
		9. 84 54 9305 688 – 9	ČD Cargo
		10. 83 54 9321 553 – 6	ČD Cargo
		11. 83 54 9305 767 – 2	ČD Cargo
		12. 83 54 9307 092 – 3	ČD Cargo
		13. 37 80 7989 328 – 5	DB
		14. 33 80 7968 140 – 3	DB
		15. 33 87 7881 889 – 2	SNCF
		16. 35 54 7991 053 – 9	ČD Cargo
		17. 33 87 7882 185 – 4	SNCF
		18. 37 80 7879 029 – 2	DB
		19. 37 80 7978 041 – 7	DB

Pozn. k vlaku:

Vzhledem k pozdnímu ohlášení vzniku MU nemohl být skutečný stav vlaku zjištěn na místě MU, údaje tak vychází pouze z vlakové dokumentace.

Vlak:	R 603	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	141	HDV: 91 54 7 151 008 – 0	ČD, a. s.
Počet náprav:	24	TDV (za HDV):	
Hmotnost (t):	311	1. 51 54 20-41 659 – 3	ČD, a. s.
Potřebná brzdící %:	107	2. 51 54 20-41 606 – 4	ČD, a. s.
Skutečná brzdící %:	148	3. 51 54 20-41 675 – 9	ČD, a. s.
Chybějící brzdící %:	0	4. 61 54 84-71 042 – 6	ČD, a. s.
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	140	5. 51 54 19-41 092 – 0	ČD, a. s.
Způsob brzdění:	I.		
Brzdy v poloze:	R + Mg		

Pozn. k vlaku :

Vzhledem k pozdnímu ohlášení vzniku MU nemohl být skutečný stav vlaku zjištěn na místě MU, údaje tak vychází pouze z vlakové dokumentace.

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

Železniční stanice Dolní Beřkovice leží na dráze celostátní, v km 458,220 dvoukolejně trati 527A Praha Bubeneč – Děčín hlavní nádraží. Je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, a to elektronickým stavědlem ETB s počítačovým ovládáním z jednoho obslužného pracoviště, obsluhovaného výpravčím žst. Dolní Beřkovice z dopravní kanceláře.

Do SZZ obsluhovaného výpravčím žst. Dolní Beřkovice je zapojena manipulační kolej č. 108 vlečky ČEZ.

Pro bezpečné zajišťování posunu jsou v žst. Dolní Beřkovice instalována seřadovací návěstidla, z nichž Se 15 je návěstidlo umístěné na manipulační koleji č. 108 vlečky ČEZ a Se 21 v km 459,537 je umístěno na záhlaví 1. SK směr Hněvice a plní funkci označnicku.

Na SZZ žst. Dolní Beřkovice je navázáno TZZ mezistaničního úseku Dolní Beřkovice a Hněvice, tříznakový obousměrný universální automatický blok s automatickou činností oddílových návěstidel, včetně přenosu VZ a s udělováním traťových souhlasů. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zařízení 3. kategorie.

Nejnepříznivější stavební spád na staničních kolejích je 0 promile a na hněvickém záhlaví -1 promile.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- V 7:08:44 h sjednal vedoucí posunu dopravce ČDC telefonicky s výpravčím žst. Dolní Beřkovice jízdu vlaku Mn 86201, jedoucím jako samotné HDV ze žst. Hněvice, přímo na manipulační kolej č. 108 vlečky ČEZ;
- V 7:49:26 h ohlásil strojvedoucí vlaku Mn 160780 výpravčímu žst. Dolní Beřkovice připravenost k odjezdu z manipulační koleje č. 108 do žst. Hněvice.
- V 7:51:56 h volal výpravčí na mobilní telefon vedoucího posunu, ale nedovolal se. Proto

- vola vozovou službu v žst. Hněvice, která vyrozuměla strojvedoucího vlaku Mn 160780.
- Strojvedoucí vlaku Mn 16078 volal v čase 7:54:25 h výpravčího žst. Dolní Beřkovic, od kterého dostal pokyn k návratu zpět do žst. Dolní Beřkovic.
 - V 7:56:58 h se výpravčí telefonicky domluvil se strojvedoucí na podmínkách návratu vlaku Mn 160780 do žst. Dolní Beřkovic na druhou staniční kolej.
 - V časech 8:01:43 h a 8:11:42 h se výpravčí se strojvedoucí telefonicky domluvili, že výpravčí upraví dopravní dokumentaci, strojvedoucí zničí rychloměrný proužek a budou případně tvrdit, že se jednalo pouze o posun z manipulační koleje na dopravní kolej za účelem uskutečnění odjezdu vlaku.
 - V průběhu denní směny dne 19. 6. 2014 telefonicky vyrozuměl přednosta PO Lovosice výpravčího žst. Dolní Beřkovic, aby si připravil odevzdávku služby, že bude vystřídán na základě přehrání telefonních hovorů z ranních hodin ze záznamového zařízení a počkal na něj v dopravní kanceláři.
 - Komunikace mezi výpravčím žst. Dolní Beřkovic, strojvedoucí vlaku Mn 86201/160780 a vedoucí posunu probíhala služebními mobilními telefony. Hovory uskutečněné těmito telefony byly zaznamenány systémem REDAT.

Hovory vedené z pracoviště výpravčího na dispečerském terminálu IP Touch Call (IPTC) ve funkci telefonního zapojovače jsou nahrávány na záznamovém zařízení, které je součástí tohoto zařízení.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy, ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce.

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

- Výpravčí žst. Dolní Beřkovic a strojvedoucí vlaku Mn 160780 se po vzniku MU dohodli, že její ohlášení neprovedou, ohlašovací rozvrh provozovatele dráhy a dopravce ČDC tak nebyl aktivován;
- dne 19. 6. 2014 byl z nahrávek telefonických hovorů ze žst. Dolní Beřkovic zjištěn nedostatek v činnosti výpravčího této žst. při řízení a organizování drážní dopravy a dále nedostatek v činnosti strojvedoucího vlaku Mn 160780 při provozování drážní dopravy. Do žst. Dolní Beřkovic se dne 19. 6. 2014 dostavil přednosta PO Lovosice, jenž výpravčího na základě obsahu uvedených nahrávek nechal ve 13:14 h vystřídat. Rovněž bylo požádáno o stažení archivu SZZ;
- dne 20. 6. 2014 v 10:10 h komise odborníků provozovatele dráhy po vyhodnocení všech dostupných okolností zjistila, že dne 19. 6. 2014 došlo v žst. Dolní Beřkovic ke vzniku MU;
- dne 20. 6. 2014 v 10:17 h (tj. 26:24 h po vzniku MU) byla MU ohlášena pověřenou osobou OSB provozovatele dráhy Územní pracoviště Ústí nad Labem za SŽDC, dopravce ČD a ČDC na COP DI;
- dne 20. 6. 2014 bylo provedeno v čase 12:20 – 13:30 h zaměstnanci provozovatele dráhy ohledání místa vzniku MU.

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

Vzhledem k okolnostem vzniku MU a jejího ohlášení nebyl IZS aktivován.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

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

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: slunečno, klid, teplota + 16°C, viditelnost nesnížena.

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 žst. Dolní Beřkovice – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 19. 6. 2014 nastoupil výpravčí na denní směnu v žst. Dolní Beřkovice, před směnou, ani během směny do vzniku MU nepociťoval žádný fyzický ani psychický stres.
 - asi v 7:15 h zavolal výpravčího telefonem vedoucí posunu ČDC ze žst. Hněvice a domluvil s ním vjezd vlaku Mn 86201 (samotné HDV) přímo z 1. TK na odstavenou zátěž stojící na manipulační koleji č.108 vlečky ČEZ. Současně domluvili i odjezd vlaku Mn 160780 zpět do Hněvic, a to přímo z koleje č. 108 do žst. Hněvice s tím, že až bude posun na koleji č. 108 ukončen, tak výpravčí postaví posunovou cestu ze 108 koleje;

- asi v 7:20 h obdržel výpravčí předvídaný odjezd vlaku Mn 86201 s odjezdem ze žst. Hněvice v 7:25 h. Obsluhou SZZ postavil posunovou cestu pro vjezd vlaku Mn 86201 od návěstidla Se 17 na kolej č. 108 a vjezd vlaku dovolil „PN“ vjezdového návěstidla 1S;
- po pár minutách výpravčího telefonicky zavolal vedoucí posunu ČDC s tím, že jsou s vlakem na koleji č. 108 připraveni k odjezdu. Jednalo se o vlak Mn 160780, tento druh vlaku naběhl automaticky výpravčímu v EDD. Po uzavření PZZ obsloužil SZZ a nastal závěr posunové cesty. Následně výpravčí viděl na monitoru JOP, jak se dává vlak Mn 160780 do pohybu, a uviděl, že je posunová cesta postavena místo na 2. TK do žst. Hněvice, na 1.TK, pro kterou neměl udělen traťový souhlas;
- okamžitě se pokoušel vlak zastavit, volal na mobilní telefon, ale nedovolal se. Proto zavolal vozovou službu v žst. Hněvice a ta kontaktovala zaměstnance jedoucí na vlaku Mn 160780. Po chvíli zavolal strojvedoucí tohoto vlaku a výpravčí mu dal pokyn, aby se okamžitě vrátil s vlakem do stanice, že nesprávně postavil jízdní cestu na 1. TK směr žst. Hněvice;
- strojvedoucí vlaku Mn 160780 výpravčímu sdělil, že už je s vlakem na trati a že nemůže couvat. Výpravčí ale trval na tom, že se musí vrátit do stanice;
- postavil posunovou cestu od návěstidla Se 17 směrem na 2. SK (poznámka zpracovatele – podle stažených dat ZZ byla postavena vlaková cesta a vjezd na 2. SK byl dovolen návěstí vjezdového návěstidla 1S);
- asi po 5 minutách se vlak Mn 160780 vrátil do stanice na 2. SK. Výpravčí pro něj normální obsluhou SZZ postavil vlakovou cestu pro odjezd ze 2. SK koleje na 2. TK do žst. Hněvice;
- po odjezdu vlaku se strojvedoucí s výpravčím telefonicky domluvili, že si tuto mimořádnost nechají pro sebe a nebudou nikam nic hlásit;
- v průběhu směny dne 19. 6. 2014 výpravčího asi ve 14:00 h telefonicky zavolal přednosta PO Lovosice a řekl mu, aby si připravil odevzdávku služby, že bude vystřídán na základě přehrání záznamového zařízení z ranních hodin a aby na něj počkal v dopravní kanceláři.

Z odpovědi výpravčího na položenou otázku, zda někdy v minulých směnách prováděl vjezdy a odjezdy manipulačních vlaků obdobným způsobem, vyplynulo, že to nebylo pravidelně, ale že to již několikrát provedl.

- strojvedoucí vlaku Mn 86201/Mn 160780 ČDC – ze Záznamu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - před nástupem na směnu ani během směny dne 19. 6. 2014 nebyl strojvedoucí fyzicky ani duševně vyčerpán;
 - vedoucím posunu žst. Hněvice byl asi kolem sedmé hodiny informován, že pojedou se samotným HDV do žst. Dolní Beřkovice pro DV. Jízda do žst. Dolní Beřkovice se uskutečnila po 1. TK;
 - když přijížděli k vjezdovému návěstidlu 1S žst. Dolní Beřkovice, oznámil mu vedoucí posunu, že po dohodě s výpravčím bude vjezd uskutečněn na přivolávací návěst přímo na odstavená DV;
 - vjeli s vlakem na obsazenou manipulační kolej č. 108, kde zastavili před odstavenými DV, na která potom posunem najeli;
 - po provedení úkonů před odjezdem vlaku, provedení ÚZB a návratu posunové

čety do kabiny HDV volal strojvedoucí výpravčímu, že vlak směř žst. Hněvice je připraven k odjezdu, a odeslal zprávu SMS ve tvaru H1 o připravenosti vlaku k odjezdu;

- vedoucí posunu strojvedoucího před odjezdem informoval, že po dohodě s výpravčím žst. Dolní Beřkovice mají po změně návěsti na návěstidle Se 15 na návěst „Posun dovolen“ povolen odjezd směř žst. Hněvice rychlostí 40km/h a „Volno“;
- po změně návěsti na návěstidle Se 15 na návěst „Posun dovolen“ vedoucí posunu strojvedoucímu řekl, že můžou odjíždět;
- strojvedoucí návěst „Posun dovolen“ na návěstidle Se 15 viděl, a proto uvedl vlak do pohybu. Po chvíli si všiml, že odjíždějí na 1.TK. Přišlo mu to sice divné, ale vzhledem k tomu, že 1. TK je zabezpečena pro obousměrný provoz, pokračoval v jízdě;
- jel rychlostí asi 25 km/h, a protože mu nenaběhl kód VZ, tak s vlakem za vjezdovým návěstidlem pro opačný směr jízdy, v prvním vzdalovacím oddílu, zastavil;
- chystal se telefonicky spojit s výpravčím žst. Dolní Beřkovice, ale dřív jej tento výpravčí zavolal a žádal ho, aby s vlakem zastavil a následně se vrátil zpět do žst. Dolní Beřkovice;
- strojvedoucí výpravčímu odpověděl, že už s vlakem stojí, protože jel proti správnému směru a nenaběhl kód VZ a ať pro ně připraví vlakovou cestu na volnou staniční kolej, aby mohli provést zabezpečenou jízdu vlaku zpět do žst. Dolní Beřkovice;
- posunovač odešel na první sunuté drážní vozidlo a po změně návěsti na návěstidle 1S na návěst dovolující jízdu dal strojvedoucímu pokyn k sunutí;
- vjezd vlaku byl uskutečněn na 2. SK a krátce nato postavil výpravčí vlakovou cestu ze 2. SK koleje na 2. TK do žst. Hněvice. Po příchodu posunovače na HDV uvedl strojvedoucí vlak do pohybu;
- strojvedoucí potom zavolal výpravčímu mobilním telefonem a domluvili se, že si to výpravčí po své linii ošetří a že budou společně tvrdit, že proběhlo přestavení vlaku z manipulační koleje na dopravní kolej, a on se postará o proužek. Rychloměrný proužek pak strojvedoucí vyjmul, založil nový a čas postupně dorovnával až do času reálného. Vyjmutou část proužku si ponechal u sebe a na konci směny jej vyhodil;
- strojvedoucí se domníval, že se jednalo pouze o odjezd vlaku Mn 160780 na jinou kolej, než výpravčí zamýšlel. O tom, že došlo k jízdě proti rychlíku jedoucímu v opačném směru, se dle svého vyjádření dozvěděl až při provádění tohoto zápisu.
- vedoucí posunu ČDC v žst. Hněvice – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - před nástupem na směnu ani během směny dne 19. 6. 2014 nebyl vedoucí posunu fyzicky ani duševně vyčerpán;
 - před odjezdem z Hněvic informoval vedoucí posunu telefonicky výpravčího žst. Dolní Beřkovice, že tam mají jet pro DV, a ptal se, na které koleji DV stojí. Výpravčí odpověděl, že vozy jsou na koleji č. 108 a že vjedou na přivolávací návěst přímo na vlak. Tuto informaci oznámil vedoucí posunu strojvedoucímu;
 - po příjezdu do žst. Dolní Beřkovice najeli na koleji č. 108 na DV, vedoucí posunu přivěsil HDV, provedl úplnou zkoušku brzdy a zavěsil koncovky na poslední vůz;
 - po příchodu na HDV předal vedoucí posunu strojvedoucímu výkaz vozidel,

- zprávu o brzdění a oznámil mu, ať pošle SMS zprávu o připravenosti vlaku k odjezdu;
- strojvedoucí potom ještě volal telefonem výpravčímu a oznámil výpravčímu připravenost vlaku k odjezdu. Co říkal výpravčí, vedoucí posunu neslyšel;
 - po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle Se 15 se strojvedoucí s vlakem rozjel, vyjeli na 1. TK a po vyjetí z oblouku uviděl společně se strojvedoucím první návěstidlo autobloku zhaslé;
 - strojvedoucí vlak hned zastavil, snad 300 metrů před návěstidlem, a vzápětí mu zvonil telefon;
 - volal výpravčí žst. Dolní Beřkovice a po tomto hovoru strojvedoucí oznámil, že vlak musí sunout zpět do stanice;
 - posunovač šel na čelo sunutého dílu a dával strojvedoucímu pokyny vysílačkou;
 - na vjezdovém návěstidle svítila návěst „60 km/h a Výstraha“. Po zasetí na 2. SK se na odjezdovém návěstidle rozsvítila návěst „Volno“ a pak odjeli do žst. Hněvice;
 - o tom, že proti nim na 1. TK jel rychlík, vedoucí posunu dle svého vyjádření nevěděl, dozvěděl se to až následující den večer.
- posunovač ČDC v žst. Hněvice – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - před nástupem na směnu ani během směny dne 19. 6. 2014 nebyl posunovač fyzicky ani duševně vyčerpán;
 - asi po sedmé hodině posunovači vedoucí posunu oznámil, že pojedou do žst. Dolní Beřkovice. Ze žst. Hněvice odjeli strojově (poznámka – pouze s HDV);
 - po příjezdu do žst. Dolní Beřkovice na kolej č. 108 najeli s HDV na zátěž, vedoucí posunu přivěsil HDV a provedl úplnou zkoušku brzdy;
 - když se vedoucí posunu vrátil, oznámil strojvedoucímu, že je brzda v pořádku a vlak je připraven k odjezdu;
 - odjezd vlaku posunovač nesledoval, protože seděl zády ke směru jízdy;
 - po vjetí na trať strojvedoucímu zazvonil telefon a strojvedoucí oznámil, že vlak bude sunout zpět do stanice;
 - vedoucí posunu poslal posunovače do čela sunutého vlaku;
 - když došel posunovač na čelo vlaku, vystoupil na stupačku prvního vozu a dával pokyny strojvedoucímu k sunutí zpět do stanice;
 - na vjezdovém návěstidle z 1. TK byla návěst „60 km/h a Výstraha“. Po zasetí na 2. SK se na odjezdovém návěstidle rozsvítila návěst „Volno“ a po příchodu posunovače na HDV ihned s vlakem odjeli;
 - o tom, že proti nim na 1. TK jel rychlík, posunovač nevěděl, dozvěděl se to až následující den večer.
 - strojvedoucí vlaku R 603 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá
 - v žst. Hněvice projížděl strojvedoucí s vlakem R 603 na návěst „Volno“;
 - při jízdě do Dolních Beřkovic se strojvedoucímu na opakovači objevila návěst „Výstraha“, a proto snížil rychlost zhruba na $118 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
 - po chvíli se na opakovači objevila návěst „Volno“ a v okamžiku, kdy viděl na toto návěstidlo, začal strojvedoucí zvyšovat rychlost, návěst „Výstraha“ se již neobjevila.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby nebyly vzniku MU přítomny.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatelé dráhy a dopravci mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V dodržování přijatého systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, byl shledán nedostatek.

Zjištění:

- výpravčí žst. Dolní Beřkovice nedodržel technologický postup provozovatele dráhy pro zabezpečení vjezdu a odjezdu vlaků Mn 86201/160780 do/z žst. Dolní Beřkovice, a tím umožnil odjezd vlaku Mn 160780 proti traťovému souhlasu na 1. TK do mezistaničního úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice, do kterého následně vjel vlak R 603;
- dále výpravčí porušil ustanovení čl. 42 a 46 vnitřního předpisu SŽDC Dp17 (prozatímní) tím, že vznik MU neohlásil a nesplnil tak ohlašovací povinnost a postup dle ohlašovacího rozvrhu.

V dodržování přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, byl shledán nedostatek.

Zjištění:

- nedodržením technologických postupů provozovatele dráhy pro odjezd vlaku Mn 160780 ze žst. Dolní Beřkovice se strojvedoucí podílel na skutečnosti, že došlo v mezistaničním úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice k jízdě vlaku Mn 160780 a vlaku R 603 proti sobě;
- strojvedoucí porušil ustanovení čl. 5.1.1 interní směrnice ČDC „Lokomotivní čtyři“, označení PTs10-B-2011 tím, že vzniklou situaci neohlásil dozorčímu provozu – vedoucímu směny ČDC, a nesplnil tak ohlašovací povinnost.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČD a v jeho dodržování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravců, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravců.

V době vzniku předmětné MU byla osoba provozovatele dráhy SŽDC zúčastněná na MU a provádějící činnosti při provozování dráhy odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce.

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

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Dopravce ČD Cargo, a. s., vydal směrnici ORs34-B-2009 pro provádění kontrolní činnosti a její vyhodnocování. V obvodu PJ Ústí nad Labem byla kontrolní činnost prováděna podle vydaného Opatření ředitele PJ Ústí nad Labem č. 18/2010 ve znění změny č. 3, ze dne 1. 7. 2013. V posuzovaném období od 1. 7. 2013 do 19. 6. 2014 byla kontrolní činnost v PP Lovosice prováděna, dokumentována a pravidelně vyhodnocována v souladu s vydaným opatřením. U zúčastněných zaměstnanců dopravce bylo podle dožádané a dodané evidence v posuzovaném období provedeno celkem 23 kontrol bez zjištění nedostatku.

Opatřením ke kontrolní činnosti PJ Ústí n/L je stanoveno zaměření prováděných kontrol, nikoliv však povinnost zkontrolovat za určité období všechna přidělená pracoviště. Tento systém má za následek skutečnost, že za sledované období nebyla, dle dodané evidence, provedena dopravcem ČDC žádná kontrola zaměřená na provádění činností při provozování drážní dopravy strojvedoucími a členy posunové čety při obsluze manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ v žst. Dolní Beřkovice, resp. na činnosti při odjezdu vlaků, jejichž vlakové náležitosti prováděly obsluhu vlečky ČEZ.

Provozovatel dráhy vydal Opatření náměstka generálního ředitele pro řízení provozu ke kontrolní činnosti č. j. 13295/2012 ORCP. Nad rámec tohoto opatření byly stanoveny kontrolní směry pro rok 2013 pod značkou 271/2013-OZŘP ze dne 3. 1. 2013 a pro rok 2014 pod značkou 354/2014 ze dne 6. 1. 2014. V PO Lovosice v posuzovaném období od 1. 7. 2013 do 19. 6. 2014 byla kontrolní činnost prováděna, dokumentována a pravidelně vyhodnocována podle Rozkazu přednosty provozního obvodu Lovosice ke kontrolní činnosti č. 7/2011 ve znění změny č. 1 s účinností od 1. 4. 2012. Od 1. 3. 2014 platilo pro tyto činnosti Opatření přednosty PO Lovosice ke kontrolní činnosti a provádění zkoušek č. 2/2014. U výpravčího zúčastněného na MU bylo podle dožádané a dodané evidence ve sledovaném období provedeno celkem 15 kontrol se zjištěním dvou nedostatků (chybně sepsaný písemný rozkaz Op, nevětí na vědomí dokumentaci vloženou do knihy normálí), které byly projednány 1x výtkou a 1x snížením výkonové odměny.

Z výsledků namátkové kontroly dopravní dokumentace v žst. Dolní Beřkovice, provedené po vzniku MU provozovatelem dráhy dne 11. 7. 2014 vyplynulo, že postup použitý při vjezdu a odjezdu vlaku Mn 86201/160780 výpravčím žst. Dolní Beřkovice dne 19. 6. 2014, používali běžně všichni výpravčí této žst., a to včetně záměrně chybně vedené dopravní dokumentace vjezdových a odjezdových kolejí u těchto vlaků.

Za sledované období nebyla, dle dodané evidence, zjištěna provozovatelem dráhy žádná závada u výpravčích žst. Dolní Beřkovice při organizování a řízení drážní dopravy pro obsluhu manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ v žst. Dolní Beřkovice, resp. při činnostech pro zabezpečení vjezdu a odjezdu vlaků určených k této obsluze do/ze žst. Dolní Beřkovice. Rovněž nebylo zjištěno nedovolené používání návěsti „PN“ na vjezdovém návěstidle 1S žst. Dolní Beřkovice při vjezdech vlaků na manipulační koleje

vlečky ČEZ, a to přesto, že použití této návěsti je registrováno SZZ a výpravčí mají povinnost použít „PN“ zapsat do EDD, což ve zjištěných případech neprováděli.

Dále bylo zjištěno, že provozovatel dráhy vydal „Přípojový provozní řád pro dráhu – vlečku ČEZ A. S. - ELEKTRÁRNA MĚLNÍK“ dne 6. 12. 2013 s nabytím účinnosti od 15. 12. 2013. V době vzniku předmětné MU obsahoval PPR text:

- *„Jízda drážních vozidel mezi ŽST Dolní Beřkovice a obvodem vlečky „Dolní Beřkovice odevzdávkové koleje“ je prováděna jízdou vlaků, PMD nebo jízdou posunových dílů. Ze ŽST Dolní Beřkovice mohou být drážní vozidla tažena nebo sunuta.“*

Ustanovení PPR o provádění jízdy drážních vozidel mezi ŽST Dolní Beřkovice a obvodem vlečky jízdou vlaků je v rozporu se vztažnými předpisy o provozování dráhy provozovatele dráhy SŽDC, které realizaci předmětných vlakových cest v uvedené době nedovolovaly.

Uvedenou závadu v ZDD žst. Dolní Beřkovice provozovatel dráhy svojí kontrolní činností nezjistil, nedostatek byl zjištěn DI při výkonu státního dozoru ve věcech drah.

Kontrolní činnost a její systém dopravce ČD nebyla posuzována, neboť nebyla v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, trať 527A Praha Bubeneč – Děčín hlavní nádraží, je Česká republika v právu hospodaření Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, trať 527A Praha Bubeneč – Děčín hlavní nádraží, je SŽDC, státní organizace, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, na základě úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002, platného ve smyslu navazujících dodatků.

Provozovatel dráhy byl držitelem Osvědčení o bezpečnosti provozování dráhy, vydaného DÚ dne 14. 5. 2013, pod č. j.: DUCR-24620/13/Pd, ev. č.: OPD/2013/014, s platností do 13. 5. 2018.

Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah dráhy celostátní a dráhy-vlečky „ČEZ, A. S. - ELEKTRÁRNA MĚLNÍK“ mezi provozovatelem dráhy SŽDC č.: 43/2008 OŘ-OPD-UML/Pok a provozovatelem vlečky SD – Kolejová doprava, a. s., SD-KD č. 75/2008, uzavřena dne 1. 12. 2008, s účinností od 1. 9. 2008.

Přípojový provozní řád pro dráhu – vlečku ČEZ, A.S. – ELEKTRÁRNA MĚLNÍK, vydaný provozovatelem dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dláždění 1003/7, 110 00 PRAHA 1, dne 6. 12. 2013, s účinností od 15. 12. 2013.

Dopravcem vlaků Mn 86201 a Mn 160780 byly ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7, PSČ 170 00, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 19. 11. 2007, č. j.: 3-3841/07-DÚ/Le, ev. č.: L/2007/1452, platné ve smyslu navazujících změn.

Dopravce ČDC byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 13. 9. 2013, č. j.: DUCR-49890/13/Pd, ev. č.: OSD/2013/150, s platností do 12. 9. 2018.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 168/10 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD Cargo, a. s., dne 31. 12. 2009, s účinností od 1. 1. 2010, v platném znění.

Smlouva o provozování drážní dopravy dopravce ČD Cargo, a. s., s provozovatelem dráhy vlečky ČEZ, A.S. – ELEKTRÁRNA MĚLNÍK, č. 40D/9/2008 a č. 67/2008 uzavřená mezi smluvními stranami dne 28. 8. 2008, s platností od 1. 9. 2008.

Dopravcem vlaku R 603 byly České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence provozovatele drážní dopravy č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.: L/2003/9000, udělené Drážním úřadem dne 17. 9. 2003, a rozhodnutí o změnách jmenované licence č. j.: 3-974/04-DÚ/Bg, č. j.: 3-2564/08-DÚ/Le a č. j.: DUCR-61234/11/Bo.

Dopravce byl držitelem Osvědčení o bezpečnosti, vydaného DÚ dne 28. 2. 2013, referenční číslo: OSD/2013/122, identifikační číslo: CZ1120130004, s platností do 27. 2. 2018.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo PDD 9001/13 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem České dráhy, a. s., dne 8. 8. 2013, s účinností od 1. 9. 2013, v platném znění.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

- ustanovení PPR o provádění jízdy drážních vozidel mezi ŽST Dolní Beřkovic a obvodem vlečky ČEZ jízdou vlaků je v rozporu se vztažnými předpisy provozovatele dráhy SŽDC, které realizaci předmětných vlakových cest v uvedené době nedovolovaly (viz bod 3.2.3 této zprávy).

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.:
(1) 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.:
(2) 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.:

- „(1) 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,“;
- § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:

„(2) Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen

f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování;
 - § 49 odst. 3 písm. a), b) zákona č. 266/1994 Sb.:

„Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni:

a) neprodleně oznámit každou mimořádnou událost v drážní dopravě Drážní inspekci...;

b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události.“;
 - § 11 odst. 4) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„(4) Pro každou dopravnu s kolejovým rozvětvením se zpracovávají odborně způsobilou osobou technologické postupy činností při provozování dráhy a provozování drážní dopravy podle údajů o technickém vybavení dopravní a způsobu jejího využití.“;
 - § 12 odst. 4) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„(4) Ovládací prvky, kterými se provádí nouzová obsluha, musí být opatřeny bezpečnostními závěry nebo počítadly obsluhy nebo jejich použití musí být dokumentováno technickým zařízením. Každé použití ovládacích prvků pro nouzovou obsluhu nebo sejmutí bezpečnostních závěrů musí být zdůvodněno a evidováno.“
 - § 14 odst. 1, 5, 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„(1) Řízení drážní dopravy se organizuje podle jízdního řádu. Při obsluze dráhy se pro řízení drážní dopravy využívá závislostí vyplývajících z činnosti provozovaného zabezpečovacího zařízení.

(5) Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. ...;

(6) O průběhu řízení v každé dopravně nebo na stanovišti obsazeném osobou řídící drážní dopravu nebo podílející se na řízení drážní dopravy se vede písemný záznam nebo záznam pořízený technickým zařízením na jiných médiích, který musí být uchován alespoň po dobu 12 hodin. Na záznamu musí být registrováno datum a čas zaznamenávaných informací.“
 - § 15 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„(3) Vjezd na kolej obsazenou drážními vozidly lze uskutečnit pouze v odůvodněných případech. ...“;

- § 15 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„(4) Vlak nesmí odjet z dopravního závěsu bez návěsti dovolující odjezd nebo bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy. Vlaková cesta pro odjezd vlaku v obvodu dopravního závěsu s kolejovým rozvětvením musí být správně postavena ...“;
- § 15 odst. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„(6)... Jízda vlaku opačným směrem a jízda každého následného vlaku na obousměrně pojížděných traťových kolejích se zabezpečuje kromě toho souhlasem k odjezdu vlaku, a to buď dorozumíváním prostřednictvím sdělovacího zařízení, nebo činností zabezpečovacího zařízení.“;
- § 15 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„(8) Činnosti při zabezpečení vjezdu, odjezdu a průjezdu vlaku a způsob zabezpečení jízdy vlaků se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“;
- § 35 odst. 1 písm. f), h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„(1) 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,
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.“*
- § 70 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„Při styku drah musí provozovatelé drah vzájemně zaústěných zajistit:
a) jednotnou organizaci a řízení drážní dopravy a způsob zabezpečení jízd vlaků a posunu v místě styku drah, ...“;*
- § 7 odst. 2, 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
*„(2) Vznikne-li mimořádná událost při provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, provozovatel dráhy a dopravce zajišťuje, aby každý zaměstnanec nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, kteří se svou pracovní činností podílejí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, neprodleně ohlásili na určené ohlašovací pracoviště její vznik, pokud tuto událost zjistili sami nebo se o ní věrohodně dozvěděli.;
(3) Ohlašovací pracoviště po vzniku mimořádné události při provozování dráhy a drážní dopravy podle její povahy provede bez zbytečné prodlevy opatření k zabránění vzniku dalších škod a bezodkladně ohlásí vznik mimořádné události:
a) Drážní inspekci ...“;*
- § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
„(3) Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. ...“.

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

Při šetření MU bylo v příčinné souvislosti se vznikem MU zjištěno porušení:

vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, článků:

- 2737. *O jízdách proti správnému směru nebo po nesprávné koleji se musí výpravčí obou sousedních stanic dohodnout. Není-li informace o jízdě vlaků proti správnému směru a po nesprávné koleji zadána do IS, musí být (s výjimkou jízd podle GVD) oznámena provoznímu dispečerovi.*
- 2738. *Pokud se výpravčí nedohodnou o jízdách po nesprávné koleji nebo proti správnému směru, nesmí se na nesprávnou kolej nebo proti správnému směru vypravit žádný vlak. Při nemožném dorozumění nahrazuje dohodu odesláním a příjmem povolenky platné pro pojížděnou kolej.*
- 2857. *Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Tyto musí být provedeny dříve, než výpravčí dovolí jízdu vlaku hlavním návěstidlem nebo jiným způsobem. Pro přípravu vlakové cesty na odbočce platí stejná ustanovení jako ve stanici, není-li v konkrétních případech stanoveno jinak.*
- 2861. *Lze-li ve stanicích s návěstidly závislými na výhybkách postavit vlakovou cestu jen na kolej (z koleje), kterou výpravčí určí obsluhou zabezpečovacího zařízení, zjišťuje správné přestavení výhybek ve vlakové cestě podle činnosti zabezpečovacího zařízení. V případech, kdy zabezpečovací zařízení nevykazuje správnou činnost, popř. není-li vůbec, musí se před dovolením jízdy vlaku přezkoušet správné přestavení výhybek ve vlakové cestě i odvratných výhybek (popř. jiných zařízení přímé boční ochrany), a to podle způsobu jejich zajištění a obsluhy buď na stavědle, nebo jejich prohlídkou na místě.*
- 2862. *Přezkoušet správné přestavení výhybek a výkolejek je třeba:*
 - c) *má-li jet vlak po koleji, která není pojata do zabezpečovacího zařízení.*
- 2954. *Žádný vlak nesmí odjet ze stanice (projet ve stanici) obsazené výpravčím bez výpravy. Výpravu vlaku provádí výpravčí podle ustanovení následujících článků. Výpravčí smí vlak vypravit, až když jsou splněny všechny předepsané úkony před jeho odjezdem. Pokud sousední výpravčí s jízdou nesouhlasí (zákazová dispozice), nesmí výpravčí dovolit jízdu vlaku z vlastní stanice.*
- 2955. *Výprava vlaků ve stanicích obsazených výpravčím se uskutečňuje:*
 - a) *návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku nebo*
 - b) *návěstí Odjezd, danou výpravčím.**Pokud není možná výprava výše uvedenými způsoby (porucha hlavního návěstidla nebo výpravky, velká vzdálenost k vedoucímu hnacímu vozidlu apod.), lze výpravu vlaku uskutečnit:*
 - c) *písemným rozkazem nebo*
 - d) *telekomunikačním zařízením nebo*
 - e) *ústním rozkazem.*
- 2964. *Výprava vlaku z koleje, která nemá odjezdové návěstidlo, může být povolena jen výjimečně v nezbytných případech za podmínek stanovených ZDD*

stejným způsobem, jako při odjezdu kolem neobsluhovaného návěstidla. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na stanice bez odjezdových návěstidel.

- *3039. Jízdu vlaku po jiných než dopravních kolejích může výpravčí dovolit jen za mimořádných okolností a v nezbytných případech (při mimořádných událostech, výlukách apod.).“*

vnitřní směrnice dopravce ČDC „Lokomotivní čety“, označení PTs10-B-2011:

- *„čl. 2.3.1 Strojvedoucí postupuje při výkonu činnosti podle ustanovení platných zákonů, vyhlášek, předpisů IN a příkazů nadřízených. ...;“*
- *čl. 2.4.1 Povinnosti lokomotivní čety*
 - *2.4.1.8 pozorovat za jízdy vlaku nebo posunového dílu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a pokyny;*
- *čl. 2.4.2 Lokomotivní četa je dále povinna:*
 - *2.4.2.7 vykonávat dopravní povinnosti ve stanovených případech a ve stanoveném rozsahu.“*

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Šetřením příčin a okolností vzniku MU bylo zjištěno, že SZZ v žst Dolní Beřkovice má platné Průkazy způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 0509/01-E46, vydaný DÚ dne 14. 2. 2001, s platností na dobu neurčitou, a ev. č.: PZ 0514/01-E46, vydaný DÚ dne 7. 3. 2001, s platností na dobu neurčitou.

V mezistaničním úseku žst. Dolní Beřkovice – žst. Hněvice je tříznakový obousměrný univerzální automatický blok s automatickou činností oddílových návěstidel, včetně přenosu VZ a s udělováním traťových souhlasů. Toto TZZ má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 0556/00-E46, vydaný DÚ dne 17. 7. 2000, s platností na dobu neurčitou.

Kontrola SZZ bezprostředně po vzniku MU dne 19. 6. 2014 nebyla provedena. Při ohledání místa MU dne 20. 6. 2014 bylo v zápise konstatováno, že dle Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení nebyla dne 19. 6. 2014 (před vznikem MU) zaznamenána žádná porucha.

Rozbor dat stažených z archivů SZZ žst. Dolní Beřkovice ze dne 19. 6. 2014:

Pro stanovení reálného času t bylo potřeba přičíst k údajům času z archivu t_{szz} ESA 11 čas $\Delta t = 26$ sec (pozn. níže uvedené časové údaje jsou v času $t = t_{szz} + \Delta t$)

- 7:27:52 h začátek stavění posunové cesty od seřadovacího návěstidla Se17 na 108. kolej vlečky ČEZ;
- 7:28:06 h postavena posunová cesta pro vlak Mn 86201 od seřadovacího návěstidla Se 17 na 108. kolej vlečky ČEZ;
- 7:29:01 h vjezdové návěstidlo 1S návěstilo návěst „PN“ pro vlak Mn 86201;
- 7:30:22 h obsazen kolejový úsek 1. SK za vjezdovým návěstidlem 1S. Vlak Mn 86201 vjel do stanice z 1. TK a jede na 108. kolej vlečky ČEZ;

- 7:31:43 h uvolněn kolejový úsek výhybky VE4, vlak Mn 86201 vjel na 108. kolej vlečky ČEZ;
- 7:50:48 h začátek stavění posunové cesty za 108. koleje vlečky ČEZ od seřadovacího návěstidla Se15 na záhlaví 1. TK směr žst. Hněvice. Traťový souhlas v 1. TK mezi žst. Dolní Beřkovice a žst. Hněvice udělen v žst. Hněvice;
- 7:51:01 h postavena posunová cesta ze 108. koleje vlečky ČEZ na záhlaví 1. TK směr žst. Hněvice pro vlak Mn 16780 ve směru na 1. TK do žst. Hněvice. Seřadovací návěstidlo Se 15 návěstilo návěst „Posun dovolen“. Seřadovací návěstidlo Se 21, plnící funkci označníku, návěstilo návěst „Posun zakázán“;
- 7:51:35 h začátek stavění vlakové cesty z 1. SK v žst. Hněvice na 1. TK do žst. Dolní Beřkovice (pozn. zpracovatele – pro vlak R 603);
- 7:51:49 h obsazen kolejový obvod výhybky VE4. Vlak Mn 160780 odjel ze 108. koleje vlečky ČEZ;
- 7:53:15 h obsazen traťový úsek 1T4-S. Vlak Mn 160780 vjel na 1. TK;
- 7:53:37 h uvolněn kolejový úsek 1. SK. Vlak Mn 160780 opustil žst. Dolní Beřkovice;
- 7:54:36 h obsazen traťový úsek 1T3-S. Vlak Mn 160780 pokračoval v jízdě po 1. TK směrem k žst. Hněvice;
- 7:56:38 h obsazen traťový úsek 1T1-S. Vlak R 603 odjel ze žst. Hněvice po 1. TK (vjezdové návěstidlo 1L z opačné strany v žst. Hněvice);
- 7:57:01 h uvolněn traťový úsek 1T3-S (mezi oddílovými návěstidly 1-4620 a 1 4608). Vlak Mn 160780 se začal vracet směrem do žst. Dolní Beřkovice;
- 7:57:59 h začátek stavění vlakové cesty pro vlak Mn 160780 od vjezdového návěstidla 1S na 2. SK;
- 7:58:00 h obsazen traťový úsek 1T2-S vlakem R 603 (za oddílovým návěstidlem 1-4632);
- 7:58:03 h postavena vlaková cesta od vjezdového návěstidla 1S na 2. staniční kolej pro vlak Mn 160780. Vjezdové návěstidlo 1S návěstilo návěst „Rychlost 40km/h a Výstraha“;
- 7:58:05 h uvolněn traťový úsek 1T1-S po jízdě vlaku R 603 (před oddílovým návěstidlem 1-4632);
- 7:58:27 h obsazen traťový úsek vlakem R 603 (za oddílovým návěstidlem 1 4620);
- 7:58:41 h uvolněn traťový úsek 1T2-S po jízdě vlaku R 603 (před oddílovým návěstidlem 1-4620);
- 7:59:30 h obsazen kolejový úsek 1. SK. Vlak Mn 160780 vjel zpět do žst. Dolní Beřkovice;
- 8:00:06 h uvolněn traťový úsek 1T4-S. Vlak Mn 160780 opustil 1. TK a pokračoval v jízdě na 2. SK;
- 8:00:10 h obsazen traťový úsek 1T4-S vlakem R 603 (za oddílovým návěstidlem 1-4608);
- 8:00:24 h uvolněn traťový úsek 1T3-S po jízdě vlaku R 603;

- 8:00:49 h obsazena 2. staniční kolej. Vlak Mn 160780 vjel na 2. SK;
- 8:01:27 h uvolněn kolejový úsek výhybky V11-12. Vlak Mn 160780 ukončil jízdu na 2. SK;
- 8:01:34 h začátek stavění vlakové cesty od vjezdového návěstidla 1S na 1. SK pro vlak R 603;
- 8:01:50 h začátek stavění vlakové cesty ze 2. SK od odjezdového návěstidla L2 na 2. TK pro odjezd vlaku Mn 160780;
- 8:01:54 h postavená vlaková cesta od odjezdového návěstidla L2 na 2. TK pro vlak Mn 160780. Odjezdové návěstidlo L2 návěstilo návěst „Volno“;
- 8:01:59 h postavená vlaková cesta od vjezdového návěstidla 1S na 1. SK a dále od odjezdového návěstidla S1 na 1. TK směr žst. Vraňany pro vlak R 603. Vjezdové návěstidlo 1S návěstilo návěst „Volno“;
- 8:02:21 h obsazen kolejový úsek 1. SK. Vlak R 603 vjel do žst. Dolní Beřkovic z 1. TK;
- 8:02:36 h uvolněn traťový úsek 1T4-S. Vlak R 603 opustil 1. TK.

Převod indikací traťových úseků v 1. TK v mezistaničním úseku žst. Dolní Beřkovic – žst. Hněvice:

1T4-S – od vjezdového návěstidla 1S v žst. Dolní Beřkovic k oddílovému návěstidlu 1 4608;

1T3-S – od oddílového návěstidla 1-4608 k oddílovému návěstidlu 1-4620;

1T2-S – od oddílového návěstidla 1-4620 k oddílovému návěstidlu 1-4632;

1T1-S – od oddílového návěstidla 1-4632 k vjezdovému návěstidlu 1L v žst. Hněvice.

Rozbor dat stažených z archivů SZZ TP3 AŽD 71 s JOP žst. Hněvice ze dne 19. 6. 2014:

Pro stanovení reálného času t bylo potřeba odečíst z údajů času z archivu t_{szz} ESA 11 čas $\Delta t = 6$ sec (pozn. níže uvedené časové údaje jsou v času $t = t_{szz} - \Delta t$)

- 7:51:33 h zahájeno stavění vlakové cesty pro průjezd vlaku R 603 v žst. Hněvice;
- 7:51:38 h postavena vlaková cesta pro vlak R 603 z 1. TK do žst. Hněvice na 1. SK a ze žst. Hněvice na 1. TK do žst. Dolní Beřkovic. Vjezdové návěstidlo 1S, cestové návěstidlo Sc1c a odjezdové návěstidlo S1 žst. Hněvice návěstily návěst „Volno“;
- 7:53:21 h obsazen traťový úsek 1T4-L, vlak Mn 160780 odjel ze žst. Dolní Beřkovic na 1. TK směrem žst. Hněvice proti udělenému souhlasu;
- 7:55:09 h uvolněn traťový úsek 1T4-S, vlak R 603 vjel z 1. TK do žst. Hněvice;
- 7:56:32 h obsazen úsek 1T1L při odjezdu vlaku R 603 ze žst. Hněvice na 1. TK směr žst. Dolní Beřkovic;
- 7:56:38 h uvolněn kolejový úsek 1aK, vlak R 603 odjel ze žst. Hněvice na 1. TK do žst. Dolní Beřkovic;
- 7:56:47 h obsazen traťový úsek 1T2-L jízdou vlaku R 603;
- 7:56:52 h uvolněn traťový úsek 1T1-L po jízdě vlaku R 603;

- 7:57:20 h uvolněn traťový úsek 1T2-L po jízdě vlaku R 603;
- 7:57:24 h obsazen traťový úsek 1T3-L jízdou vlaku R 603;
- 7:58:41 h uvolněn traťový úsek 1T3-L po jízdě vlaku R 603;
- 8:02:36 h uvolněn traťový úsek 1T4-L po jízdě vlaku R 603.

Převod indikací traťových úseků v 1. TK v mezistaničním úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice:

1T1-L – od vjezdového návěstidla 1L v žst. Hněvice k oddílovému návěstidlu 1-4658;

1T2-L – od oddílového návěstidla 1-4658 k oddílovému návěstidlu 1-4646;

1T3-L – od oddílového návěstidla 1-4646 k oddílovému návěstidlu 1-4620;

1T4-L – od oddílového návěstidla 1-4620 k vjezdovému návěstidlu 1S v žst. Dolní Beřkovice.

Z rozboru stažených dat z archivů SZZ a TZZ žst. Dolní Beřkovice vyplývá, že SZZ a TZZ vykazovalo normální činnost a že jejich technický stav nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Ve způsobu obsluhy SZZ byl zjištěn nedostatek

Zjištění:

výpravčí žst. Dolní Beřkovice neprováděl při vjezdu a odjezdu vlaků Mn 86201/160780 obsluhu dráhy v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy neboť, neoprávněně použil pro vjezd vlaku Mn 86201 návěst „PN“ a poté postavil jízdní cestu pro odjezd vlaku Mn 160780 na 1. TK proti traťovému souhlasu.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

Informace o jízdě vlaků Mn 86201/160780 a R 603 mezi výpravčími žst. Hněvice a Dolní Beřkovice byly předávány prostřednictvím EDD.

Komunikace mezi výpravčím žst. Dolní Beřkovice, vedoucím posunu a strojvedoucím vlaku Mn 86201/160780 byla prováděna z pracoviště výpravčího dispečerským terminálem IP Touch Call (IPTC) ve funkci telefonního zapojovače, ze strany vedoucího posunu a strojvedoucího služebními mobilními telefony.

Nedostatky v použití technických komunikačních prostředků nebyly zjištěny.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Vlaky Mn 86201/160780 byly taženy HDV CZ ČDC 91 54 7 111 027-9 v majetku dopravce ČDC. HDV mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 3303/98

– V.01, vydaný DÚ dne 17. 8. 1998. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 28. 1. 2014 s výsledkem: vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách.

HDV bylo v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 91 54 7 111 027-9 bylo v době vzniku MU vybaveno registračním rychloměrem č. F 07 002 (umístěn na I. stanovišti).

Ze zaznamenaných dat dne 19. 6. 2014 vyplývá:

- v době od 5:51 h do 18:02 h není na RP registrována jízda vlaku Mn 160780 v mezistaničním úseku žst. Dolní Beřkovice – žst. Hněvice, a ani jízda jiného vlaku;
- v uvedené době je na RP zaznamenám posun v žst. Hněvice v čase:
6:03,5 – 6:10 h
7:17,5 – 7:30 h
8:50 – 9:12 h
11:57 – 12:33 h
16:11,5 – 16:21 h

Čas vyjmutí RP je registrován v 18:02 h. Zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího – vlakový zabezpečovač byl při posunu zapnutý v poloze „Postrk“.

V registračním rychloměru č. F 07 002 byl osazen RP se správným rozsahem stupnice rychlosti, tj. do 120 km·h⁻¹.

V registrovaných údajích o pohybu HDV 91 54 7 111 027-9 dne 19. 6. 2014 byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

- porovnáním údajů RP odevzdaného dne 19. 6. 2014 strojvedoucím HDV 91 54 7 111 027-9 a skutečného pohybu tohoto HDV na vlacích Mn 86401/160780 bylo prokázáno záměrné zmanipulování údajů o jeho jízdě. Z podání vysvětlení strojvedoucího uvedeného HDV vyplynulo, že RP se záznamem jízdy vlaků Mn 86401/160780 strojvedoucí vyjmul, založil nový RP a čas postupně dorovnával až do času reálného. Vyjmutý RP si ponechal u sebe a na konci směny jej vyhodil.

Vlak R 603 byl tažen HDV CZ ČD 91 54 7 151 008-0 v majetku dopravce ČD. HDV mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 9671/99 – V.01, vydaný DÚ dne 16. 7. 1999. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 24. 4. 2014 s výsledkem: bez závad.

HDV 91 54 7 151 008-0 bylo v době vzniku MU vybaveno elektronickým rychloměrem č. 4185.

Ze zaznamenaných dat elektronického rychloměru dne 19. 6. 2014 vyplývá:

Stanovení odchylek – rozdíl času registrovaného a času skutečného při stahování dat rychloměrného záznamu = 0 vteřin.

- v mezistaničním úseku žst. Roudnice n/L – žst. Hněvice mezi zastávkou Záluží a žst. Hněvice registrována rychlost vlaku R 603 130 km·h⁻¹;
- 7:57:39 h na návěstním opakovací zhasla „zelená“ při rychlosti 140 km·h⁻¹;

- 7:57:39 h na návěstním opakovači se rozsvítila „žlutá“ při rychlosti $140 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 7:58:12 h na návěstním opakovači zhasla „žlutá“ při rychlosti $120 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 7:58:15 h na návěstním opakovači se rozsvítila „červená“ při rychlosti $112 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 7:59:29 h vlak R 603 zastavil před návěstidlem AB1-4608 cca v km 460,750;
- 7:59:34 h rozjezd vlaku R 603 z místa zastavení;
- 7:59:53 h zhasla na návěstním opakovači „červená“ při rychlosti $23 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 7:59:57 h na návěstním opakovači se rozsvítila „červená“ při rychlosti $27 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, vlak R 603 pokračoval v jízdě rychlostí do $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Dolní Beřkovice rychlost vlaku snížena na $8 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 8:01:45 h zhasla na návěstním opakovači „červená“;
- 8:01:46 h se na návěstním opakovači rozsvítila „zelená“, při průjezdu vlaku R 603 žst. Dolní Beřkovice se rychlost vlaku začala zvyšovat, po průjezdu dosaženo rychlosti $140 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku R 603 v místě vzniku MU, $140 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, nebyla překročena. Vlakový zabezpečovač byl v činnosti a strojvedoucím obsluhován v průběhu celé registrované směny.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Dne 19. 6. 2014 byl výpravčím žst. Dolní Beřkovice umožněn pro obsluhu manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ vjezd vlaku Mn 86201 z 1. TK na „PN“ přímo na tuto vlečkovou kolej. Po provedení obsluhy a úkonů pro odjezd vlaku provedených posunovou četou, výpravčí, dle svého tvrzení na základě předchozí domluvy s vedoucím posunu dopravce, povolil strojvedoucímu vlaku Mn 160780 odjezd vlaku přímo z vlečky po postavené posunové cestě na návěst „Posun dovolen“ s tím, že tento vlak bude pokračovat v jízdě na 2. TK a dále do žst. Hněvice. Chybou výpravčího a následně strojvedoucího došlo k odjezdu vlaku Mn 160780 po postavené posunové cestě na 1. TK a dále směrem do žst. Hněvice přesto, že pro tuto jízdu neměl výpravčí udělen traťový souhlas.

Výpravčímu se po zjištění na monitoru SZZ, že vlak Mn 160780 odjíždí proti traťovému souhlasu na 1. TK, podařilo spojit telefonicky se strojvedoucím tohoto vlaku a po vzájemné domluvě byl proveden nepředvídaný návrat vlaku z trati sunutím do žst. Dolní Beřkovice na 2. SK, odkud poté odjel při normální obsluze SZZ na 2. TK a dále do žst. Hněvice.

Během jízdy vlaku Mn 160780 do žst. Hněvice došlo k telefonické domluvě mezi výpravčím a strojvedoucím v tom smyslu, že vznik MU nebudou hlásit a strojvedoucí se „postará“ o RP.

V jednání výpravčího žst. Dolní Beřkovice a strojvedoucího vlaku Mn 160780 byly zjištěny nedostatky.

Zjištění:

Výpravčí žst. Dolní Beřkovice:

- dovolil vjezd vlaku Mn 86201 přímo na manipulační kolej č. 108 vlečky ČEZ způsobem, který technologické postupy ZDD žst. Dolní Beřkovice nedovolovaly a při kterém došlo k nedovolenému použití návěsti „PN“;
- organizoval odjezd vlaku Mn 160780 z manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ do žst. Hněvice posunem, k němuž dal souhlas návěstí „Posun dovolen“ na seřaďovacím návěstidle Se 15 této vlečky, aniž by provedl řádnou výpravu vlaku. Technologický postup pro tento způsob odjezdu vlaku při obsluze vlečky ČEZ není ZDD žst. Dolní Beřkovice stanoven;
- umožnil nesprávným postavením jízdní cesty na 1. TK do mezistaničního úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice odjezd vlaku Mn 160780 na 1. TK, aniž by pro tuto jízdu byl udělen traťový souhlas;
- nedodržením technologických postupů provozovatele dráhy pro obsluhu dráhy a pro odjezd vlaku Mn 160780 ze žst. Dolní Beřkovice se podílel na skutečnosti, že došlo v mezistaničním úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice k jízdě vlaku Mn 160780 a vlaku R 603 proti sobě;
- nepředvídaný návrat vlaku z trati nebyl proveden jako PMD, výpravčí nenařídil strojvedoucímu vlaku Mn 160780 sepsání písemného rozkazu Pv, ani mu nedoručil písemný rozkaz V (V PMD). Ve sloupci „Poznámka“ v EDD nebyl výpravčím zápis o předvídaném návratu vlaku z trati proveden;
- uvedl v EDD nesprávné údaje o jízdě vlaků Mn 86201/160780 tak, aby z nich nebylo zřejmé použití nesprávných technologických postupů pro vjezd a odjezd těchto vlaků do/z žst. Dolní Beřkovice;
- neohlášením vzniku MU, nedovolené jízdy vlaku Mn 160780 na 1. TK, dle ustanovení ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy, došlo ke změnám původního stavu na místě vzniku MU a k neprovedení předepsaných úkonů ke zjišťování příčin a okolností na místě vzniku MU pověřenými osobami provozovatele dráhy a dopravce.

Strojvedoucí vlaku Mn 160780 dopravce ČDC:

- odjel s vlakem Mn 160780 z manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ na návěst „Posun dovolen“ na seřaďovacím návěstidle Se 15 vlečky, která není platná pro jízdu vlaků. Bez zastavení pokračoval v jízdě vlaku na 1. TK směr žst. Hněvice, aniž byl výpravčím žst. Dolní Beřkovice řádně vypraven.
- odjel ze žst. Dolní Beřkovice na 1. TK do mezistaničního úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice přesto, že nebyl při jízdě proti správnému směru vypraven ze žst. Dolní Beřkovice návěstí odjezdového návěstidla;
- zahájil nepředvídaný návrat vlaku z trati přesto, že mu nebylo výpravčím žst. Dolní Beřkovice nařízeno sepsání písemného rozkazu Pv a ani mu nebyl doručen písemný rozkaz od výpravčího o změně vlaku na PMD;
- neohlášením MU po jejím vzniku dle ustanovení ohlašovacího rozvrhu provozovatele dráhy došlo ke změnám původního stavu na místě vzniku MU a k neprovedení předepsaných úkonů ke zjišťování příčin a okolností na místě vzniku MU pověřenými osobami provozovatele dráhy a dopravce;

- záměrnou manipulací s RP zničil dokumentaci o jízdě vlaků Mn 86201/160780 tak, že výsledky šetření příčin a okolností vzniku předmětné MU nemohly být těmito údaji doloženy. Údaje na odevzdaném RP vzhledem k této manipulaci neodpovídaly skutečnosti.

Nedostatečná, popř. neúčinná kontrolní činnost dopravce ČDC umožnila zaměstnancům dopravce řídicím HDV porušovat při obsluze manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ technologické postupy provozovatele dráhy pro odjezd vlaků ze žst. Dolní Beřkovice nejen v tomto případě, jenž souvisí se vznikem MU.

Nedostatečná, popř. neúčinná kontrolní činnost provozovatele dráhy umožnila používání obdobného způsobu vjezdů a odjezdů vlaků na/z manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ výpravčími žst. Dolní Beřkovice nejen v tomto případě, jenž souvisí se vznikem MU.

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

Stažení následujících nahrávek provedly pověřené osoby provozovatele dráhy a předaly je Dražní inspekci.

Nahrávky a přepis telefonních hovorů výpravčího žst. Dolní Beřkovice a ostatních zaměstnanců zaznamenaných systémem REDAT a souvisejících s MU ze dne 19. 6. 2014 jsou součástí spisu MU.

Z telefonátu v 7:08:44 h vyplývá:

vedoucí posunu se ze žst. Hněvice domlouvá s výpravčím žst. Dolní Beřkovice o DV na manipulační koleji č. 108 vlečky ČEZ a navrhuje výpravčímu uskutečnění vjezdu vlaku Mn 86201 na návěst PN přímo na tuto vlečkovou kolej. Výpravčí souhlasil.

Z telefonátu v 7:49:26 h vyplývá:

strojvedoucí vlaku Mn 160780 ohlásil výpravčímu žst. Dolní Beřkovice připravenost k odjezdu z koleje č. 108 vlečky ČEZ.

Následují přepisy záznamů telefonátů po zjištění výpravčího žst. Dolní Beřkovice, že vlak Mn 160780 odjel proti traťovému souhlasu na 1. TK.

(pozn. zpracovatele: *zelená kurzíva*: přímá řeč výpravčího žst. Dolní Beřkovice, *modrá kurzíva*: přímá řeč ostatních zaměstnanců):

Telefonát v 7:51:56 h (vyzváněcí tón zní po celou dobu záznamu, výpravčímu se nedaří spojit s volaným):

...vyzváněcí tón...*Beřkovice*...vyzváněcí tón...*Beřkovice*...vyzváněcí tón...*Beřkovice, haló, haló haló haló*...vyzváněcí tón...*Do pr**** Beřkovice*...vyzváněcí tón...*Beřkovice*...vyzváněcí tón...*ku*** vemte to*...vyzváněcí tón... .

Telefonát v 7:52:48 h:

...vyzváněcí tón...*Stůjte, vemte to ku**** vyzváněcí tón...*prosím. Posun Hněvice. Záloha? Ne, záloha je v Beřkovicích, von nechal tady telefon. Ježíšmarjá, zastavť...je jako kontakt nějaký na něj. Dobrý, nic jo.*

Telefonát v 7:53:20 h:

Slyšíme se? Stůj!

Telefonát v 7:53:44 h:

...vyzváněcí tón...*Zvedněte to ku*** Prosím, Daniel. Prosím tě, rychle se vraťte. Vraťte se prosím do stanice. Já vás poslal blbě na první. Já, já nejsem v práci. To jste se splet. A máte na zálohu zavolat číslo? Nemám, nemám. Dobrý, nic.*

Telefonát v 7:54:25 h:

Beřkovice. No, tady ta Hněvická, prej jsem se měl zavolat zpátky? Prosím, prosím, vraťte se rychle do stanice, já vás poslal blbě na první. Dobře, dobře. No a my už jsme na trati, vid', tady couvat nesmím, ty vado. Prosím, prosím. Dobře.

Telefonát v 7:56:58 h:

...ce. No, tady ještě ta Hněvická, prosím tě, tak srovnej, srovnej si to tam někam a jestli potřebuješ pro ten osobák, nebo co to jede a pak nás vem někam normálně rovně potom a odjedem potom třeba...Hele, takže, já to tady srovnávám, vydrž na telefonu, prosím tě. Co že? Vydrž na telefonu. Jo, jo. Jo, jo, jo, jsem na telefonu. Tak hele. Tak pojedte, jo. A kam? Kam to je teda? Na druhou vás беру, já vám postavím. Můžete, jo. Na druhou, jo? Na druhou kolej. Nejede tam nic? Nic tam nejede, na druhou kolej stavím, jo. Dobře, na druhou kolej. A pojedte prosím tě rychle, jestli je to možný, moc prosím. No, najíždím, najíždím, no.

Z telefonátu v 8:01:43 h vyplývá:

Výpravčí žst. Dolní Beřkovice sděluje strojvedoucímu vlaku Mn 160780, že postavil jízdní cestu a že vlak může sunout zpět do žst.

Z telefonátu v 8:11:42 h vyplývá:

Výpravčí žst. Dolní Beřkovice a strojvedoucí vlaku Mn 160780 se domlouvají, kdo, co a jak udělá, aby zatajili vznik MU.

Z telefonátu v 8:21:54 :h vyplývá:

Výpravčí žst. Dolní Beřkovice zdůvodnil provoznímu dispečerovi zpoždění vlaku R 603 tím, že to byla jeho vina, neboť chybně stavěl vlakovou cestu.

Zjištění:

- uvedený přepis hovorů dokládá zjištěné nedostatky uvedené v bodě 3.5.1 této ZZ.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU nebylo zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

Byly zjištěny nedostatky.

Zjištění:

- po vzniku MU se výpravčí žst. Dolní Beřkovice a strojvedoucí vlaku Mn 160780 dohodli, že její vznik neoznámí a dopravní dokumentaci upraví v tomto smyslu. Z tohoto důvodu nebylo zajištěno místo vzniku MU a nebyla provedena opatření vyžadovaná ustanovením § 9 odst. 4 písm. a), c), e), f), h), i), j) vyhlášky č. 376/2006 Sb.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Pn 160780, ve směně dne 19. 6. 2014 od 5:40 h, odpočinek před směnou 24 h; přestávka na oddech a odpočinek před vznikem MU, vzhledem k nástupu na směnu nečerpána;
- vedoucí posunu, ve směně dne 19. 6. 2014 od 5:50 h, odpočinek před směnou 24 h; přestávka na oddech a odpočinek před vznikem MU vzhledem k nástupu na směnu, nečerpána;
- posunovač, ve směně dne 19. 6. 2014 od 6:00 h, odpočinek před směnou 12 h, přestávka na oddech a odpočinek před vznikem MU, vzhledem k nástupu na směnu, nečerpána;
- výpravčí žst. Dolní Beřkovice, ve směně dne 19. 6. 2014 od 6:19 h, odpočinek před směnou 12 h, přestávka na oddech a odpočinek před vznikem MU, vzhledem k nástupu na směnu, nečerpána.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., resp. s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

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

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

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

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

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Obdobná MU není DI evidována.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 19. 6. 2014 v cca 7:08 h sjednal vedoucí posunu dopravce ČDC telefonicky ze žst. Hněvice s výpravčím žst. Dolní Beřkovice obsluhu manipulační koleje č. 108 vlečky ČEZ v žst. Dolní Beřkovice, konkrétně odvoz 19 DV. Přitom se domluvili, že vjezd vlaku Mn 86201, jedoucím jako samotné HDV ze žst. Hněvice, bude do žst. Dolní Beřkovice povolen návěstí „PN“ na vjezdovém návěstidle 1S z 1. TK a jízdní cesta bude postavena přímo na manipulační kolej č. 108 na připravené DV k odvozu. O jízdě vlaku Mn 86201 přímo na vlečku ČEZ na návěst „PN“ na vjezdovém návěstidle 1S žst. Dolní Beřkovice byl strojvedoucí vlaku Mn 86201 vyzooměn vedoucím posunu.

Výpravčí žst. Dolní Beřkovice postavil, po obdržení předvídaném odjezdu vlaku Mn 86201 ze žst. Hněvice, obsluhou SZZ posunovou cestu z 1. TK od žst. Hněvice na manipulační kolej č. 108 vlečky ČEZ. Poté dovolil vjezd vlaku Mn 86201 z 1. TK do žst. Dolní Beřkovice návěstí „PN“ na vjezdovém návěstidle 1S. Další jízdu povolil výpravčí od seřadovacího návěstidla Se 17 na návěst „Posun dovolen“ přímo na manipulační kolej č. 108, kde HDV vlaku Mn 86201 zastavilo v 7:34 h.

V cca 7:49 h ohlásil strojvedoucí HDV od vlaku Mn 86201 výpravčímu žst. Dolní Beřkovice připravenost k odjezdu z koleje č. 108 do žst. Hněvice jako vlak Mn 160780. Výpravčí dal prostřednictvím EDD předvídaný odjezd vlaku Mn 160780 do žst. Hněvice v 7:52 h a po obsluze PZZ a SZZ provedl závěr posunové cesty. Po změně návěsti na seřadovacím návěstidle Se 15 na návěst „Posun dovolen“, která pro jízdu vlaků neplatí, se strojvedoucí rozjel z manipulační koleje vlečky ČEZ č. 108 a s vlakem Mn 160780 odjel v cca 7:53 h na 1. TK směr Hněvice, kam byla jízdní cesta omylem výpravčím postavena.

Výpravčí žst. Dolní Beřkovice zjistil na monitoru JOP, že vlak Mn 160780 odjíždí na 1. TK, pro kterou neměl traťový souhlas, a snažil se telefonicky volat na mobilní telefon vedoucího posunu, aby vlak zastavil. Vedoucímu posunu se ani na několik pokusů nedovolal, a proto volal vozovou službu v žst. Hněvice, která vyzooměla strojvedoucího vlaku Mn 160780. Strojvedoucí v cca 7:54 h zavolal výpravčího žst. Dolní Beřkovice a dostal od něj pokyn k návratu s vlakem zpět do žst. Dolní Beřkovice. Dle sdělení strojvedoucího a vedoucího posunu vlak již v této době na 1. TK stál, neboť strojvedoucí zjistil, že nebyl přenášen kód VZ a 1. oddílové návěstidlo ve směru jízdy bylo zhaslé. Na naléhání výpravčího strojvedoucí k návratu svolil a po zajištění jízdy sunutím se vrátil na návěst dovolující jízdu vjezdového návěstidla 1S do žst. Dolní Beřkovice v cca 8:01 h na 2. SK. Nepředvídaný návrat vlaku nebyl v tomto případě uskutečněn jako PMD. Následně byla postavena vlaková cesta pro odjezd vlaku Mn 160780 ze 2. SK na 2. TK do žst. Hněvice a vlak odjel za normální obsluhy SZZ. V té době se již v mezistaničním úseku Hněvice – Dolní Beřkovice v 1. TK nacházel vlak R 603, jenž projel v žst. Hněvice v 7:57:37 h a činností TZZ byl v tomto úseku zastaven před oddílovým návěstidlem AB1-4608 a dále pokračoval jízdou podle rozhledových poměrů.

Šetřením, resp. následnou analýzou, bylo zjištěno, že k jízdě vlaku Mn 160780 a vlaku R 603 proti sobě v jednom traťovém oddílu v 1. TK mezistaničního úseku Hněvice – Dolní Beřkovice nedošlo.

Při MU nebyl aktivován IZS.

4.2 Rozbor

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

Při dodržení technologického postupu provozovatele dráhy pro vjezd a odjezd vlaků do/z dopravní s kolejovým rozvětvením, v daném případě do/z žst. Dolní Beřkovice, měl vlak Mn 86201, jedoucí ze žst. Hněvice jako samostatné HDV, vjet po postavené vlakové cestě za normální obsluhy SZZ na návěst dovolující jízdu (mimo „PN“) na vjezdovém návěstidle 1S na kteroukoliv dopravní kolej a zde svou jízdu ukončit. Po ukončení jízdy vlaku měl jako posunový díl (HDV) přejet na manipulační kolej č. 108 vlečky ČEZ a po ukončení obsluhy vlečky a provedení úkonů před zahájením posunu se měl posunový díl přestavit na některou z dopravních kolejí a odtud, po splnění všech úkonů před odjezdem vlaku, jako vlak Mn 160780 odjet po postavené vlakové cestě na návěst dovolující jízdu odjezdového návěstidla na 2. TK a dále do žst. Hněvice.

Uvedený postup je sice správný, ale jak ze šetření předmětné MU vyplynulo, pro osoby řídící a organizující drážní dopravu v žst. Dolní Beřkovice, zejména v případech jízdy samostatného HDV pouze pro odvoz DV z vlečky, poněkud zdlouhavý. Pro urychlení obsluhy vlečky a ulehčení si plnění pracovních povinností začali výpravčí této žst. v jednotlivých případech používat postup, který sice průběh obsluhy vlečky zjednodušil, ale byl v rozporu s ustanovením vztažných právních předpisů i vnitřních předpisů provozovatele dráhy.

Provozovatel dráhy ve svém vnitřním předpisu SŽDC D1 v čl. 1974 umožňuje, aby jízda vlaku pokračovala bez zastavení jako posun, ale pouze za podmínky, že jízda pokračuje za návěstidlo, které ukončuje vlakovou cestu, což v daném případě seřaďovací návěstidlo Se 17 v žst. Dolní Beřkovice svou funkcí nesplňuje.

Rovněž tak uvedený předpis v čl. 1736 umožňuje změnu posunu bez zastavení v jízdu vlaku, ovšem mj. za podmínky, že strojvedoucí bude zpraven, na konci které odjezdové koleje, resp. u kterého hlavního návěstidla začíná vlaková cesta. Tato podmínka v případech odjezdů manipulačních vlaků ze žst. Dolní Beřkovice přímo z manipulační koleje č. 108 splněna nebyla.

Skutečnost, že postup výpravčího žst. Dolní Beřkovice před vznikem předmětné MU nebyl ojedinělý, byla zjištěna kontrolou postupu výpravčích při řízení a organizování drážní dopravy v souvislosti s obsluhou vlečky ČEZ, resp. manipulační koleje č. 108, v období před vznikem MU. Impulsem požadavku DI byl poslech nahrávky hovoru mezi vedoucím posunu a výpravčím žst. Dolní Beřkovice, kdy požadavek vedoucího posunu na vjezd vlaku Mn 86201 z 1. TK na „PN“ přímo na vlečku jednoznačně signalizoval, že se nejedná o 1. případ použití tohoto postupu. Provozovatel dráhy na základě údajů o použití „PN“ a porovnáním zápisů v EDD zjistil, že obdobný postup při obsluze vlečky ČEZ, tj. vjezdy a odjezdy vlaků přímo na/z vlečky, byl používán v předchozím období i ostatními výpravčími. Současně s tím bylo zjištěno záměrné uvádění nesprávných údajů o vjezdových a odjezdových kolejích těchto vlaků do EDD a nezapisování použití „PN“ do sloupce Poznámka v EDD.

Z výsledků kontroly je zřejmé, že převzetí nesprávného návyku při řízení a organizování drážní dopravy pro obsluhu vlečky ČEZ výpravčími žst. Dolní Beřkovice umožnila nedostatečná kontrolní činnost. Ze strany provozovatele dráhy byla sice dle předložené dokumentace prováděna formálně plnopočetně a její výsledky byly pravidelně vyhodnocovány bez zjištěných závad, přesto však ani v jednom případě nebylo např.

zjištěno zneužívání tak závažné návěsti, jako je „PN“, což by při odpovídající úrovni kontroly dopravní dokumentace nemělo kontrolujícímu uniknout, o kontrole „živé“ práce výpravčích nemluvě.

V průběhu šetření MU byl u provozovatele dráhy vykonán státní dozor ve věcech drah, v rámci kterého bylo mj. zjištěno, že ZDD žst. Dolní Beřkovice ke dni vzniku předmětné MU obsahuje PPR pro dráhu – vlečku ČEZ, A. S. – ELEKTRARNA MĚLNK, vydaný Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, s účinností od 15. 12. 2013, kde je v čl. 6 uvedeno:

„6. Způsob obsluhy vlečky na styku drah

- *Jízda drážních vozidel mezi ŽST Dolní Beřkovice a obvodem vlečky „Dolní Beřkovice odevzdávkové koleje“ je prováděna jízdou vlaků, PMD nebo jízdou posunových dílů. Ze ŽST Dolní Beřkovice mohou být drážní vozidla tažena nebo sunuta.“*

Staniční řád žst. Dolní Beřkovice možnost obsluhy vlečky ČEZ dle ustanovení uvedeného článku neumožňuje a jízdu vlaků na vlečku neumožňuje ani normální obsluha SZZ. Zjištěný nedostatek a rozpor v ZDD byl dále řešen s provozovatelem dráhy v rámci uvedeného SD. V této ZZ je zmíněn nikoliv proto, že by jej DI dávala do souvislosti se vznikem předmětné MU coby podnětu ke zjištěným postupům výpravčích při zajišťování obsluhy vlečky, ale proto, že tento stav dokresluje nízkou úroveň kontrolní činnosti v této žst. celkově.

Kontrolní činnost dopravce lze hodnotit obdobně. Dle obdržené dokumentace byla v posuzovaném období od 1. 7. 2013 do 19. 6. 2014 kontrolní činnost v PP Lovosice prováděna, dokumentována a pravidelně vyhodnocována v souladu s vydaným opatřením ke kontrolní činnosti. U zúčastněných zaměstnanců dopravce bylo provedeno celkem 23 kontrol s výsledkem bez zjištění nedostatku. Z této dokumentace rovněž ale vyplývá, že žádná z těchto kontrol nebyla provedena při provádění obsluhy vlečky ČEZ v žst. Dolní Beřkovice.

Z jednání strojvedoucího, kdy výpravčímu sdělil, že si zruší rychloměrný proužek, a posléze tak učinil a odevzdal na určené místo proužek s upravenými údaji o průběhu jízdy HDV vyplývá, že ani tato oblast kontrolní činnosti dopravce není na takové požadované úrovni, která by strojvedoucího od podobné činnosti předem odradila.

Provozovatel dráhy a potažmo i dopravce ve svých vyhodnoceních uvádějí působení a závěry svolané komise odborníků SŽDC, na jejichž základě, jak uvádějí, dospěli teprve v 10:10 h dne 20. 6. 2014 k poznání, že dne 19. 6. 2014 došlo při jízdě vlaku Mn 160780 ke vzniku MU, což byl důvod k ohlášení vzniku MU na COP DI až v 10:17 h dne 20. 6. 2015, tj. 26:24 h po vzniku MU. Poté bylo provedeno ohledání místa MU a zahájeny další úkony při šetření MU. V zápisu o ohledání místa MU je mj. uvedeno, že dne 19. 6. 2014 z dostupných informací nic nenasvědčovalo tomu, že došlo ke vzniku MU, a nikdo žádnou MU nehlásil. Ze sledu událostí uvedeném v kap. 2.1.2 této ZZ je zřejmé, že toto tvrzení není založeno na přesvědčivých důkazech. Shrnou-li se uvedená fakta, pak na základě obdrženého dispečerského příkazu a následného odposlechů hovorů na zařízení REDAT, ke kterému příslušný vedoucí zaměstnanec SŽDC při šetření tohoto příkazu velmi odpovědně přistoupil, byly zjištěny takové nedostatky ve výkonu dopravní služby výpravčího, že se do žst. Dolní Beřkovice dostavil osobně přednosta PO Lovosice, když ještě před svým příjezdem výpravčího nechal vystřídat. Po příjezdu do žst. provedl přednosta u výpravčího zkoušku na přítomnost alkoholu (zápis v evidenci zkoušek na alkohol ve 13:25 h) a výpravčímu sdělil, že byl stažen z výkonu služby na základě obsahu zaznamenaných hovorů. Vzhledem ke skutečnosti, že přednosta PO znal obsah těchto hovorů a k dispozici měl dopravní dokumentaci z denní směny

v žst. Dolní Beřkovice (na telefonický dotaz i ze žst. Hněvice) a možnost podání vysvětlení od výpravčího, nelze s tvrzením, že z dostupných informací nic nenasvědčovalo tomu, že došlo ke vzniku MU, souhlasit. Přednosta PO musí být natolik odborně způsobilý, aby zejména ve svém obvodu působnosti na základě uvedených indicií zjistil, že došlo k MU. Jeho osobní přítomnost a činnost v žst. Dolní Beřkovice provozovatel dráhy z neznámých důvodů nevyhodnotil.

V zápisu je dále uvedeno, že údaje z archivu ETB a foto náhledů na monitory žst. Dolní Beřkovice byly k dispozici dne 19. 6. 2014 po 15 h. Důvod tohoto konstatování není dále rozváděn, pokud je však známo, pověřené osoby provozovatele dráhy pro šetření MU jsou k dispozici nepřetržitě.

Posouzením zápisu o jednání komise a srovnáním s výše uvedenými skutečnostmi lze ze strany DI konstatovat, že šetření příčin a okolností vzniku předmětné MU mělo být prováděno již dne 19. 6. 2014 a k jeho pozdnímu zahájení, a tím i k opožděnému ohlášení na COP DI, nebyl ze strany SŽDC a ČDC adekvátní důvod.

Z výsledků šetření této MU je zřejmé, že pokud není kontrolou včas zjištěno nedodržování stanovených pravidel pro provozování dráhy a drážní dopravy, získávají zaměstnanci chybné rutinní návyky, při kterých si ani neuvědomují riziko, které to sebou přináší.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události byla:

- nezajištěná jízda vlaku Mn 160780 ze žst. Dolní Beřkovice na 1. traťovou kolej v mezistaničním úseku žst. Hněvice – žst. Dolní Beřkovice bez traťového souhlasu a bez provedených úkonů k výpravě vlaku.

Prispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- používání nesprávných technologických postupů výpravčími žst. Dolní Beřkovice při obsluze dráhy a organizování drážní dopravy za součinnosti zaměstnanců ČDC, umožněné nedostatečnou nebo neúčinnou kontrolní činností.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro odjezd vlaku z dopravního a způsob zabezpečení jeho jízdy.

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

Příčiny mimořádné události způsobené předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC bylo zjištěno:

– uvedení nesprávných pokynů o provádění obsluhy vlečky ČEZ jízdou vlaků v ZDD – PPŘ žst. Dolní Beřkovice, tj. nedodržení ustanovení § 22 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na § 11 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. aplikovaný ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy SŽDC D5:

- *čl. 1. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen „SŽDC“) vydává na základě ustanovení § 11 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, předpis SŽDC D5 - Předpis pro tvorbu a zpracování základní dopravní dokumentace (dále jen „tento předpis“) kterým stanovuje způsob zpracování, schvalování, provádění úprav a zveřejňování základní dopravní dokumentace (dále jen „ZDD“) a odpovědnost za dodání podkladů.*
- *čl. 2. Dodržování ustanovení tohoto předpisu, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, je závazné pro každého zaměstnance SŽDC, který zpracovává nebo se podílí na tvorbě ZDD.*
- *čl. 6. Základní dopravní dokumentace (dále jen „ZDD“) je souhrnný název pro staniční řády, obsluhovací řády, prováděcí nařízení, přípojové provozní řády a provozní řády vleček, včetně všech příloh.*
- *čl. 15. Přípojový provozní řád (dále jen „PPŘ“) obsahuje údaje potřebné pro organizování a provozování drážní dopravy na styku dráhy celostátní nebo dráhy regionální a vlečky.*
- *čl. 29. Každá OS a organizační jednotka (dále jen „OJ“) odpovědná za dodání podkladů v dostatečném předstihu požádá zpracovatele ZDD o zpracování nebo zrušení potřebných článků nebo příloh ZDD včetně potřebných změn. Každá OS a OJ odpovědná za dodání podkladů pro ZDD je povinna je zpracovat v souladu se skutečným stavem a v souladu s vnitřními předpisy SŽDC;*

– záměrné uvedení nesprávných dopravních údajů v EDD žst. Dolní Beřkovice o jízdě vlaků, jejichž vlakové náležitosti prováděly obsluhu vlečky ČEZ, tj. nedodržení ustanovení § 22 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na § 14 odst. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb. aplikovaný ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1:

- *čl. 3201. Dopravní deník je tiskopis, do něhož zapisují výpravčí údaje o jízdách vlaků a PMD popř. i jiné předepsané údaje. ...;*
- *čl. 3204. Výpravčí zapisují stanovené údaje do dopravního deníku podle předtisku, není-li u jednotlivých ustanovení tohoto předpisu stanoveno jinak, popř. přes všechny sloupce. Zápisy v dopravním deníku zapisuje výpravčí současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu;*

– výpravčí žst. Dolní Beřkovice neoprávněně dovolovali návěstí „PN“ vjezdy vlaků z traťové koleje přímo na manipulační kolej č. 108 vlečky ČEZ a použití této návěstí neuváděli ve sloupci „Poznámka“ v EDD, tj. nedodržení ustanovení § 22 odst. 1 písm. a),

odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na § 15 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. aplikovaný ve vnitřním předpisu SŽDC D1:

- *čl. 998 Jízdu na PN nebo kolem neobsluhovaného návěstidla smí zaměstnanec dovolit jen v případě poruchového stavu zabezpečovacího zařízení, popř. tehdy, je-li to předpokládáno nebo nařízeno některým předpisem, případně VR, nebo vyžádá-li si to udržující zaměstnanec;*
- *čl. 999. Důvod jízdy na PN nebo kolem neobsluhovaného návěstidla a způsob dovolení jízdy vlaku uvede výpravčí v dopravním deníku (strážník oddílu v zápisníku odhlášek a předvídaných odjezdů) ve sloupci „Poznámky“; při jízdě na PN uvede i číslo počítadla obsluh (pokud je zřízeno);*

– výpravčí žst. Dolní Beřkovice neprovedl nepředvídaný návrat vlaku Mn 160780 ze širé trati jako jízdu PMD, tj. nedodržení ustanovení § 22 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na § 15 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. aplikovaný ve vnitřním předpisu SŽDC D1:

- *čl. 3102. Za návrat vlaku z trati se považují všechny případy, kdy se jedná o zpětný pohyb vlaku, jehož čelo minulo úroveň vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy, tj. vjelo na širou trať;*
- *čl. 3104. Návrat vlaku z trati, který zcela opustil obvod stanice, je prováděn jako PMD. Vlak se mění v PMD okamžikem sepsání rozkazu Pv nebo doručení rozkazu V (V PMD).;*

– výpravčí žst. Dolní Beřkovice neohlásil vznik předmětné MU dle ohlašovacího rozvrhu a na DI byla MU ohlášena až 26:24 h po jejím vzniku, tj. nedodržení ustanovení § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na § 7 odst. 2, 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. aplikovaný ve vnitřním předpisu SŽDC Dp17 (prozatimní):

- *čl. 42. Každý zaměstnanec nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, kteří se svou pracovní činností podílejí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, jsou povinni neprodleně ohlásit na určené ohlašovací pracoviště vznik MU, pokud tuto událost sami zjistili nebo se o ní věrohodně dozvěděli.;*
- *čl. 46. Ohlašovací pracoviště po vzniku MU při provozování dráhy a drážní dopravy podle její povahy provede bez zbytečné prodlevy opatření k zabránění vzniku dalších škod a bezodkladně ohlásí vznik MU:*
 - *Drážní inspekci;*

– nezajištění místa vzniku MU provozovatelem dráhy, tj. nedodržení ustanovení § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na nedodržení ustanovení § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. aplikovaném ve vnitřním předpisu SŽDC Dp17 (prozatimní):

- *čl. 102. Je zakázáno pohybovat veškerými zúčastněnými drážními a jinými vozidly, manipulovat s ovládacími prvky a jakkoliv obsluhovat zúčastněná zařízení mající vliv na mimořádnou událost a přemísťovat věci související s MU, a to až do vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací;*
- *čl. 103. Změny původního stavu na místě MU jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance DI jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému.;*

a dále aplikovaném ve vnitřním předpisu SŽDC D1:

- *čl. 4035. Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření;*
- *čl. 4036. S odklízovacími a obnovovacími pracemi se smí započít pouze po jasném a jednoznačném souhlasu daném PČR, DI, HZS a zaměstnanců SŽDC i dopravce, kteří mimořádnou událost šetří.*

U dopravce ČDC bylo zjištěno:

– strojvedoucí vlaku Mn 160780 neprovedl nepředvídaný návrat vlaku ze širé trati jako jízdu PMD, tj. nedodržení ustanovení § 35 odst. 1 písm. a), g) odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na § 15 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. aplikovaný ve vnitřním předpisu SŽDC D1:

- *čl. 3102. Za návrat vlaku z trati se považují všechny případy, kdy se jedná o zpětný pohyb vlaku, jehož čelo minulo úroveň vjezdového návěstidla pro opačný směr jízdy, tj. vjelo na širokou trať;*
- *čl. 3104. Návrat vlaku z trati, který zcela opustil obvod stanice, je prováděn jako PMD. Vlak se mění v PMD okamžikem sepsání rozkazu Pv nebo doručení rozkazu V (V PMD). ...;*

– strojvedoucí vlaku Mn 160780 neohlásil vznik předmětné MU na ohlašovací pracoviště, tj. nedodržení ustanovení § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na § 7 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb. aplikovaný ve vnitřním předpisu SŽDC D1:

- *čl. 4028. Každý zaměstnanec, který není zaměstnancem ohlašovacího pracoviště, je povinen neprodleně (i když mu nejsou známy všechny podrobnosti) ohlásit všechny mimořádné události, které zjistil, i když je sám nezpůsobil ani se na jejich vzniku nepodílel, anebo se o nich věrohodně dozvěděl, na nejbližší ohlašovací pracoviště, a to buď přímo anebo prostřednictvím výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB), na vlečce prostřednictvím osoby odpovědné za organizování drážní dopravy na vlečce. Ohlašovací pracoviště jsou stanovena příslušnou ZDD a jsou uvedena v TTP.*

a dále aplikovaný v interní směrnici ČDC „Lokomotivní čtyř“, označení PTs10-B-2011:

- *čl. 3.15.7 O závažných mimořádnostech, k nimž došlo během směny, informuje strojvedoucí strojmistra neprodleně ústně (telefonicky), při ukončení směny písemně...;*
- *čl. 5.1.1 Každou mimořádnou událost musí strojvedoucí neprodleně ohlásit na ohlašovací pracoviště provozovatele dráhy (v železniční stanici výpravčímu, na širé trati výpravčímu některé ze sousedních stanic, dispečerovi DOZ, dirigujícímu dispečerovi) a ohlašovací pracoviště ČDC (HDP, DP-VS obvodu kde se právě nachází, strojmistřovi domovské JOS). ...;*

– nezajištění místa vzniku MU dopravcem ČDC, tj. nedodržení ustanovení § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. v návaznosti na nedodržení § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. aplikovaný ve vnitřním předpisu SŽDC D1:

- *čl. 4035. Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření;*

- *čl. 4036. S odklizovacími a obnovovacími pracemi se smí započít pouze po jasném a jednoznačném souhlasu daném PČR, DI, HZS a zaměstnanců SŽDC i dopravce, kteří mimořádnou událost šetří.*

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC vydal po vzniku MU následující opatření:

- K této MU bude vydán „Poučný list“ a provozní zaměstnanci úseku náměstka pro řízení provozu OŘ Ústí nad Labem s ním budou seznámeni prostřednictvím „Knih normálí“.

Termín: 30. 9. 2014

Odpovídá náměstek ředitele pro řízení provozu OŘ Ústí nad Labem.

- Všichni zaměstnanci PO Lovosice budou se zjištěnými závadami seznámeni prostřednictvím vydaného „Měsíčního přehledu závad zaměstnanců PO“.

Termín: 30. 9. 2014

- Kontrolní činnost bude zaměřena na správnou přípravu vlakových cest a příslušných záznamů v dopravní dokumentaci. Vedoucími zaměstnanci PO Lovosice bude provedena nad rámec běžné kontrolní činnosti kontrola výkonu dopravní služby v žst. Dolní Beřkovice.

Termín: 31. 10. 2014

Odpovídá přednosta PO Lovosice.

Dopravce ČDC vydal po vzniku MU následující opatření:

- Strojvedoucí vlaku Mn 86201/160780 ztratil odbornou kvalifikaci pro funkci strojvedoucího a byl převeden na funkci strojvedoucí v přípravě. Před opětovným zařazením do funkce strojvedoucího vykoná mimořádnou zkoušku.

Termín: 1. 7. 2014

- K této MU vydat poučný list.

Termín: 25. 9. 2014

- Příčiny a okolnosti vzniku MU projednat na poradě ředitele PJ Ústí nad Labem.

Termín: 25. 9. 2014

Odpovídá ředitel PJ Ústí nad Labem.

Přijatá opatření byla provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČDC splněna.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, doporučuje Drážní inspekce provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, a dopravci ČD Cargo, a. s.:

- zvýšenými nároky na zaměstnance provádějící na všech stupních řízení kontrolní činnost zajistit:
 - bezchybnost základní dopravní dokumentace ve výkonných jednotkách tak, aby souhrnná opatření v ní obsažená byla aktuální a odpovídala technologickým postupům pro činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy;
 - takovou účinnost prováděných kontrol osob řídících HDV a osob řídících drážní dopravu nebo se na řízení dopravy podílejících, aby plnění jejich povinností a utváření pracovních návyků bylo v souladu s ustanovením vnitřních předpisů a technologických postupů pro činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění:

- zpřísnění kontroly nad plněním podmínek vydaných osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy u provozovatelů dráhy celostátní a drah regionálních;
- zpřísnění kontroly nad plněním podmínek vydaných osvědčení dopravce u všech dopravců provozujících drážní dopravu na dráze celostátní a dráhách regionálních.

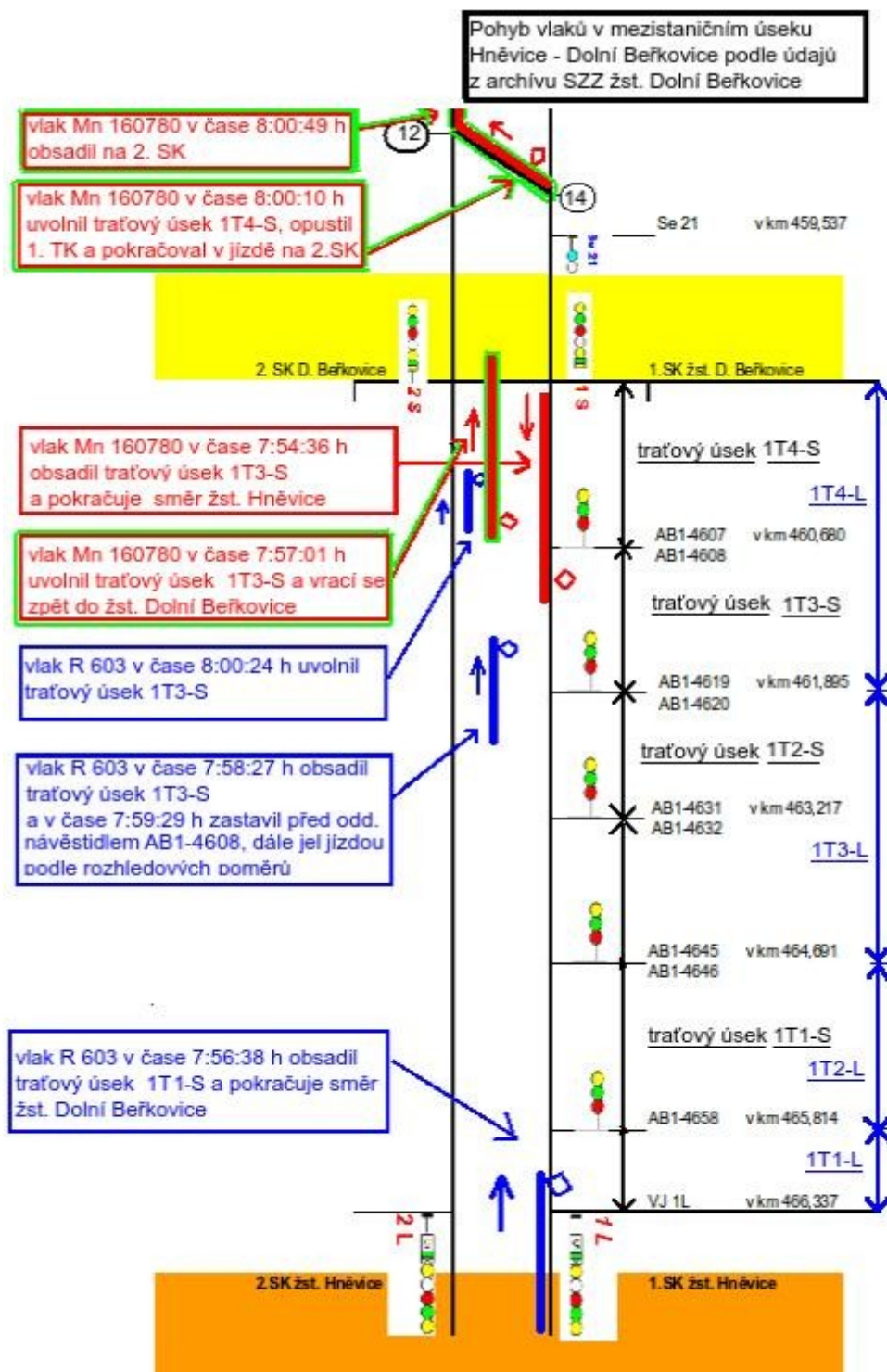
Důvodem uvedeného bezpečnostního doporučení je zjištění vyplývající z výsledků šetření předmětné MU, které potvrzuje skutečnost, že základním článkem řízení je kontrola, a že bez náročné a účinné kontrolní činnosti a důsledného projednávání zjištěných nedostatků nelze dosáhnout splnění stanovených bezpečnostních cílů k soustavnému zlepšování systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

V Praze dne 17. 12. 2015

František Paseka v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 1: Popis MU

Zdroj: Drážní inspekce