

Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Vykolejení vlaku Os 5034 na výhybce č. 8 v dopravně D3 Králíky

Čtvrtek, 11. ledna 2018

Accident and incident investigation report

Derailment of the regional passenger train No. 5034 at the switch No. 8
at Králíky operating control point

Thursday, 11th January 2018

č. j.: 6-101/2018/DI

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

1 SHRNU TÍ



Zdroj: SŽDC, s. o.

Skupina události: incident.

Vznik události: 11. 1. 2018, 4.14 h.

Popis události: vykolejení vlaku Os 5034.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie regionální, trať 512D Štítý – Dolní Lipka, dopravna D3 Králíky, výhybka č. 8 v km 2,957.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 5034).

Následky: bez újmy na zdraví;
celková škoda 18 324 Kč.

Bezprostřední příčina:

- včasné nezastavení vlaku Os 5034 před jazykovou částí výhybky, která nebyla postavena pro požadovaný směr jízdy.

Přispívající faktory:

- nezařazení směru jízdy „Vzad“ a následná jízda vpřed při pokusu o uvolnění jazyků výhybky.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při jízdě do výhybky, která nebyla přestavena pro požadovaný směr jízdy, resp. za námezník mezi kolejemi č. 1 a 3, strojvedoucím vlaku Os 5034 z důvodů, které se nepodařilo šetřením blíže zjistit.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Dražní inspekcí zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Dražní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Grade: an incident.
- Date and time: 11th January 2018, 4:14 (3:14 GMT).
- Occurrence type: a train derailment.
- Description: the derailment of the regional passenger train No. 5034 at the switch.
- Type of train: the regional passenger train No. 5034.
- Location: Králíky operating control point, the switch No. 8, km 2,957.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 5034).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 18 324,-
- Direct cause:
- failure to stop the train No. 5034 in front of the switch rail.
- Contributory factor:
- failure to change the traffic direction to backwards when trying to release the switch rail.
- Underlying cause:
- failure to observe the technological procedures of the infrastructure manager by the train driver of the train No. 5034 when driving the train at the switch which was not switched for required traffic direction, respectively behind the track convergence marker between the tracks no. 1 and 3, because of the reasons which could not be ascertained during the investigation.
- Root cause: none.
- Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRNUÍ	3
SUMMARY	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI	11
2.1 Mimořádná událost	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	11
2.2 Okolnosti mimořádné události	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, 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 dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	16
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti	16
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů	16
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů	17
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda	17
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	17
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí	17
2.4 Vnější okolnosti	17
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	17
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A 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 vztahu	18
3.1.2 Jiní svědci	19
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	19
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů	19
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků	19
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky	19
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy	20
3.3 Právní a jiná úprava	20
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie	20
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy	20
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení	21
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	21
3.4.2 Součásti dráhy	22

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	22
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	22
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	23
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	23
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	23
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	23
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	24
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	24
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	24
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	24
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	24
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	25
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	25
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	25
4.2 Rozbor.....	25
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	25
4.3 Závěry.....	26
4.3.1 Přímé a 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.....	26
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	26
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	27
4.4 Doplnující zjištění.....	27
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	27
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	28
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	28
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	28
7 PŘÍLOHY.....	29

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
dopravna D3	dopravna umístěná na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GPK	geometrická poloha koleje
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
MV	motorový vůz motorové jednotky „Regionova“ č. 814.085-7, který spolu s řídicím vozem tvořil soupravu vlaku Os 5034
O18	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
PHS	pohyblivé hroty srdcovek
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
RP	regionální pracoviště
ŘV	řídící vůz motorové jednotky „Regionova“ č. 914.085-6, který spolu s motorovým vozem tvořil soupravu vlaku Os 5034
SJŘ	sešitový jízdní řád
SK	staniční kolej
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
ZAP	Zákaznický personál
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících reze, 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, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
ČSN 73 6360-2	Česká technická norma Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“,

schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55996/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

Směrnice č. 51

Směrnice SŽDC č. 51 pro provádění prohlídek a měření výhybek, schválená dne 26. 9. 2008, pod č. j.: 31 124/08-OTH, s účinností od 1. 10. 2008, ve znění změny č. 1, s účinností od 1. 7. 2015

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 11. 1. 2018.

Čas: 4.14 h.

Dráha: železniční, kategorie regionální, Štíty – Dolní Lipka.

Místo: trať 512D Štíty – Dolní Lipka, dopravna D3 Králíky, výhybka č. 8, km 2,957.

GPS: 50°4'54.3333"N, 16°45'21.7290"E.



Obr. č. 1: Výhybka č. 8 ve směru jízdy vlaku Os 5034

Zdroj: DI

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

Dne 11. 1. 2018, po příjezdu vlaku Os 7141 do dopravní Králíky ve 4.04 h na 1. kolej, provedl strojvedoucí vystředání na ose na vlak Os 5034, který stál připravený u nástupiště 3. koleje. Po ohlášení připravenosti k odjezdu obdržel strojvedoucí vlaku Os 5034 od dirigujiícího dispečera (výpravčí žst. Dolní Lipka) souhlas k jízdě vlaku do žst.

Dolní Lipka. Vlaková cesta pro tuto jízdu vedla mj. přes výhybku č. 8, která byla v tomto okamžiku přestavená a uzamčená ve směru na/z 1. koleje a klíč od ní měl v držení vlakvedoucí, jenž se ve vlaku také nacházel. Strojvedoucí popojel s vlakem až do této výhybky a tam zastavil, aby mohl vlakvedoucí na jeho pokyn výhybku odemknout a přestavit pro jízdu ze 3. koleje. Při popojíždění však vlak zastavil až v prostoru pohyblivé části jazyků výhybky a znemožnil tak její přestavení do požadovaného směru. Proto se strojvedoucí rozhodl, že s vlakem couvne, aby jazyky uvolnil. Před další jízdou však zapomněl změnit na MV zařazený směr pro jízdu vpřed a vlak se dále rozjel směrem k hrotům jazyků. Následkem dalšího popojetí směrem vpřed pak došlo k řezání výhybky č. 3. Protože pravý odlehlý jazyk ve směru jízdy vlaku byl zajištěn kontrolním odtlačným zámkem, jehož hák zabránil jazyku v pohybu, nedošlo při řezání k jeho dotlačení na pravou opornici a pravé kolo prvního dvojkolí MV ve směru jeho jízdy (z důvodu zužujícího se rozchodu koleje v nepřestavěné výhybce) přes tento jazyk přešplhalo a přeskočilo až na opornici, kde zůstalo stát. Po zjištění a zhodnocení tohoto stavu se strojvedoucí pokusil sjet z výhybky zpět, při této jízdě pak došlo k vykolejení (propadnutí) pravého kola prvního dvojkolí mezi pravý jazyk a opornici, levé kolo zůstalo stát na levé opornici.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI

V dokumentu „Zápis o ohledání místa mimořádné události“ (bez účasti DI) bylo pověřenou osobou provozovatele dráhy uvedeno:

- vlak Os 5034 byl tvořen motorovou jednotkou „Regionova“, která jela vpřed motorovým vozem;
- výhybka č. 8 je jednoduchá pravostranná výhybka s hákovým závěrem, která je v základní poloze přestavena na 1. SK a v opačné poloze na 3. SK;
- pro postavení na 1. SK je osazena jednoduchým výměnovým zámkem a kontrolním odtlačným zámkem, pro postavení na 3. SK je osazena jednoduchým výměnovým zámkem;
- výhybka byla přestavena a uzamčena v základní poloze, tedy na 1. SK;

- při ohledání bylo zjištěno, že je uražený hák výměnového zámku a ohnutý hák odtlačného zámku pro uzamknutí výhybky směrem na 1. SK;
- dle zjištěných stop byl bod „0“ stanoven v km 2,957, kde byly zjištěny stopy přešplhání pravého jazyka pravým kolem předního dvojkolí MV ve směru jízdy vlaku;
- hroty jazyků výhybky č. 8 byly beze stop naražení;
- v km 2,961 byly nalezeny stopy sjetí pravého kola mezi pravou opornicí a pravý jazyk, přičemž levé kolo zůstalo stát na levé opornici. V tomto místě také zůstalo stát čelo MV po MU;
- zjištěné stopy svědčily o najetí vlaku Os 5034 ze 3. SK do výhybky, která byla uzamčena na 1. SK, a následném couvnutí vlaku za stavu, kdy se obě kola předního dvojkolí nacházela na opornicích.

Ohledání místa MU před obnovením provozu se Drážní inspekce nezúčastnila, neboť o zahájení šetření mimořádné události bylo rozhodnuto dodatečně (viz 2.1.3).

Při MU byl aktivován IZS.



Obr. č. 3: Vykolejené pravé kolo první nápravy

Zdroj: SŽDC, s. o.

Ještě v den vzniku MU 11. 1. 2018, v době 12.10 h – 15.30 h, provedla po obnovení provozu DI vlastní dodatečné ohledání místa MU. Přitom byly mj. přeměřeny i parametry GPK výhybky, všechny zjištěné hodnoty byly v pořádku. Také byl zdokumentován stav nepřenosného návěstidla mezi kolejemi č. 1 a 3 (námezničku), který byl rovněž v pořádku.

Dalším ohledáním DI dále zjistila, že ke vzniku MU (vykolejení DV) došlo již v okamžiku, kdy při jízdě vlaku vpřed pravé přední kolo přešlo přes pravý jazyk výhybky č. 8 a přeskočilo na opornici, kde zůstalo stát.

2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření

MU oznámena na COP DI:	11. 1. 2018, ve 4.42 h (tj. 28 min. po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky ve 4.42 h na COP DI. Toto ohlášení vzniku MU však bylo nepřesné, neboť bylo pověřenou osobou SŽDC ohlášeno, že došlo k vykolejení DV při posunu, přestože zúčastněné osoby, které MU ohlašovaly, si musely být vědomy skutečnosti, že se to stalo při odjezdu vlaku. Teprve v doplňujícím ohlášení v 6.08 h bylo upřesněno, že vykolejilo HDV za jízdy vlaku Os 5034.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	11. 1. 2018, ve 4.44 h (tj. 30 min po vzniku MU), na základě původně oznámených nepřesných skutečností.

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce nebylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ:	11. 1. 2018 na základě dodatečně oznámených skutečností z místa MU pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce.
Šetření DI na místě MU:	z důvodu původně nepřesného ohlášení vzniku MU vyjela DI na místo MU až dodatečně a provedla vlastní ohledání místa MU po obnovení provozu dne 11. 1. 2018 v době 12.10 h – 15.30 h.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí žst. Dolní Lipka (dirigující dispečer), zaměstnanec SŽDC, PO Česká Třebová.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 5034, zaměstnanec ČD, DKV Česká Třebová;
- vlakvedoucí vlaku Os 5034, zaměstnanec ČD, RP ZAP Pardubice.

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

Vlak:	Os 5034	Sestava vlaku:		Držitel:
Délka vlaku (m):	29	HDV:	95 54 5 814 085-7	ČD
Počet náprav:	4	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	47	1.	95 54 5 914 085-6	ČD
Potřebná brzdicí procenta (%):	65			
Skutečná brzdicí procenta (%):	102			
Chybějící brzdicí procenta (%):	0			
Stanovená rychlost vlaku: (km.h ⁻¹)	50			
Způsob brzdění:	I.			
Režim brzdění:	P			

Pozn. k vlaku:

- v době vzniku MU vlakem cestovali 4 cestující.

2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)

Dopravna D3 Králíky je vybavena mechanickým SZZ, výhybky jsou obsluhované ručně. Výhybka č. 8 se nachází v km 2,953, byla vložena v roce 1986, je tvaru J S49 1:9 300 Pp a leží v přímé koleji ve stoupání 12,8 ‰. Výhybka je uložena na dřevěných pražcích, opatřena hákovým závěrem a výměnovým tělesem a je osazena kontrolním odtlačným zámkem a dvěma jednoduchými výměnovými zámkami. Hlavní směr je na kolej č. 1, vedlejší směr vpravo je na kolej č. 3, maximální povolená rychlost v obou směrech je 40 km.h⁻¹. Kolejové lože je šterkové, s dostatečným přesypem za hlavami pražců a naplněním mezipražcových prostor, bez zbahnělých míst. Výhybka č. 8 měla být pro odjezd vlaku Os 5034 ze 3. koleje přestavena normální obsluhou – ručně.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 4.13 h – strojvedoucí vlaku Os 5034 požádal dirigujícího dispečera o svolení k odjezdu vlaku z dopravní Králíky do žst. Dolní Lipka, který mu souhlas vzápětí udělil;
- 4.16 h – strojvedoucí ohlásil dirigujícímu dispečerovi vykolejení vlaku Os 5034 v dopravně Králíky.

Komunikace mezi účastníky výše uvedených hovorů byla zaznamenána.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

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

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů

- 4.16 h – ohlášení vzniku MU vykolejení vlaku Os 5034 dirigujícímu dispečerovi žst. Dolní Lipka;
- 4.18 h – dirigující dispečer oznámil vznik mimořádné události vykolejení vlaku Os 5034 přednostovi PO Česká Třebová;
- 4.21 h – dirigující dispečer oznámil vznik MU vykolejení vlaku Os 5034 dle ohlašovacího rozvrhu;
- 4.30 h – dispečer CDP Praha oznámil vznik MU vykolejení soupravového vlaku pro vlak Os 5034 při posunu pověřené osobě O18 SŽDC;
- 4.34 h – MU ohlásil dispečer CDP Praha dle ohlašovacího rozvrhu na IZS (HZS SŽDC JPO Česká Třebová);
- 4.42 h – MU ohlásila pověřená osoba O18 SŽDC na COP DI vykolejení soupravového vlaku pro vlak Os 5034 při posunu;
- 4.44 h – na základě nahlášených informací byl inspektorem COP DI udělen souhlas k zahájení odklizovacích prací;
- 5.30 – 7.00 h – ohledání místa vzniku MU zaměstnanci SŽDC a ČD;
- 6.08 h – ohlášeno (upřesněno) pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI, že došlo k MU ne při posunu, ale k vykolejení vlaku Os 5034. Po vyhodnocení veškerých skutečností již nebyl v daném případě souhlas s obnovením provozu zrušen;
- 8.50 h – obnovení provozu v dopravně D3 Králíky;
- 12.10 – 15.30 h vlastní dodatečné ohledání místa MU inspektory DI.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů

Plán IZS vzhledem k charakteru MU byl aktivován ve 4.34 h, tj. 20 minut po vzniku MU, vedoucím dispečerem CDP Praha.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS SŽDC, JPO Česká Třebová, která provedla nakolejení vlaku Os 5034.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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 dráhy a životním prostředí

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|----------------------|------------|
| • MV vlaku Os 5034 | 6 500 Kč; |
| • zařízení dráhy | 11 824 Kč; |
| • životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na 18 324 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 1 °C, slabá sněhová pokrývka, viditelnost snížena z důvodu noční doby.

Geografické údaje: rovný a přehledný terén.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- strojvedoucí vlaku Os 5034 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 11. 1. 2018 nastoupil v 1:52 h odpočatý a v psychické pohodě na směnu v Letohradu jako strojvedoucí vlaku Os 7141;
 - po příjezdu vlaku Os 7141 do dopravní Králíky provedl vystřídání na ose na vlak Os 5034, který stál připravený u nástupiště 3. koleje;
 - po převzetí soupravy tohoto vlaku ohlásil dirigujícímu dispečerovi, že vlak Os 5034 může z dopravní Králíky odjet;
 - po obdržení souhlasu k jízdě provedl potřebné úkony a dal pokyn vlakvedoucímu k přestavení výhybky č. 8 do polohy pro odjezd ze 3. koleje;
 - poté rozjel vlak s úmyslem zastavit před výhybkou č. 8 a tam vyčkat na její přestavení vlakvedoucí, avšak špatně odhadl vzdálenost a zastavil až na výměně;
 - vlakvedoucí ho upozornil, že zajel příliš daleko a že nemůže odemknout výměnový zámek, proto chtěl popojet zpět, aby výhybku uvolnil;
 - zapomněl, že má zařazen směr jízdy vpřed, a z toho důvodu došlo po rozjezdu k další jízdě stejným směrem asi o 1 m;
 - po zkontrolování výhybky, zda nedošlo k jejímu poškození, se rozjel zpět, načež došlo k vykolejení jednoho kola.
- vlakvedoucí vlaku Os 5034 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - po splnění úkonů předepsaných pro odjezd vlaku Os 5034 dojeli k výhybce č. 8;
 - po zastavení vystoupil a šel výhybku odemknout a přestavit;
 - viděl, že vlak stojí najetý dost daleko na výhybce, ale než stačil cokoliv udělat, tak se strojvedoucí náhle rozjel a vjel do uzamčené výhybky;
 - poté se strojvedoucí pokusil z výhybky vyjet a přitom vlak vypadl z kolejí;
 - zkontroloval, zda nedošlo ke zranění někoho z cestujících ve vlaku, a ohlásil mimořádnost dispečerovi regionální dopravy.
- výpravčí žst. Dolní Lipka (dirigující dispečer) – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 11. 1. 2018 cca ve 4:12 h udělila strojvedoucímu vlaku Os 5034 souhlas k odjezdu z dopravní Králíky do žst. Dolní Lipka;
 - přibližně za 5 minut jí strojvedoucí oznámil, že při odjezdu z dopravní Králíky vykolejil;
 - tuto mimořádnou událost neprodleně ohlásila dle Ohlašovacího rozvrhu.

Za účelem zjištění vlivu lidského faktoru na vznik MU oslovila DI na MU zúčastněného strojvedoucího, který však komunikaci s DI odmítl.

3.1.2 Jiní svědci

Jiné osoby k MU vysvětlení nepodávaly.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

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

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy provozovatele dráhy SŽDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravce ČD, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků

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

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

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

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Poslední kontrola výkonu služby strojvedoucího vlaku Os 5034 před vznikem MU byla vykonána dne 22. 9. 2017, kdy předmětem kontroly byla jízda vlaku kolem návěstidel, provádění zkoušky brzdy, příprava vozidla před odjezdem na vlak a detalkoholová zkouška. Při této kontrole nebyly závady zjištěny. Předmětem kontroly nebylo dodržování technologických postupů při odjezdu vlaku z dopravního D3.

Poslední kontrola výkonu služby vlakvedoucího vlaku Os 5034 před vznikem MU byla vykonána dne 23. 11. 2017, kdy předmětem kontroly bylo kromě jiného také dodržování technologických postupů práce. Kontrola proběhla se závěrem „Bez závad.“ Předmětem kontroly nebylo dodržování technologických postupů při odjezdu vlaku

z dopravní D3.

Poslední kontrola výkonu služby výpravčí (dirigující dispečer) žst. Dolní Lipka byla vykonána dne 4. 12. 2017, kdy předmětem kontroly byla kromě jiného kontrola výkonu dopravní služby, dodržování hovorové kázně, sledování jízd vlaků, výprava vlaků a vyplňování dopravní dokumentace. Kontrola proběhla se závěrem „Kontrola byla bez závad.“ Předmětem kontroly nebylo dodržování technologických postupů při odjezdu vlaku z dopravní D3.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Štíty – Dolní Lipka, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽDC, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie regionální, Štíty – Dolní Lipka, byla SŽDC.

Dopravcem vlaku Os 5034 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD dne 21. 8. 2013, s účinností od 1. 9. 2013.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„(1) Dopravce je povinen
a) provozovat drážní dopravu podle pravidel pro provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“.

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 432 písm. c) předpisu SŽDC D1:
*„S výjimkou možnosti zabránění hrozícímu nebezpečí je zakázáno:
c) pojíždět výhybky nebo výhybky a kolejové křižovatky s PHS, které nejsou přestaveny pro požadovaný směr jízdy, nejsou-li proto konstruovány a není-li takový způsob jejich pojíždění proto dovolen (např. přes výhybky se samosvorným přestavníkem).“;*
- v případě této konkrétní mimořádné události je nutné dát výše uvedený čl. 432 písm. c) do souvislosti s definičním čl. 420 předpisu SŽDC D1:
„Výhybkou se rozumí kolejové zařízení umožňující přechod vozidel z jedné koleje na druhou bez přerušování jízdy. Pro účely předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy je vymezena úsekem koleje od hrotů jazyků (u křižovatkové výhybky od námezníku) na straně jedné k námezníku na straně druhé;
- čl. 358 předpisu SŽDC D3:
„Má-li být pojížděna vlakem (PMD) výhybka, musí se strojvedoucí přesvědčit na místě, že je výhybka správně přestavena a v této poloze ji musí zajistit. Teprve potom přes ni smí vlak (PMD) jet...“.

Dle vyjádření provozovatele dráhy a dopravce nemají ve svých předpisech žádná ustanovení, která by konkretizovala podrobné technologické postupy pro odjezd vlaku z dopravní D3, a tato činnost se řídí pouze výše uvedenými obecnými ustanoveními předpisů SŽDC D1 a SŽDC D3.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

Dopravná D3 Králíky se nachází na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy dle předpisu SŽDC D3 a je vybavena mechanickým SZZ, které nemá Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení.

Kontrolou SZZ v dopravně D3 Králíky dne 11. 1. 2018 bylo zjištěno:

- výhybka č. 8 v km 2,953 je přestavována ručně a je opatřena dvěma jednoduchými výměnovými zámkami a jedním kontrolním odtlačným zámkem;
- v době vzniku MU nebyla na výhybce evidována žádná porucha a její přestavení do požadovaného směru mělo proběhnout normální obsluhou;
- vzhledem k typu SZZ archivování dat v dopravně Králíky neprobíhá.

Nedostatky nebyly zjištěny.

Po vzniku MU bylo dle dokumentace provozovatele dráhy jeho odborně způsobilými osobami bez přítomnosti DI provedeno komisionální přezkoušení činnosti SZZ. Dle jejich

zjištění vykazovalo normální činnost a jeho technický stav nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. Dále byla vykonána prohlídka zabezpečovacího zařízení se závěrem, že „*Technický stav SZZ nebyl v příčinné souvislosti s mimořádnou událostí. Stanovené prohlídky a údržba zabezpečovacího zařízení byla prováděna v předepsaných termínech stanovených vyhláškou č. 177/1995 Sb. a předpisy SŽDC, s.o.*“

3.4.2 Součásti dráhy

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb dráhy v souladu s § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

Použití sdělovacích, komunikačních a informačních zařízení nemělo souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

MV 814.085-7 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 8767/09-V.22, vydaný DÚ dne 14. 10. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 6. 10. 2017 s platností do 6. 4. 2018 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

ŘV 914.085-6 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 11956/09-V.23, vydaný DÚ dne 14. 10. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 6. 10. 2017 s platností do 6. 4. 2018 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

MV 814.085-7 byl v době vzniku MU vybaven zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu UniControls-Tramex, č. 9082.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- ve 4.13.16 h odjel vlak Os 5034 od nástupiště 3. koleje dopravny Králíky, dle SJŘ na čas;
- na dráze 83 m stoupla rychlost vlaku na 12 km.h⁻¹;
- následně bylo zavedeno provozní brzdění a na dráze 23 m, ve 4.13.59 h, klesla rychlost jízdy na 0 km.h⁻¹;
- po zastavení vlaku byly otevřeny dveře a ve 4.14.15 h opět uzavřeny;
- ve 4.14.16 h následoval opětovný rozjezd vlaku na rychlost 2 km.h⁻¹;

- ve 4.14.17 h, po ujetí 1 m, bylo v rychlosti 2 km.h⁻¹ zavedeno rychločinné brzdění a ve 4.14.18 h vlak zastavil;
- ve 4.14.52 h byl zařazen směr jízdy vzad;
- ve 4.15.38 h byly otevřeny dveře a ve 4.15.46 h opět zavřeny;
- ve 4.15.49 h nastal rozjezd zpět;
- na dráze 5 m stoupla rychlost jízdy na 3 km.h⁻¹ a bylo zavedeno rychločinné brzdění;
- na dráze 1 m klesla rychlost jízdy na 0 km.h⁻¹ a ve 4.15.58 h vlak zastavil;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku před místem MU byla 40 km.h⁻¹ a nebyla překročena.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

V souvislosti s MU nebyla před jejím vznikem uskutečněna žádná opatření zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce související s jejím vznikem.

3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení

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

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Vlastním ohledáním bylo zjištěno, že ke vzniku MU vykolejení DV došlo již v okamžiku, kdy při jízdě vlaku vpřed (po nezařazení směru jízdy „Vzad“) pravé přední kolo přešlo přes pravý jazyk výhybky č. 8 a přeskočilo na opornici, kde zůstalo stát.

Byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

- tím, že po vyjetí (vykolejení) pravého předního kola na pravou opornici uvedl strojvedoucí vlak opět do pohybu směrem vzad, ve snaze o jeho opětovné nakolejení zpětnou jízdou (viz 2.1.2), došlo k nezajištění místa vzniku mimořádné události.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Os 5034, ve směně dne 11. 1. 2018 od 1.52 h, odpočinek před směnou 11.37 h; v době vzniku MU nárok na přestávku na oddech a odpočinek ještě nevznikl;
- vlakvedoucí vlaku Os 5034, ve směně dne 10. 1. 2018 od 19.33 h, odpočinek před směnou 7 dní; přerušení směny od 22.54 h dne 10. 1. 2018 do 3.30 h dne 11. 1. 2018;
- výpravčí žst. Dolní Lipka (dirigující dispečer), ve směně dne 10. 1. 2018 od 19.38 h, odpočinek před směnou 24.45 h; přestávka na oddech a odpočinek byla čerpána v průběhu směny.

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

3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad 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 by 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 drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání

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

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

Obdobná MU, resp. MU s podobným nehodovým dějem není DI evidována.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3

Dne 11. 1. 2018, po obdržení souhlasu k jízdě od dirigujícího dispečera, odjížděl ze 3. koleje dopravní D3 Králíky vlak Os 5034 směrem k žst. Dolní Lipka. Při manipulaci s výhybkou č. 8, kterou bylo pro tuto vlakovou cestu zapotřebí přestavit z přímého směru do směru vedlejšího, na ní došlo k vykolejení pravého kola prvního dvojkolí ve směru jízdy vlaku. Při MU nedošlo k újmě na zdraví, škoda na MV byla komisionální prohlídkou odhadnuta na 6 500 Kč, škoda na zařízení dráhy byla vyčíslena na 11 824 Kč.

4.2 Rozbor

4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Dne 11. 1. 2018, po příjezdu vlaku Os 7141 do dopravní Králíky ve 4.04 h na 1. kolej, provedl strojvedoucí vystřídání na ose na vlak Os 5034, který stál připravený u nástupiště 3. koleje. Po obdržení souhlasu k jízdě od dirigujícího dispečera, odjížděl ze 3. koleje dopravní D3 Králíky vlak Os 5034 směrem k žst. Dolní Lipka. Pro tuto vlakovou cestu bylo zapotřebí, aby výhybka č. 8, která byla v tomto okamžiku přestavená a uzamčená v přímém směru na/z koleje č. 1, byla přestavená do vedlejšího směru na/z 3. kolej.

Strojvedoucí vlaku popojel směrem k výhybce č. 8 s úmyslem před ní zastavit a vyčkat jejího přestavení vlakvedoucím. Po zastavení mu vydal pokyn k jejímu odemknutí a přestavení, vlakvedoucí však zjistil, že výhybku přestavit nelze, protože vlak zastavil až v prostoru jejích jazyků a bránil koly jejímu přestavení. Strojvedoucí se proto rozhodl, že s vlakem couvne, aby jazyky uvolnil, avšak na MV ponechal omylem zařazený směr pro jízdu vpřed a vlak se tedy dále rozjel stejným směrem k hrotům jazyků. Následkem tohoto popojetí směrem vpřed pak došlo k řezání výhybky č. 3. Protože pravý odlehlý jazyk ve směru jízdy vlaku byl zajištěn kontrolním odtlačným zámkem, jehož hák bránil jazyku v pohybu, nedošlo při řezání výhybky k jeho dotlačení na pravou opornici. Z důvodu zužujícího se rozchodu koleje v nepřestavené výhybce, protože levé kolo zůstalo ve správné poloze na levé opornici, bylo pravé kolo přes pravý jazyk přetlačeno a přeskočilo až na opornici, kde zůstalo stát, čímž došlo k vykolejení DV. Po zjištění a zhodnocení tohoto stavu se strojvedoucí pokusil sjet z výhybky zpět i přes zřejmou skutečnost, že pokud stojí obě kola na opornicích, a přitom pravé kolo okolkem na hlavě opornice, což je samo o sobě již vykolejení, tak při pohybu vzad musí nutně dojít k úplnému vykolejení propadem mezi jazyk a opornici (obrácená vidlicová jízda). K tomu při zpětném pohybu MV následně skutečně došlo a pravé kolo prvního dvojkolí ve směru zpětné jízdy vlaku vykolejilo tak, že se propadlo do tohoto místa, levé kolo pak stále zůstalo stát na levé opornici. Uvedeným pohybem vlaku zpět došlo zároveň k nedodržení povinnosti dopravce zajistit prvotní místo vzniku mimořádné události.

Technologické postupy pro odjezd vlaku z dopravní D3 nejsou dle vyjádření provozovatele dráhy a dopravce v jejich vnitřních předpisech blíže specifikovány a postup použitý v případě této MU je tedy možný při dodržení ustanovení článku č. 432 písm. c) předpisu SŽDC D1, ve spojitosti s definičním článkem č. 420 předpisu SŽDC D1, a článku č. 358 předpisu SŽDC D3. Z výše popsaného nehodového děje však vyplývá, že uvedená ustanovení, v návaznosti na § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., dodržena nebyla. Z těchto ustanovení jednoznačně vyplývá, že správný postup spočívá v tom, že vlak Os 5034 směl jet po odjezdu od nástupiště 3. koleje směrem k nepřestavené výhybce č. 8 a zastavit nejdále u námezníku mezi 1. a 3. kolejí. Po zastavení měl strojvedoucí, v případě této MU jím pověřený vlakvedoucí, k výhybce dojít pěšky. Na výhybce měl odemknout kontrolní odtlačný zámek a jednoduchý výměnový zámek, výhybku přestavit pro jízdu ze 3. koleje a uzamknout jednoduchý výměnový zámek. Teprve poté směl vlak přes takto postavenou a zajištěnou výhybku jet. Po jejím přejetí měl vlak za výhybkou zastavit a vyčkat, až člen vlakového doprovodu výhybku opačným postupem opět přestaví a zajistí pro jízdu na/z 1. kolej. Po nástupu vlakvedoucího do vlaku pak mohl pokračovat v další jízdě.

Z rozboru rychloměru MV vlaku Os 5034 vyplývá, že při jízdě k výhybce č. 8 se vlak pohyboval max. rychlostí $12 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, tedy že nejvyšší povolená rychlost vlaku $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ nebyla při této jízdě překročena.

Vyhodnocením dokumentace a záznamů, závěrů komisionálních prohlídek, závěrů z dodatečného přezkoumání místa MU zaměstnanci DI, prohlídkou kolejiště a výhybky a dalších zdokumentovaných skutečností bylo zjištěno, že stav kolejiště a výhybky č. 8 a technický stav drážního vozidla nemá souvislost s příčinou vzniku MU.

4.3 Závěry

4.3.1 Přímé a 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 bylo:

- včasné nezastavení vlaku Os 5034 před jazykovou částí výhybky, která nebyla postavena pro požadovaný směr jízdy.

Přispívající faktory mimořádné události:

- nezařazení směru jízdy „Vzad“ a následná jízda vpřed při pokusu o uvolnění jazyků výhybky.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při jízdě do výhybky, která nebyla přestavena pro požadovaný směr jízdy, resp. za námezník mezi kolejemi č. 1 a 3, strojvedoucím vlaku Os 5034 z důvodů, které se nepodařilo šetřením blíže zjistit.

4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti

Nebyly Drážní inspekci zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách

Během šetření DI zjistila následující nedostatky ze strany dopravce a provozovatele dráhy:

Doprovce ČD, a. s., tím, že strojvedoucí vlaku Os 5034 uskutečnil jízdu vlaku zpět v době, kdy pravé kolo první nápravy již stálo okolkem na pravé opornici ve směru jízdy vlaku, tedy již bylo vykolejené, nezajistil v souladu s § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb., v návaznosti na § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., místo mimořádné události a neprovedl dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události.

- § 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. Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce podle odstavce 1, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů. ...“
- § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(3) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni
b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události,“*

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., tím, že VI SŽDC ohlásil na COP DI mimořádnou událost jako vykolejení soupravového vlaku pro vlak Os 5034 při posunu, neohlásil vznik MU v souladu s § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb., v návaznosti na § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

- § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
„(3) V ohlášení mimořádné události podle § 49 odst. 3 písm. a) zákona se uvede datum, čas a místo vzniku mimořádné události, popis jejího průběhu a následky, tj. počet usmrcených a zraněných osob, předběžný odhad škody a předpokládaná

doba omezení nebo zastavení drážní dopravy, jméno a kontaktní údaje ohlašovatele.“

- § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(3) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni
a) neprodleně oznámit každou mimořádnou událost v drážní dopravě Drážní inspekci a současně každou vážnou nehodu a nehodu, jejímž následkem je značná škoda podle trestního zákoníku, Policii České republiky.“*

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy nepřijal a nevydal žádná opatření.

Doprovce ČD vydal po vzniku MU následující opatření:

„Všichni kontroloři vozby a strojvedoucí DKV Česká Třebová budou se vznikem a příčinou mimořádné události seznámeni.“

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává.

V Brně dne 17. září 2018

Jiří Chládek v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

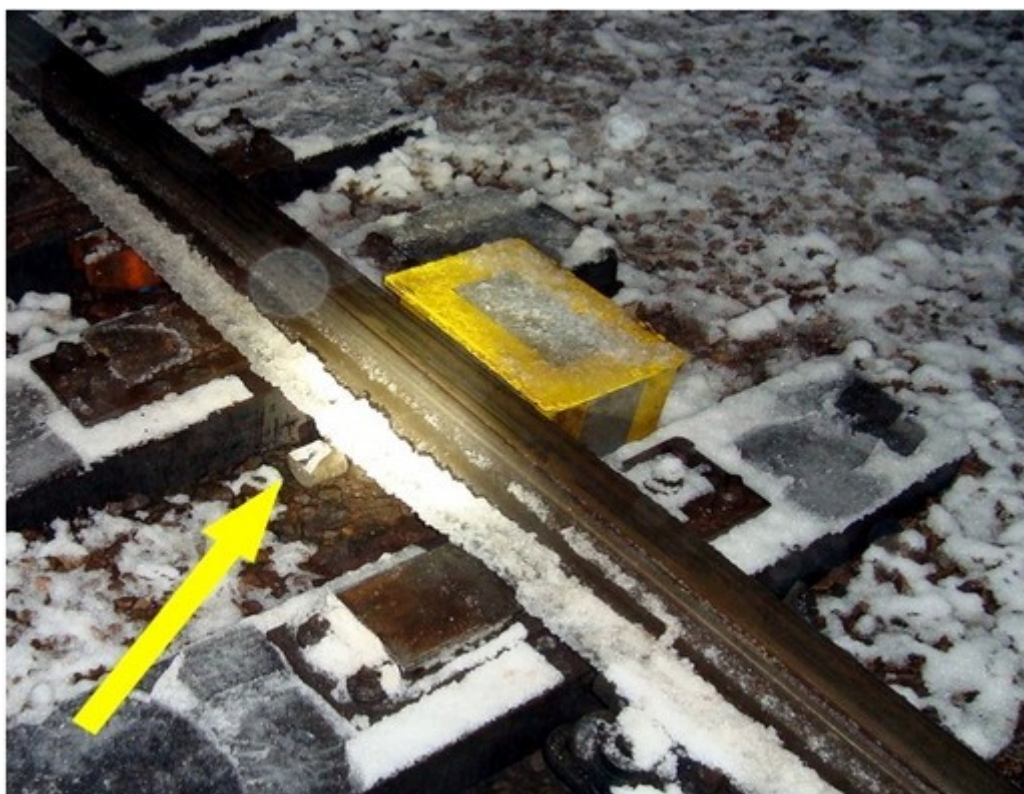
Bc. Josef Dvořák v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Výhybka č. 8 po MU, postavená v přímém směru na/z 1. kolej, osazení výhybky výměnovými zámkami

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Po MU poškozený (odlomený) výměnový zámek

Zdroj: SŽDC, s. o.