

Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Vykolejení vlaku Os 18809 v železniční stanici Omlenice

Středa, 2. října 2019

Accident and incident investigation report

Derailment of the regional passenger train No. 18809 at Omlenice station

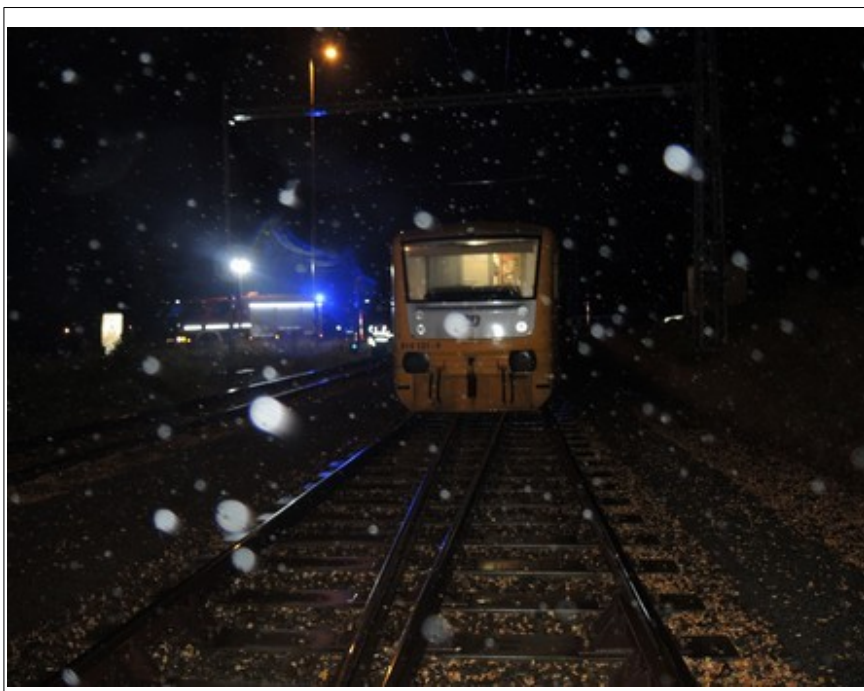
Wednesday, 2nd October 2019

č. j.: 6-3655/2019/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: DĪ

Skupina události: incident.

Vznik události: 2. 10. 2019, 18.00 h.

Popis události: nezajištěná jízda vlaku Os 18809 a jeho následné vykolejení na výhybce č. 1.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice, železniční stanice Omlenice, výhybka č. 1, km 79,550.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 18809).

Následky: bez zranění;
celková škoda 89 381 Kč.

Bezprostřední příčina:

- přestavení výhybky č. 1 pod jedoucimi drážními vozidly vlaku Os 18809.

Přispívající faktor:

- nebyl zjištěn.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při rušení a přípravě

vlakové cesty.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Grade:	incident.
Date and time:	2 nd October 2019, 18:00 (17:00 GMT).
Occurrence type:	train derailment.
Description:	unsecured movement of the regional passenger train No. 18809 with consequent derailment.
Type of train:	the regional passenger train No. 18809.
Location:	railway track Horní Dvořiště state border – České Budějovice, Omlenice station, switch No. 1, km 79,550.
Parties:	SŽDC, s. o. (IM); ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 18809).
Consequences:	0 fatality, 0 injury; total damage CZK 89 381,-
Direct cause:	<ul style="list-style-type: none">• change of position of the switch No. 1, when the rolling stocks of the train No. 18809 were on the switch.
Contributory factor:	none.
Underlying cause:	<ul style="list-style-type: none">• failure to comply of technological procedures of the IM at cancellation and preparation of the train route.
Root cause:	none.
Recommendation:	not issued.

Obsah

1 SHRNU TÍ.....	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
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření.....	14
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.....	16
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	16
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	17
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	17
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	18
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravy, včetně osob ve smluvním poměru.....	18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	18
2.4 Vnější okolnosti.....	19
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	19
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	19
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	19
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravy včetně osob ve smluvním vztahu.....	19
3.1.2 Jiní svědci.....	21
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	21
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	21
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravy a uplatňování těchto požadavků.....	22
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	22
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	23
3.3 Právní a jiná úprava.....	23
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	23
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	24
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	24
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické	

zaznamenávání dat.....	24
3.4.2 Součásti dráhy.....	25
3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	26
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	26
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	27
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	27
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	28
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	29
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	29
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	29
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	29
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	30
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	30
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	31
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	31
4.1.1 Vyhodnocení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	31
4.2 Rozbor.....	32
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	32
4.3 Závěry.....	35
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.....	35
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	35
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	35
4.4 Doplnující zjištění.....	36
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	36
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	36
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	36
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	37

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČSN	Česká technická norma
DI	Drážní inspekce
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičská záchranná služba
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MU	mimořádná událost
OŘ	Oblastní ředitelství
OŘP	Oblastní řízení provozu
PHS	srdcovka s pohyblivými hroty (s pohyblivým hrotem)
PO	Provozní obvod
PST	pomocné stavědlo
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
ŘV	řídící vůz
SK	staniční kolej, staniční koleje
SSZT	správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace)
TRS	traťový rádiový systém
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
UTZ	určené technické zařízení
žst., ŽST	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, 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 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, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), 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
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku

mimořádné události

SŽDC (ČD) Z1

vnitřní předpis provozovatele dráhy „SŽDC (ČD) Z1
Předpis pro obsluhu staničních a traťových
zabezpečovacích zařízení, ve znění platném v době
vzniku mimořádné události

SŘ Omlenice

vnitřní předpis provozovatele dráhy, Staniční řád
železniční stanice Omlenice, ve znění platném v době
vzniku mimořádné události

ROV č. 95021/Z1

Rozkaz o výluce č. 95021, 1. Změna, oprava SZZ ŽST
Omlenice, přilehlých TZZ a PZS, vydaný SŽDC, OŘ
Plzeň pro jízdní řád 2018/2019, ve znění platném v době
vzniku mimořádné události

Příkaz přednosta PO

Příkaz přednosta PO České Budějovice k ROV 95021
1. Změna – oprava staničního zabezpečovacího zařízení
v ŽST Omlenice a přilehlých traťových zabezpečovacích
zařízení, SŽDC PŘ-11/2019-PO CBE, ve znění platném
v době vzniku mimořádné události

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 2. 10. 2019.

Čas: 18.00 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice.

Místo: trať 706A Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice, železniční stanice Omlenice, výhybka č. 1, km 79,550.

GPS: [48.7220139N, 14.4468042E](#).



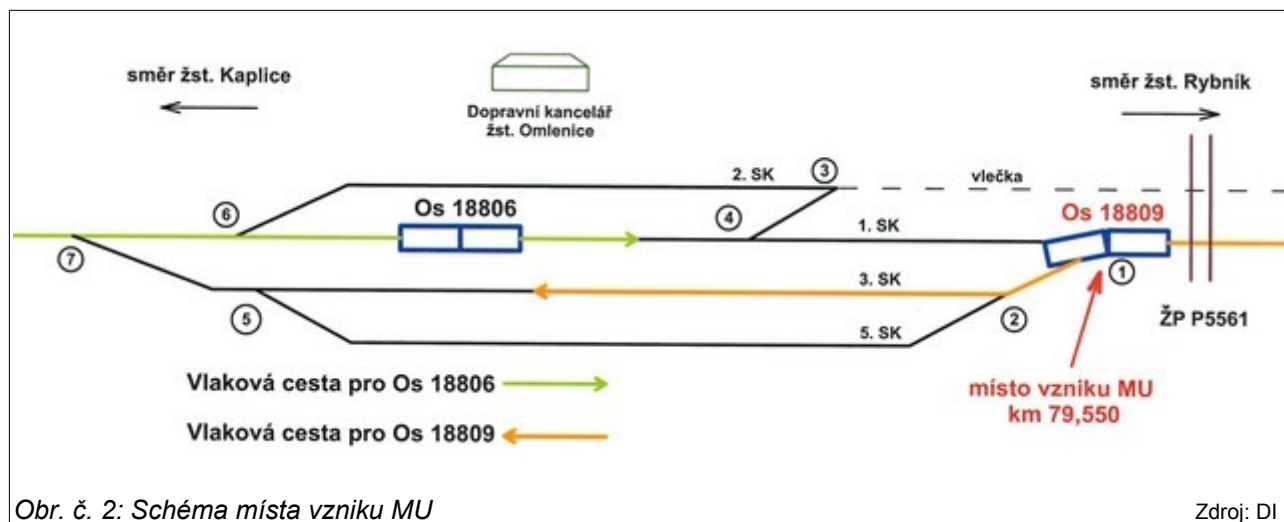
Obr. č. 1: Vykolejené kolo podvozku „b“ HDV po vzniku MU

Zdroj: DI

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

Dne 2. 10. 2019 byla v 17.52 h zahájena příprava vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 18806 (České Budějovice – Lipno nad Vltavou) od žst. Kaplice na 1. SK žst. Omlenice. Téhož dne byla v 17.53 h zahájena příprava vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 18809

(Loučovice – České Budějovice) od žst. Rybník na 3. SK. Oba vlaky opačného směru se měly podle jízdního řádu v žst. Omlenice křížovat. Při vjezdu vlaku Os 18809 došlo v 18.00 h k vykolejení dvěma podvozky prvního DV na výhybce č. 1 rybnického zhlaví mezi 1. a 3. SK. Vlak Os 18806 zastavil v 18.03 h u nástupiště č. 1 na 1. SK žst. Omlenice.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Stav infrastruktury:

- v km 79,078 bylo umístěno hlavní (vjezdové) návěstidlo L žst. Omlenice (dále jen vjezdové návěstidlo L) s návěstí „Stůj“;
- v km 79,498 bylo umístěno přenosné neproměnné návěstidlo s návěstí „Otevřený přejezd“ (dále jen přenosný přejezdník);
- na konstrukci přejezdové vozovky ŽP P5561 a na 1. TK až po hrot výhybky č. 1 nebyly zjištěny žádné stopy po vykolejení ani poškození;
- výhybka č. 1 v km 79,537:
 - byla ústředně přestavovaná elektromotorickým nerozřezným přestavníkem;
 - poloha jazyků byla zajištěna čelistovým výměnovým závěrem;
 - nebyla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
 - byla přestavena do přímého směru na 1. SK a v předepsané koncové poloze;
 - přední částí vlaku Os 18809 byla pojížděna proti hrotu do odbočného (vedlejšího) směru na 3. SK a zadní částí vlaku do přímého (hlavního) směru;
 - na levém přímém jazyku bylo zjištěno zjevné naražení hrotu a v jeho střední části bylo zjištěno vylomení paty a stojiny;
 - ve střední části pravé opornice bylo zjištěno vylomení její paty;
- první stopa po vykolejení, tzv. bod „0“, byla zjištěna v km 79,550 ve výměnové části výhybky č.1.

Souprava vlaku Os 18809:

- byla sestavena z motorové jednotky, složení ve směru jízdy: CZ-ČD 95 54 5 814 131-9 (dále také HDV 814.131-9) a CZ-ČD 95 54 5 914 131-8 (dále také ŘV 914.131-8);
- čelo vlaku Os 18809 se v konečném postavení po MU nacházelo v km 79,566, tj. ve

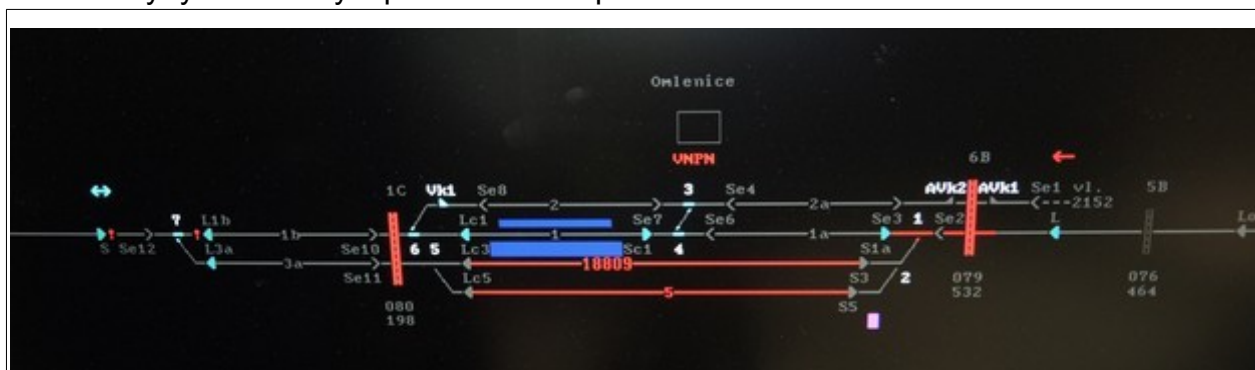
- vzdálenosti 29 m za hroty výhybky č. 1;
- souprava byla označena návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“;
- HDV 814.131-9 bylo vykolejené oběma podvozky vlevo ve směru jízdy ve střední části výhybky č. 1;
- HDV 814.131-9 mělo zjevně poškozené zařízení pískování;
- ŘV 914.131-8 nebyl vykolejen ani poškozen;
- konec vlaku Os 18809 stál v úrovni hrotů výhybky č. 1 v km 79,537;
- souprava byla brzděna v režimu „P“.

Stanoviště strojvedoucího HDV 814.131-9, ze kterého byl vlak Os 18809 řízen:

- stanoviště včetně ovládacího pultu nejevilo žádné známky deformace ani poškození;
- sdužená jízdní páka byla v poloze „R“ – rychlobrzda;
- rukojeť brzdiče přídatné přímočinné brzdy byla v poloze „O2“ – odbrzděno;
- přepínač směru jízdy byl v poloze „0“;
- ručičky tlakoměrů ukazovaly tyto hodnoty tlaku vzduchu: v brzdovém válci 3,2 baru, v hlavním potrubí 0 baru, v hlavním vzduchojemu 6,7 baru;
- spínač stanoviště byl v poloze „M“ – Master;
- zobrazovací jednotka elektronického rychloměru UniControls – Tramex signalizovala hodnotu rychlosti 0 km·h⁻¹;
- na ovládacím panelu radiostanice bylo nastaveno: síť TRS, číslo vlaku 18809, simplexový kanál 73, stuha 63;
- na bočním pultu se nacházel Sešitový jízdní řád „705/706 osobní trati Gmünd NÖ – České Budějovice, Summerau – České Budějovice, Rybník – Lipno nad Vltavou“ otevřený na stránce s vlakem Os 18809;
- na stanovišti se nacházel Všeobecný rozkaz platný pro vlak Os 18809 s vyznačením neplatnosti automatického hradla, vypnutí PZZ přejezdů v obvodu žst. Omlenice a o umístění přenosných přejezdníků.

Stav zabezpečovacího zařízení:

- na monitoru JOP SZZ v dopravní kanceláři žst. Horní Dvořiště bylo indikováno (Obr. č. 3)
 - obsazení kolejového obvodu 3. SK vlakem Os 18809;
 - obsazení kolejového obvodu 5. SK, bez další specifikace (dle ROV 95021/Z1 nebyla 5. SK určena pro jízdy vlaků);
 - obsazení kolejových obvodů LK2 a výhybky č. 1 vlakem Os 18809;
 - výhybka č. 1 byla přestavena do přímého směru na 1. SK.



Obr. č. 3: Indikace na monitoru JOP DOZ žst. Horní Dvořiště

Zdroj: DI

Dopravní dokumentace:

- Dopravní deník DOZ žst. Horní Dvořiště – dne 30. 9. 2019 v 10.30 h byl proveden zápis o zahájení výluky SZZ v žst. Omlenice a TZZ mezi žst. Omlenice a žst. Kaplice dle ROV 95021/Z1 etap A, B, C;
- v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ žst. Horní Dvořiště byl uveden zápis, že dne 2. 10. 2019 v 10.10 h byla aktivována část SZZ v žst. Omlenice pro ovládání z JOP DOZ Horní Dvořiště dle ROV č. 95021/Z1. Na hlavních návěstidlech L, S1a, S3, S5, Sc1, Lc1, Lc3, Lc5, L1b, L3a a S byly aktivovány návěsti „Stůj“ a „Přivolávací návěst“. Dále bylo aktivováno ústřední stavění výhybek v žst. Omlenice pouze s použitím nouzových závěrů. Tabule na zavěšování hlavních klíčů od výměnových zámků výhybek v žst. Omlenice byly uloženy v dopravní kanceláři bez klíčů, jejich používání bylo zrušeno. Pro zjišťování volnosti všech úseků v obvodu žst. Omlenice platil nadále náhradní způsob;
- v Odevzdávce dopravní služby výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště bylo dne 2. 10. 2019 při předání služby v 7.30 h uvedeno v bodě 3. Stav zabezpečovacího zařízení ... a), b), c): „dle ROV 95021 A+B+C“ (tj. výluka SZZ, TZZ a PZS);
- v Telefonním zápisníku výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště byl uveden zápis o převzetí a předání dopravní služby a provádění údržby na výhybkách v žst. Rybník od 11.26 h do 12.50 h;
- v Telegrafním zápisníku žst. Omlenice byly dne 2. 10. 2019 zaznamenány nástupy dozorkyně výhybek I. žst. Omlenice (dále také dozorkyně výhybek I.) v 6.15 h a dozorkyně výhybek II. žst. Omlenice (dále také dozorkyně výhybek II.) v 6.20 h;
- v Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty žst. Horní Dvořiště PST bylo u vlaku Os „18806“ uvedeno ve sloupci „Na kolej“: 1, ve sloupci „Pro vlak postaveno a volno“: 17.52 h a ve sloupci „Konec vlaku“: 18.03 h, u vlaku Os „18809“ uvedeno ve sloupci „Na kolej“: 3, ve sloupci „Pro vlak postaveno a volno“: 17.53 h a ve sloupci „Konec vlaku“: bez údaje;
- v Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty žst. Horní Dvořiště PST 1 bylo u vlaku Os „18806“ uvedeno ve sloupci „Na kolej“: 1, ve sloupci „Pro vlak postaveno a volno“: 17.52 h a ve sloupci „Konec vlaku“: bez údaje, u vlaku Os „18809“ uvedeno ve sloupci „Na kolej“: 3, ve sloupci „Pro vlak postaveno a volno“: 17.53 h a ve sloupci „Konec vlaku“: bez údaje.

Při MU byl aktivován IZS.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce. Za účasti DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

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

MU oznámena na COP DI:	2. 10. 2019, v 18.18 h (tj. 18 min po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 2. 10. 2019, ve 21.55 h (tj. 3 h 55 min po vzniku MU).

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo 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 šetření: 2. 10. 2019, a to na základě souslednosti mimořádné události.

Šetření DI na místě MU: 2x inspektor ÚI Čechy.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Čechy.

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z vlastní fotodokumentace, z dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, dopravcem a HZS SŽDC.

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 DOZ žst. Horní Dvořiště (dále také výpravčí DOZ), zaměstnanec SŽDC, OŘ Plzeň, PO České Budějovice;
- dozorkyně výhybek I., zaměstnankyně SŽDC, OŘ Plzeň, PO České Budějovice;
- dozorkyně výhybek II., zaměstnankyně SŽDC, OŘ Plzeň, PO České Budějovice.

Doprovce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 18809, zaměstnanec ČD, Oblastní centrum provozu Západ.

Třetí strana:

- nebyla zúčastněna.

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

Vlak:	Os 18809	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	29	HDV:	95 54 5 814 131 – 9 *	P
Počet náprav:	8	ŘV:	95 54 5 914 131 – 8	P
Hmotnost (t):	47			
Potřebná brzdící procenta (%):	64			
Skutečná brzdící procenta (%):	102			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	40			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 18809:

- výchozí stanicí byla žst. Loučovice, konečnou žst. České Budějovice;
- v době vzniku MU se ve vlaku nacházeli 2 zaměstnanci dopravce ČD;
- strojvedoucí vlaku Os 18809 byl prokazatelným způsobem seznámen s rozkazem „Všeobecný rozkaz pro vlak Os 18809“, č. 034/820, vydaný dne 2. 10. 2019 v žst. Rybník;
- HDV označené „*“ bylo vykolejené a poškozené;
- držitelem obou DV byly ČD.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

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

Žst. Omlenice se nachází na jednokolejném, elektrifikovaném trati 706A Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice (dráha celostátní). Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku Os 18809 je vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu.

Žst. Omlenice je vybavena SZZ 3. kategorie – elektronické stavědlo Starmon K-2000 se závislými návěstidly a rychlostní návěstní soustavou. SZZ je ovládáno dálkově z pracoviště DOZ HD České Budějovice s možností předání na místní ovládání. Stanice tvoří jeden obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty od vjezdového návěstidla L (od žst. Rybník) k vjezdovému návěstidlu S (od žst. Kaplice). Pro zjišťování volnosti všech kolejí určených pro jízdu vlaků slouží kolejové úseky vybavené počítači náprav. Při poruše SZZ se zjišťuje volnost vlakové cesty v celém obvodu stanice pohledem na příslušný úsek koleje. Ke zjištění volnosti může dát výpravčí příkaz dozorcí výhybek a zároveň mu určí obvod zjišťování volnosti.

Dle Staničního řádu žst. Omlenice jsou 1. a 3. SK vjezdové, odjezdové a průjezdné koleje pro všechny vlaky. Nejnepříznivější spád 1. SK od vjezdového návěstidla L do km 79,130 je 5 ‰ ve směru k žst. Rybník a od km 79,130 k výhybce č. 1 v km 79,537 je 10 ‰ ve směru k žst. Kaplice. Od hrotů výhybky č. 1 po úroveň hlavních návěstidel Lc 1-3 do km 80,101 klesají 1. a 3. SK 2,7 ‰ ve směru k žst. Kaplice.

Výhybka č. 1 je vybavena čelistovým výměnovým závěrem a elektromotorickým nerozřezným přestavíčkem. Výhybka není opatřena závažím výměníku a v době vzniku MU byla obsluhována ústředně z JOP výpravčím DOZ žst. Horní Dvořiště. Jednalo se o jednoduchou, levostrannou výhybku typu J S49E1 1:12-500 LI b CZ, na betonových pražcích, vyrobenou v roce 2010 pod výrobním číslem 202771, do kolejiště byla vložena v roce 2010.

Nejvyšší dovolená rychlost v místě vzniku MU byla vzhledem k povolení jízdy hlavními návěstidly návěstí „Přivolávací návěst“ stanovena předpisem provozovatele dráhy SŽDC D1 dle čl. 967 na 40 km·h⁻¹. Protože v rámci výluky byla vypnutá PZZ železničních přejezdů v obvodu žst. Omlenice (P5561 v km 79,532, tj. ve vzdálenosti 5 m před výhybkou č. 1 ve směru jízdy vlaku Os 18809, a P5562 v km 80,198), byla přes ně nařízena ROV č. 95021/Z1 etapa C „Jízda se zvýšenou opatrností“. Před přejezdem P5561 byl v km 78,832 umístěn přenosný přejezdník.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 18.00 h strojvedoucí vlaku Os 18809 použil vozidlovou radiostanici k ohlášení vzniku MU výpravčímu DOZ žst. Horní Dvořiště;
- 18.00 h výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště přijal ohlášení od strojvedoucího vlaku Os 18809 o vzniku MU a aktivoval IZS.

Komunikace mezi strojvedoucím vlaku Os 18809 a výpravčím DOZ žst. Horní Dvořiště byla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

Dne 30. 9. 2019 v 10.30 h byla zahájena nepřetržitá výluka SZZ v žst. Omlenice, TZZ v úseku mezi žst. Omlenice a žst. Kaplice a PZS v obvodu žst. Omlenice podle ROV č. 95021/Z1 etap A, B a C. Etapa A se týkala výměny stávající technologie SZZ za novou v období od 30. 9. do 6. 10. 2019, etapa B se týkala výměny stávající technologie TZZ za novou v období od 30. 9. do 18. 10. 2019 a etapa C se týkala výměny stávající technologie PZZ za novou v období od 30. 9. do 6. 10. 2019. V rámci výlukových prací byly postupně aktivovány jednotlivé části zabezpečovacího zařízení.

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

2. 10. 2019

- 18.04 h ohlášení vzniku MU výpravčím DOZ žst. Horní Dvořiště vedoucímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Praha;
- 18.15 h ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Praha – OŘP pro oblast Praha na O18 SŽDC;
- 18.18 h oznámení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI;

- 21.26 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
 - 21.55 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomnými inspektory DI.
3. 10. 2019
- 1.51 h obnovení provozu.

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

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval v 18.10 h, tj. 10 minut po vzniku MU, výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje, Požární stanice Kaplice;
- HZS SŽDC, Jednotka požární ochrany České Budějovice;
- PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Obvodní oddělení Kaplice.

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:

- | | |
|-----------------------|------------|
| • HDV (vlak Os 18809) | 47 200 Kč; |
| • zařízení dráhy | 42 181 Kč; |
| • životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 89 381 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, déšť, + 7 °C, soumrak, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: přehledný terén, místo MU v úrovni okolního terénu v blízkosti ŽP P5561.

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 18809 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - do žst. Omlenice vjížděl s vlakem Os 18809 na přivolávací návěst vjezdového návěstidla L;
 - při vjezdu uviděl postavení výhybek na 3. SK;
 - při jízdě přes výhybku č. 1 ucítil náraz;
 - zastavil HDV a zjistil jeho vykolejení;
 - vznik MU ohlásil výpravčímu DOZ žst. Horní Dvořiště;
- strojvedoucí vlaku Os 18809 – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI vyplývá:
 - ve funkci strojvedoucího pracuje 12 let;
 - před nástupem na směnu dne 2. 10. 2019 se cítil odpočatý a zdrav, nebyl nikým ani ničím rozrušen a nezaznamenal žádné komplikace ani stresové situace;
 - od výpravčího v žst. Rybník obdržel všeobecný rozkaz pro vlaky dne 2. 10. 2019 o vypnutí zabezpečovacího zařízení v žst. Omlenice;
 - z žst. Rybník do žst. Omlenice probíhala jízda normálně;
 - na vjezdovém návěstidle L žst. Omlenice byla přivolávací návěst;
 - při vjezdu viděl, že výhybky jsou postavené na 3. SK;
 - při jízdě přes výhybku č. 1 ucítil náraz;
 - zastavil HDV a zjistil jeho vykolejení;
 - následně oznámil vznik MU výpravčímu DOZ žst. Horní Dvořiště;
- výpravčí DOZ – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 2. 10. 2019 vykonával denní směnu jako výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště;
 - toho dne probíhala výluková staniční a traťového zabezpečovacího zařízení podle ROV č. 95021/Z1 etap A, B, a C;
 - obsluhoval žst. Rybník a Omlenice;
 - v žst. Omlenice probíhaly výlukové práce včetně přepínání a přezkušování zabezpečovacího zařízení;
 - na základě zázpisu v Záznamníku poruch bylo ovládání výhybek a přivolávacích návěstí hlavních návěstidel v žst. Omlenice předáno na DOZ žst. Horní Dvořiště;
 - volnost úseků nebyla zajištěna zabezpečovacím zařízením, proto byla žst.

- Omlenice obsazena dozorcem výhybek pro zjišťování a ohlašování volnosti vlakových cest;
- po odjezdu vlaku Os 18809 z žst. Rybník započal s přípravou pro jeho vjezd na 3. SK žst. Omlenice, aby vykřižoval dle jízdního řádu vlaky Os 18806 a Os 18809;
 - nejprve telefonem oznámil dozorkyni výhybek, že postaví vlakovou cestu pro vlak Os 18809 na 3. SK;
 - dozorkyně výhybek mu potvrdila volnost 3. SK;
 - přestavil výhybku č. 1 z 1. SK na 3. SK;
 - po přiblížení vlaku Os 18809 k vjezdovému návěstidlu L dovolil jeho jízdu rozsvícením přivolávací návěsti na tomto vjezdovém návěstidle;
 - po zjištění, že vlak Os 18809 minul vjezdové návěstidlo L, zhasl přivolávací návěst;
 - na monitoru JOP viděl obsazování kolejových úseků, obsazení obvodu výhybky č. 1 zmizelo;
 - tuto situaci vyhodnotil tak, že vlak Os 18809 opustil obvody výhybky č. 1, a proto zrušil nouzový závěr na výhybce a začal ji přestavovat pro křižující vlak Os 18806 na 1. SK;
 - po přestavení výhybky č. 1 se opět rozsvítilo obsazení obvodu výhybky;
 - vzápětí mu zavolal strojvedoucí vlaku Os 18809, že došlo k vykolejení vlaku;
 - od dozorkyně výhybek neobdržel hlášení, že vlak Os 18809 dojel do žst. Omlenice celý;
- výpravčí DOZ – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI vyplývá:
 - ve funkci výpravčího pracuje 29 let, ve funkci výpravčího DOZ pracuje 5 let;
 - na stanovišti DOZ žst. Horní Dvořiště měl 3. směnu (denní směnu dne 27. 9. 2019, noční směnu dne 28. – 29. 9. 2019 a denní směnu dne 2. 10. 2019);
 - před nástupem na směnu dne 2. 10. 2019 se cítil odpočatý a zdravý a nebyl nikým ani ničím rozrušen;
 - na výkon jeho služby a psychický stav neměly vliv žádné události ze soukromého života;
 - dopravní situace na trati byla z důvodu výluky komplikovaná a bylo nutné provádět mnoho úkonů;
 - před odjezdem vlaku Os 18809 z žst. Rybník nahlásil dozorkyni výhybek v žst. Omlenice, že tento vlak pojedje na 3. SK;
 - z důvodu výluky zabezpečovacího zařízení v žst. Omlenice používal pro vjezdy přivolávací návěst vjezdových návěstidel;
 - podle jízdní doby očekával, že vlak Os 18809 je u vjezdového návěstidla L, a rozsvítil přivolávací návěst;
 - krátce před tím vjel vlak Os 18806 od žst. Kaplice na 1. SK žst. Omlenice na přivolávací návěst vjezdového návěstidla S;
 - na monitoru JOP sledoval kolejiště, jak se postupně obsazovaly jednotlivé úseky, jako když vlak Os 18809 zajíždí na 3. SK;
 - poté se úseky uvolnily a on se domníval, že vlak Os 18809 zajel na 3. SK;
 - postupně zrušil nouzový závěr výhybky č. 1 a připravoval vlakovou cestu pro odjezd vlaku Os 18806 z 1. SK do žst. Rybník;
 - výhybku č. 1 přestavil z 1. SK;
 - při přestavování výhybky č. 1 se opět obsadil úsek na této výhybce;

- během 20 s se mu ozval strojvedoucí vlaku Os 18809, že vykolejil;
 - zjistil informace o rozsahu škody a o případném zranění osob;
 - při stavění vlakové cesty, rozsvěcování přivolávací návěsti a rušení nouzového závěru se spoléhal na kontrolu obsazení kolejových obvodů na monitoru JOP, která ho zmýlila;
 - věděl, že se nemá spoléhat na zobrazení na monitoru JOP a že měl vyčkat na odhlášku od dozorkyně výhybek;
 - byl prokazatelně seznámen se změnami technologických postupů při dálkové obsluze traťového a staničního zabezpečovacího zařízení před provedením změn stavebně technických parametrů v řízeném úseku;
 - rovněž byl prokazatelně seznámen s ROV č. 95021/Z1 a vztahným Rozkazem přednosty PO České Budějovice;
- dozorkyně výhybek I. – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - vykonávala funkci dozorce výhybek I.;
 - v 17.52 h obdržela od výpravčího DOZ příkaz k přípravě vlakové cesty pro vlak Os 18806 na 1. SK a Os 18809 na 3. SK;
 - výpravčímu DOZ ohlásila volnost 1. SK a šla zjistit volnost vlakové cesty pro vlak Os 18809 na 3. SK;
 - výpravčímu DOZ oznámila, že vlak Os 18806 dojel do žst. Omlenice celý;
 - výpravčí DOZ ji oznámil, že vlak Os 18809 vykolejil na výhybce č. 1;
 - dozorkyně výhybek II. – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - vykonávala funkci dozorce výhybek II.;
 - pro přípravu vlakové cesty nedostala od výpravčího DOZ žádný příkaz;
 - na přípravě vlakové cesty se nepodílela.

3.1.2 Jiní svědci

Jiné osoby 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 provozovatele dráhy SŽDC zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování dráhy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce (výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště, dozorkyně výhybek I. a II. žst. Omlenice).

V době vzniku předmětné MU byla osoba dopravce ČD odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce (strojvedoucí vlaku Os 18809).

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Provozovatel dráhy SŽDC má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování dráhy. Dne 12. 9. 2019 byla provedena pravidelná prohlídka a údržba SZZ podle schváleného plánu údržby bez zjištěných závad.

Poslední pravidelná revize určeného technického zařízení elektrického SZZ žst. Omlenice byla na základě Zprávy o revizi elektrického zařízení RZ: č. 15SZZ-09-2019 provedena dne 26. 9. 2019 se závěrem: *„Revidované zabezpečovací zařízení je v rozsahu této revize schopné bezpečného provozu a provozní způsobilosti dle § 5 odst. 3 vyhlášky MD č. 100/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů“*.

Poslední pravidelná revize určeného technického zařízení elektrického SZZ žst. Horní Dvořiště byla na základě Zprávy o revizi elektrického zařízení RZ: č. 13SZZ-09-2019 provedena dne 2. 9. 2019 se závěrem: *„Revidované zabezpečovací zařízení je v rozsahu této revize schopné bezpečného provozu a provozní způsobilosti dle § 5 odst. 3 vyhlášky MD č. 100/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů“*.

Poslední komplexní prohlídka trati byla na základě Zápisu z komplexní prohlídky trati provedena dne 29. 4. 2019 se závěrem: *„... při komplexní prohlídce nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy“*.

Výpravčí DOZ zúčastněný na MU byl před vznikem MU kontrolován příslušným kontrolorem se zaměřením na přímý výkon služby v období od ledna 2019 do doby vzniku MU dne 10. 4., 15. 5. a 15. 8. 2019. Zjištěná závada během kontroly dne 15. 8. 2019, která byla se zaměstnancem projednána dle příslušných vnitřních předpisů provozovatele dráhy, neměla souvislost s příčinou a okolnostmi předmětné MU. Ostatní provedené kontroly vyhodnotil provozovatel dráhy jako výkon služby bez závad.

Dozorkyně výhybek I. zúčastněná na MU byla před vznikem MU kontrolována

příslušným kontrolorem se zaměřením na přímý výkon služby v období od ledna 2019 do doby vzniku MU dne 2. 4., 13. 5., 19. 6., 7. 7., 3. 8. a 14. 9. 2019. Provedené kontroly vyhodnotil provozovatel dráhy jako výkon služby bez závad.

Dozorkyně výhybek II. zúčastněná na MU byla před vznikem MU kontrolována příslušným kontrolorem se zaměřením na přímý výkon služby v období od ledna 2019 do doby vzniku MU dne 2. 7. a 14. 9. 2019. Provedené kontroly vyhodnotil provozovatel dráhy jako výkon služby bez závad.

Dopravce ČD má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna dle zpracovaného plánu kontrolní činnosti strojvedoucích. Strojvedoucí zúčastněný na MU byl před vznikem MU kontrolován příslušnými kontrolory vozby se zaměřením na přímý výkon služby od ledna 2019 ve dnech 3. 4., 10. 4. a 17. 9. 2019. Dále dne 4. 9. 2019 byla provedena kontrola rychloměrného záznamu jízdy dotčeného strojvedoucího. Provedené kontroly vyhodnotil dopravce jako výkon služby bez závad.

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 celostátní, Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽDC, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice, byla SŽDC.

Dopravcem vlaku Os 18809 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 bylo zjištěno porušení právních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;

- § 12 odst. 1, vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„...Výhybku není dovoleno přestavovat před pohybujícími se drážními vozidly tak, aby byla ohrožena bezpečnost jejich jízdy, pod pohybujícími se vozidly, s výjimkou výhybek, které se přestavují přímo vozidly, a v případech odvrácení nebezpečí.“;

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

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

- čl. 432., vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:
*„S výjimkou možnosti zabránění hrozícímu nebezpečí je zakázáno:
a) přestavovat výměny nebo PHS těsně před pohybujícími se vozidly;
b) přestavovat výměny nebo PHS výhybek a kolejových křižovatek, obsazených vozidly; ...“.*
- čl. 58 odst. 1, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC (ČD) Z1:
„Obsluhující zaměstnanec musí při činnostech souvisejících s obsluhou ZZ vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených interními předpisy ČD, ZDD a ostatními TNP“;

Při šetření MU nebylo zjištěno porušení ustanovení technických norem v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

SZZ žst. Omlenice má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1836/19-E.48, vydaný DÚ dne 30. 9. 2019, s platností do 30. 9. 2020. UTZ je způsobilé k provozu na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. j.: 552/2019/01-MI ze dne 30. 9. 2019 se závěrem: *„Zařízení je způsobilé k uvedení do provozu podle § 47 zákona č. 266/94 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.“*

SZZ žst. Horní Dvořiště má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1812/19-E.48, vydaný DÚ dne 2. 9. 2019, s platností do 2. 9. 2020. UTZ je způsobilé k provozu na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. j.: 346/2019/01-PH ze dne 2. 9. 2019 se závěrem: *„Zařízení je způsobilé k uvedení do provozu podle § 47 zákona č. 266/94 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.“*

Rozborem staženého archivu dat bylo zjištěno:

- 17.57.23 h rozsvícení přivolávací návěsti na vjezdovém návěstidle L žst. Omlenice;
- 17.58.50 h vlak Os 18809 minul návěstidlo L;
- 17.59.51 h zrušení závěru na výhybce č. 1, výhybka postavena do odbočného směru na 3. SK;
- 17.59.51 h obsazení úseku LK2 vlakem Os 18809 *;
- 17.59.57 h zahájení přestavování výhybky č. 1;
- 17.59.58 h obsazení úseku V1-2 vlakem Os 18809 *;
- 18.00.07 h dolehnutí jazyků výhybky č. 1 do koncové polohy do přímého směru na 1. SK.

* Vzhledem k tomu, že kolejové obvody nebyly v rámci výluky SZZ dle ROV č. 95021/Z1 etapy A ještě aktivovány, nebylo možno relevantně určit přesnou časovou polohu vlaku Os 18809 v době přestavování výhybky č. 1.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem nebyl zjištěn.

Z rozboru stažených dat ze SZZ vyplývá, že část SZZ, která byla aktivována dne 2. 10. 2019 v 10.10 h, vykazovala normální činnost a že technický stav aktivované části SZZ nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

U výhybky č. 1 byly provozovatelem prováděny pravidelné čtvrtletní prohlídky dle § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Provozovatelem naměřené hodnoty splňovaly podmínky stanovené technickou normou ČSN 73 6360-2.

Měřením geometrické polohy kolejí a výhybek v žst. Omlenice měřicím vozem dne 11. 6. 2019 nebylo zjištěno překročení povolených provozních tolerancí. Komisionální prohlídkou výhybek v žst. Omlenice dne 7. 8. 2019 nebyly shledány závady ohrožující bezpečnost železničního provozu. Pochůzkou dne 2. 10. 2019 nebyly zjištěny žádné závady.

Bezprostředně po vzniku MU bylo provozovatelem dráhy za přítomnosti inspektorů DI provedeno měření parametrů železničního svršku včetně výhybky č. 1. Veškeré naměřené hodnoty byly v souladu s ustanoveními ČSN 73 6360-2. S vyhovujícím výsledkem byla provedena také západková zkouška výhybky č. 1. Poškození kolejnic, upevňovadel a pražců vzniklo jako následek MU.

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU. Nedostatky nebyly zjištěny.

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

HDV 814.131-9 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: 2192/10-V.22, vydaný DÚ dne 20. 7. 2010. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 20. 8. 2019 s platností do 20. 2. 2020 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

ŘV 914.131-8 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: 12121/10-V.23, vydaný DÚ dne 20. 7. 2010. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 21. 2. 2019 s platností do 21. 2. 2020 s výsledkem, že technický stav ŘV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 814.131-9 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls Tramex RExx v. č. 57.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 17.48.34 h odjezd vlaku Os 18809 z žst. Rybník;
- 17.51.04 h dosažení maximální rychlosti 69 km·h⁻¹;
- 17.58.19 h snížení rychlosti na 32 km·h⁻¹;
- 17.58.48 h průjezd vlaku Os 18809 kolem vjezdového návěstidla L rychlostí 35 km·h⁻¹, dáváno 6x návěst „Pozor“ píšťalou HDV ;
- 17.59.30 h snížení rychlosti na 20 km·h⁻¹, dáváno 6x návěst „Pozor“ píšťalou HDV ;
- 17.59.55 h snížení rychlosti na 9 km·h⁻¹ ve vzdálenosti 30 m před výhybkou č. 1;
- 18.00.05 h průjezd místem MU rychlostí 14 km·h⁻¹;
- 18.00.06 h zavedení rychločinného brzdění při rychlosti 15 km·h⁻¹;
- 18.00.12 h zastavení čela vlaku Os 18809 v km 79,566.

Pozn.: rozdíl registrovaného času oproti reálnému času byl zjištěn + 6 s.

Po celou dobu jízdy vlaku byl strojvedoucím obsluhován vlakový zabezpečovač, během jízdy bylo brzděno průběžnou brzdou. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku 80 km·h⁻¹, ani rychlost stanovená vnitřním předpisem provozovatele dráhy při jízdě na „Přivolávací návěst“ 40 km·h⁻¹, nebyla překročena. Od přenosného přejezdníku v km 79,498 k železničnímu přejezdu ŽP P5561 byla dodržena jízda se zvýšenou opatrností.

Dne 10. 10. 2019 byla odborně způsobilými osobami dopravce provedena komisionální

prohlídka poškozeného HDV 814.131-9 za účelem stanovení rozsahu poškození. Technický stav HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem této MU a jeho poškození vzniklo jako následek vykolejení.

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

Dne 30. 9. 2019 v 10.30 h byla zahájena nepřetržitá výluka SZZ v žst. Omlenice a TZZ v úseku mezi žst. Omlenice a žst. Kaplice dle ROV č. 95021/Z1 etap A, B a C. Zabezpečovací zařízení v žst. Omlenice bylo vypnuté, organizování a řízení drážní dopravy prováděl výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště v součinnosti s výpravčími žst. Rybník a žst. Kaplice. Na základě ROV č. 95021/Z1 vydal přednosta PO České Budějovice příkaz SŽDC PŘ-11/2019-PO CBE, ve kterém byla stanovena dopravní opatření pro zajištění bezpečného organizování a řízení drážní dopravy.

Etapa A:

Hlavní návěstidla v žst. Omlenice byla osazena přenosnými návěstmi „Stůj“, výhybky a výkolejky byly osazeny výměnovými zámky a jízda vlaků byla zajišťována pouze po 1. a 3. SK. Křižování s nákladními vlaky mělo být přednostně prováděno v sousedních stanicích. Ke každému zhlaví byly přiděleny Tabule pro zavěšování hlavních klíčů výhybkových zámků. Výhybky měly být přestavovány nouzově, ručním způsobem dozorcí výhybek. První tři dny výluky byli stanoveni na denní směnu dva dozorcí výhybek a na noční směnu byl stanoven jeden dozorce výhybek. Výpravčí DOZ měl předepsáno určení obvodů pro zjišťování volnosti vlakové cesty dozorcům výhybek v žst. Omlenice. Tito dozorcí výhybek se měli podílet na přípravě a ohlašování provedení vlakové cesty dle pokynů výpravčího DOZ prostřednictvím mobilního telefonního spojení.

Dne 2. 10. 2019 v 10.10 h byly po přezkoušení aktivovány části SZZ žst. Omlenice v tomto rozsahu:

- aktivace návěsti „Výstraha“ na předvěstích PŘL a PŘS;
- aktivace návěsti „Stůj“ a „Přivolávací návěst“ na hlavních návěstidlech L, Lc1, Lc3, L1b, L3a, S, Sc1, S1a a S3;
- aktivace dálkového nouzového přestavování výhybek č. 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 7 a výkolejek V_{k1}, AV_{k1} a AV_{k2} prostřednictvím elektromechanických přestavníků;
- Tabule zavěšování hlavních klíčů od výměnových zámků výhybek byly zrušeny;
- vlakové cesty byly zajišťovány nouzovými závěry.

Zjišťování volnosti vlakové cesty v celém obvodu žst. Omlenice náhradním způsobem podle ROV č. 95021/Z1 bylo zachováno prostřednictvím dozorců výhybek.

Aktivace části SZZ žst. Omlenice byla zaznamenána v Záznamníku poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště a podepsána zástupcem SSZT České Budějovice a výpravčím DOZ žst. Horní Dvořiště. V zápisu bylo

dále pracovníkem SSZT uvedeno upozornění ke zvýšené pozornosti při obsluze SZZ v žst. Omlenice: „*Obsluze zab. zařízení věnujte zvýšenou pozornost.*“

Etapa B:

V návaznosti na tuto výlukou byl zaveden telefonický způsob dorozumívání mezi žst. Omlenice a žst. Kaplice.

Etapa C:

Strojvedoucí vlaku Os 18809 byl informován všeobecným rozkazem č. 034/820, který obdržel dne 2. 10. 2019 v žst. Rybník, o vypnutí a zneplatnění oddílového návěstidla automatického hradla, o vypnutí PZZ a umístění přenosných přejezdníků platných pro přejezdy v km 79,532 a 80,198 v době od 14. 9. 2019 v 9.20 h do 6.10. 2019 v 16.20 h.

Byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

- výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště neurčil prokazatelně na začátku denní směny dne 2. 10. 2019 podle ROV č. 95021/Z1 a Příkazu přednosty PO dozorkyním výhybek obvodu pro zjišťování volnosti, jak vyplývá ze záznamů z Telefonního zápisníku výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště a Telegrafního zápisníku žst. Omlenice.
- výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště nedodržel technologické postupy provozovatele dráhy při rušení a přípravě vlakové cesty a přestavil výhybku č. 1 pod jedoucími drážními vozidly vlaku Os 18809.

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

Souvislost se vznikem MU má komunikace, ve které výpravčí DOZ oznamuje dozorkyni výhybek I. přípravu vlakové cesty pro vlaky Os 18806 a Os 18809. Hovor byl zaznamenán na záznamové zařízení REDAT v 17.52.23 h a trval 36 vteřin.

Výpravčí volá na mobilní telefon dozorkyni výhybek I.

- Dozorkyně výhybek I.: „*Omlenice*“
 - Výpravčí DOZ: „*Dvořiště, takže vlak 18806 na první kolej. Přijmení signalisty.*“
- Dozorkyně výhybek I: „*pro 18806 první kolej volná, postaveno volno teda.*“
 - Výpravčí DOZ: „*a..no, a vlak 18809 na třetí kolej. Přijmení signalisty.*“
- Dozorkyně výhybek I: „*18809 na třetí, ano.*“
 - Výpravčí DOZ: „*jo, takže můžu potom jo*“
- Dozorkyně výhybek I: „*ehm, jo.*“

Byl zjištěn nedostatek

Zjištění:

- v čl. 307 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 je stanoveno: „*Při provozování dráhy se používají pokyny. Pokyny v dopravní službě musí být stručné*“

a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a musí být v souladu s odbornou způsobilostí zaměstnance, který pokyn dává, i zaměstnance, který má pokyn vykonat.“;

- v čl. 2882 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1: je stanoveno: „Zaměstnanci zúčastnění na přípravě vlakové cesty, kteří výhybky ve vlakové cestě, odvrátí výhybky nebo výkolejky:
b) neobsluhují, hlásí telefonicky provedení přípravy vlakové cesty takto: „První stavědlo. Pro vlak 67 903 na čtvrtou kolej volno. Kubeš.“, popř.: „Třetí stanoviště. Pro vlak 755 ze druhé koleje volno. Šafránek.“.
Z výměny ústních hlášení je zřejmé, že pokyny, které byly v rámci přípravy vlakové cesty pro vlak Os 18809 udílány, byly nejednoznačné.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravce zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

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 18809, ve směně dne 2. 10. 2019 od 8.00 h, odpočinek před směnou 48.10 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána od 13.50 h do 14.30 h;
- výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště, ve směně dne 2. 10. 2019 od 7.05 h, odpočinek před směnou 47.45 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána ve vhodných provozních dobách;
- dozorkyně výhybek I., ve směně dne 2. 10. 2019 od 6.15 h, odpočinek před směnou 8.45 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána ve vhodných provozních dobách;
- dozorkyně výhybek II., ve směně dne 2. 10. 2019 od 6.20 h, odpočinek před směnou 12.05 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána ve vhodných provozních dobách.

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.

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb.

Součástí vyšetřování lidského faktoru bylo mimo jiné posouzení všech vlivů, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik MU. Jedná se zejména kromě posouzení zdravotního stavu a osobní situace, schopnosti zpracovávat informace, případného fyzického a psychického stresu, také o posouzení zkušeností, znalostí, délky praxe a pracovního zatížení (viz bod 4.2.1).

Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

Nedostatky 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 provozovatele dráhy a dopravce nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI šetřila příčiny a okolnosti v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, u celkem 3 obdobných MU, kdy došlo k přestavení výhybky před nebo pod jedoucímí DV vlaku:

- ze dne 6. 6. 2008 v 7.33 h v žst. Čelákovice, kdy došlo k vykolejení motorového vozu elektrické motorové jednotky řady 471 vlaku Os 9407 na výhybce č. 22. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla nesprávná poloha výhybky č. 22 ve vlakové cestě pro vlak Os 9407 a její přestavení pod jedoucím vloženým vozem, zařazeným do tohoto vlaku jako druhé drážní vozidlo. Zásadní příčinou vzniku MU bylo nedodržení technologických postupů pro obsluhu dráhy a pravidel pro obsluhu výhybek a zabezpečovacího zařízení provozovatele dráhy tím, že při zavedeném telefonickém hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavědlem St 2 a dopravní kanceláří bylo provedeno ohlášení postavení a volnosti vlakové cesty pro vlak Os 9407 na 1. kolej bez přezkoušení správné polohy výhybek č. 22 a 20a, a tím umožněn vjezd tohoto vlaku na nesprávně postavenou výhybku č. 22;
- ze dne 4. 8. 2015 ve 13.19 h v žst. Horažďovice předměstí, kdy došlo ke srážce předposledního a posledního DV vlaku R 668 s vlakem R 667 a následnému vykolejení. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo přestavení výhybky č. 28X v době, kdy se na této výhybce nacházela DV vlaku R 668, a následná jízda zadní části vlaku R 668 po jiné koleji, než byla pro jízdu tohoto vlaku určena. Zásadními příčinami vzniku MU bylo:

- nezjištění volnosti vlakové cesty výpravčím ve svém obvodu a nařízení přípravy vlakové cesty pro vlak R 667 v rozporu se stanovenými technologickými postupy;
- přestavení výhybek č. 28X a 29X signalistou St. 2 bez udělení jednoznačného pokynu od výpravčího k jejich přestavení;
- ze dne 16. 8. 2017 v 7.04 h v žst. Praha-Čakovice, kdy došlo k vykolejení prvního podvozku HDV vlaku Os 9522 na výhybce č. 1. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo přestavení výhybky č. 1 výpravčí žst. Praha-Čakovice v době těsně před jízdou DV vlaku Os 9522. Zásadní příčinou vzniku MU bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy přestavováním výhybky č. 1.

Na základě výsledků šetření vydala Drážní inspekce bezpečnostní doporučení k jedné z výše uvedených mimořádných událostí. Konkrétně se jednalo o MU ze dne 4. 8. 2015 v žst. Horažďovice předměstí. Toto bezpečnostní doporučení však nesouvisí s příčinami vzniku předmětné MU v této Závěrečné zprávě.

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

V žst. Omlenice a přilehlých traťových úsecích pokračovala dne 2. 10. 2019 úprava a modernizace zabezpečovacího zařízení, které bylo z části vypnuté. Organizování a řízení drážní dopravy bylo přesunuto na pracoviště výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště s dalšími dopravními opatřeními dle ROV č. 95021/Z1 etap A, B, C a Příkazu přednosta PO České Budějovice. Pro zjišťování volnosti a správného postavení jízdnicích cest v žst. Omlenice byly v denních směnách obsazeny pozice dozorce výhybek I. pro obvody 1 a 2 podle SŘ žst. Omlenice a dozorce výhybek II. pro obvody 3 a 4 podle SŘ žst. Omlenice.

Výpravčím DOZ byl v 17.52 h vydán příkaz dozorkyni výhybek I. ke zjištění volnosti 1. SK žst. Omlenice pro přípravu vlakové cesty pro vlak Os 18806 a 3. SK pro přípravu vlakové cesty pro vlak Os 18809. Dozorkyně výhybek I. potvrdila volnost 1. SK pro vlak Os 18806. V čase 17.57 h udělil výpravčí DOZ souhlas k jízdě pro vlak Os 18809 rozsvícením návěsti „Přivolávací návěst“ na vjezdovém návěstidle L žst. Omlenice. Výhybka č. 1 byla přestavena do odbočného směru na 3. SK a byla pod nouzovým závěrem. Výpravčí DOZ v čase 17.59 h zrušil nouzový závěr výhybky č. 1 a zahájil její přestavování na 1. SK, přestože od dozorkyně výhybek I. neobdržel informaci, že vlak Os 18809 dojel celý na 3. SK a že uvolnil výhybku č. 1. Vlak Os 18809 vjel do výhybky č. 1 v době jejího přestavování, a tím došlo k vykolejení prvního DV oběma podvozky ve výměnové části výhybky. Druhé DV vlaku zůstalo na 1. SK nevykolejené. Čelo vlaku zastavilo v km 79,566, tj. ve vzdálenosti 29 m za hroty jazyků výhybky č. 1.

Při MU nedošlo k úmrtí ani újmě na zdraví osob. Škoda na HDV vlaku Os 18809 byla držitelem DV vyčíslena na 47 200 Kč a škoda na zařízení provozovatele dráhy byla vyčíslena na 42 181 Kč.

4.2 Rozbor

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

Žst. Omlenice leží na dráze celostátní v km 79,897 jednokolejné trati Horní Dvořiště státní hranice – České Budějovice. Organizování a řízení drážní dopravy je zabezpečováno dálkově z pracoviště DOZ žst. České Budějovice s možností místního řízení.

V období od 30. 9. 2019 do 4. 10. 2019 probíhala v žst. Omlenice a přilehlých traťových úsecích plánovaná výluka zabezpečovacího zařízení dle ROV č. 95021/Z1 etap A, B, C. Organizování a řízení drážní dopravy nebylo prováděno z pracoviště DOZ České Budějovice, ale z pracoviště výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště. Výhybky v žst. Omlenice byly od zahájení výluky dne 30. 9. 2019 do 10.10 h dne 2. 10. 2019 přestavovány ručně, jejich poloha byla zajišťována uzamykáním, volnost a správné postavení jízdnic bylo v denní směně zajišťováno dvěma dozorcí výhybek, kteří tuto činnost vykonávali na základě pokynů výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště. Pro kontrolu bezpečného zajištění postavení výhybek byly pro obě zhlaví do dopravní kanceláře v žst. Omlenice dosazeny dvě Tabule k zavěšování hlavních klíčů výměnových zámků výhybek.

Jak vyplývá ze zápisu v Dopravním deníku DOZ žst. Horní Dvořiště, výluka byla zahájena v 10.30 h dne 30. 9. 2019. Dne 2. 10. 2019 byla po odzkoušení pracovníky SSZT v 10.10 h aktivována část zabezpečovacího zařízení, jak bylo zaznamenáno v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště (dále také záznamník poruch). Byly aktivovány návěsti „Stůj“ a „Přivolávací návěst“ na hlavních návěstidlech L, Lc1, Lc3, L1b, L3a, S, Sc1, S1a a S3, návěst „Výstraha“ na předvěstech PŘL a PŘS, výhybky č. 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 7 byly zapojeny do nouzového ústředního stavění včetně nouzových závěrů postavení jízdnic. Zároveň byly zrušeny Tabule k zavěšování hlavních klíčů od jednotlivých výhybek obou zhlaví žst. Omlenice. Ze zápisu v záznamníku poruch dále vyplývá, že aktivované části SZZ byly přezkoušeny a byly v provozuschopném stavu. Dopravní opatření pro zjišťování volnosti a správného postavení jízdnic náhradním způsobem, tedy prostřednictvím dozorců výhybek v celém obvodu žst. Omlenice, zůstalo v platnosti podle ROV č. 95021/Z1 a příkazu přednosta PO. Na konci záznamu v záznamníku poruch bylo uvedeno upozornění: „*Obsluze zab. zařízení věnujte zvýšenou pozornost.*“ S tímto zápisem se výpravčí DOZ prokazatelně seznámil, neboť jím byl podepsán.

Dle ustanovení ROV č. 95021/Z1 etapy A a Příkazu přednosta PO ČB měl výpravčí DOZ na začátku směny ve dnech výluky určit jednotlivým dozorcům výhybek v žst. Omlenice obvody pro zjišťování volnosti a správného postavení jízdnic. Tento úkon dle záznamů Telefonního zápisníku výpravčího DOZ žst. Horní Dvořiště a Telegrafního zápisníku žst. Omlenice byl prokazatelně proveden pouze první den výluky, a to 30. 9. 2019. Pro následující dny v obou výše citovaných dopravních dokumentech žádné zápisy o určení obvodů pro zjišťování volnosti a správného postavení jízdnic nebyly uvedeny.

Obvody pro zjišťování volnosti vlakové cesty byly stanoveny Příkazem přednosta

PO v čl. 2 (Obr. č. 4):

Obvod dozorce výhybek I.:

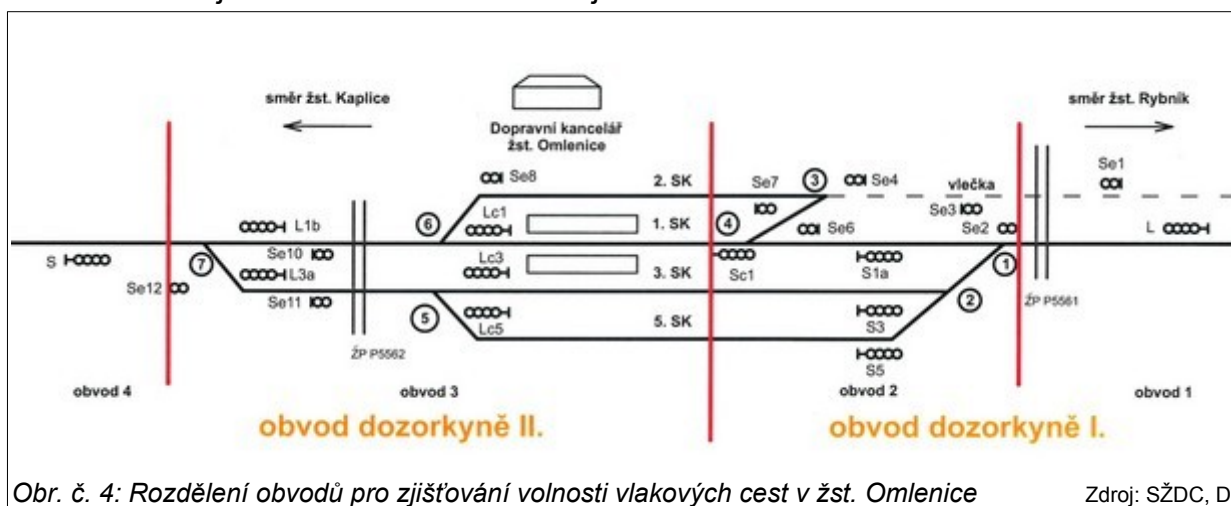
- obvod 1 – nepřehledný úsek od vjezdového návěstidla L do úrovně návěstidla Se2;
- obvod 2 – úsek od úrovně návěstidla Se2 do úrovně návěstidla Sc1 na 1., 3. a 5. SK.

Obvod dozorce výhybek II.:

- obvod 3 – úsek od úrovně návěstidla Sc1 na 1., 3., 3a, 5. a 5a. SK do úrovně návěstidla Se12;
- obvod 4 – nepřehledný úsek od úrovně návěstidla Se12 k vjezdovému návěstidlu S.

Pokud je ve směně pouze jeden dozorce výhybek, je jeho obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty:

- úsek od vjezdového návěstidla L k vjezdovému návěstidlu S.



Obr. č. 4: Rozdělení obvodů pro zjišťování volnosti vlakových cest v žst. Omlenice

Zdroj: SŽDC, DI

Podle čl. 2859 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 je každý zaměstnanec určený ke zjišťování volnosti vlakové cesty plně odpovědný za volnost vlakové cesty ve svém obvodu.

Z dopravní dokumentace vyplývá, že výpravčí DOZ nestanovil prokazatelně dozorkyním výhybek jejich obvody na začátku směny. Také dozorkyně výhybek prokazatelně nezpravil o změnách v technologii přípravy vlakových cest po aktivaci části SZZ.

Po oznámení odjezdu vlaku Os 18809 z žst. Rybník zahájil výpravčí DOZ úkony pro přípravou vlakové cesty pro jeho vjezd na 3. SK žst. Omlenice. Jak vyplývá ze Záznamu o podaném vysvětlení DI a ze Zápisu se zaměstnancem, zmiňuje se výpravčí DOZ jen o jedné dozorkyni výhybek. To také vyplývá ze záznamů hovorů a ze Zápisů se zaměstnancem dozorkyní výhybek I. a II., kdy přípravu vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 18806 na 1. SK a vlaku Os 18809 na 3. SK hlásí pouze jedné osobě, a to dozorkyni výhybek I. v čase 17.52 h. Dozorkyně výhybek I. obratem potvrdila volnost 1. SK a poté šla zjistit volnost 3. SK žst. Omlenice. Z výměny ústních hlášení je zároveň zřejmé, že pokyny, které byly v rámci přípravy vlakové cesty pro vlak Os 18809 udílány, byly

nejednoznačné. Zjištěný nedostatek však není v příčinné souvislosti se vznikem MU, dozorkyně výhybek postupovala stejným způsobem, jako je tomu v době, kdy je ve směně pouze jeden dozorce výhybek. Podle svého vyjádření zjistil výpravčí DOZ na monitoru JOP, že se vlak Os 18809 přiblížil k vjezdovému návěstidlu L, a povolil mu vjezd rozsvícením „Přivolávací návěští“ na vjezdovém návěstidle L. Tento úkon byl zaznamenán v archivu dat SZZ v čase 17.57.23 h. Výpravčí DOZ dále, podle svého vyjádření, sledoval na monitoru obsazování a uvolňování jednotlivých kolejových úseků vlakem Os 18809. Když zmizelo obsazení obvodu výhybky č. 1, vyhodnotil situaci tak, že je výhybka č. 1 volná, zrušil nouzový závěr výměn a započal s přípravou vlakové cesty pro odjezd vlaku Os 18806 z 1. SK. V čase 17.59.51 h přestavil výhybku č. 1 do přímého směru z/na 1. SK, přičemž si ale neuvědomil, že kolejové obvody nebyly plně a spolehlivě aktivovány, že se nemůže spolehnout na jejich činnost, a že měl počkat, až dostane telefonické hlášení od dozorce výhybek, že vlak Os 18809 dojel celý na 3. SK, tzn. že uvolnil obvod výhybky č. 1. Svým jednáním porušil výpravčí DOZ ustanovení právních předpisů a technologické postupy stanovené vnitřními předpisy provozovatele dráhy (viz body 3.3.1 a 3.3.2). Ve svém vyjádření výpravčí DOZ dále uvedl, že dopravní situace byla z důvodu výluky komplikovaná a že ho zmýlila činnost SZZ. Když v čase 18.03 h oznámila dozorkyně výhybek I., že vlak Os 18806 dojel do žst. Omlenice celý, tj. uvolnil výhybku č. 7, dozvěděla se od výpravčího DOZ, že vlak Os 18809 vykolejil na výhybce č. 1.

Správný postup při přípravě a následném rušení vlakových cest vzhledem k tomu, že kolejové obvody nebyly aktivovány pro řízení drážní dopravy, měl být proveden v následujících krocích:

- 1) vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 18809 zahrnovala obvody 1, 2 a 3 dle SŘ žst. Omlenice (viz Obr. 4), tedy odvody pro zjišťování volnosti vlakových cest dozorkyn výhybek I. a II., výpravčí DOZ proto oznámí oběma dozorkyním přípravu této vlakové cesty a počká, až mu obě nahlásí volnost 3. SK;
- 2) vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 18806 zahrnovala obvody 3 a 4 dle SŘ žst. Omlenice (viz Obr. 4), tedy odvody pro zjišťování volnosti vlakových cest dozorkyně výhybek II., výpravčí DOZ proto oznámí této dozorkyni přípravu této vlakové cesty a počká, až mu nahlásí volnost 1. SK;
- 3) přestaví výhybku č. 1 z/na 3. SK;
- 4) zkontroluje polohu výhybky č. 7 na 1. SK;
- 5) rozsvítí „Přivolávací návěšt“ na vjezdových návěstidlech L pro vlak Os 18809 a S pro vlak Os 18806 (dle přílohy č. 3 SŘ žst. Omlenice se nejedná o zakázané současné vjezdy);
- 6) dozorkyně výhybek I. nahlásí, že vlak Os 18809 dojel celý, tedy opustil obvody výhybky č. 1 a vjel na 3. SK;
- 7) výpravčí DOZ zruší nouzový závěr a přestaví výhybku č. 1 z/na 1. SK pro odjezd vlaku Os 18806.
- 8) dozorkyně výhybek II. nahlásí, že vlak Os 18806 dojel celý, tedy opustil obvody výhybky č. 7 a vjel na 1. SK.

Drážní inspekce při vyšetřování lidského faktoru posoudila všechny vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik této MU. U výpravčího DOZ se jednalo zejména o posouzení jeho zkušeností, znalostí a délky praxe.

Drážní inspekce šetřením zjistila, že výpravčí DOZ byl odborně způsobilý pro práci výpravčího a měl dostatečnou praxi ve výkonu dopravní služby, ve funkci výpravčího pracoval 29 let, z toho 5 let na pracovišti DOZ. Z rozpisu jeho směn vyplývá, že dne 2. 10. 2019 měl první směnu v době výluky. Před vznikem MU měl noční směnu z 28. na 29. září 2019, kdy pro organizování a řízení drážní dopravy měl k dispozici plně funkční zabezpečovací zařízení na stejném pracovišti. Výpravčí DOZ byl prokazatelně seznámen s ROV 9502/Z1 a Příkazem přednosty PO, to také potvrdil ve svém podání vysvětlení.

Dozorkyně výhybek byly zdravotně a odborně způsobilé pro výkon svých funkcí a délka jejich praxe, zkušenosti a znalosti neměly vliv na vznik této MU. Dále z Telegrafního zápisníku žst. Omlenice a z rozpisu směn dozorkyň výhybek vyplývá, že obě zaměstnankyně vykonávaly své funkce v žst. Omlenice na denních směnách od 30. 9. 2019 a s organizováním drážní dopravy souvisejícím s výše uvedenou výlukovou činností již měly zkušenosti.

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:

- přestavení výhybky č. 1 pod jedoucimi drážními vozidly vlaku Os 18809.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy při rušení a přípravě vlakové cesty.

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

Příčina mimořádné události způsobená právním rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti nebyla zjištěna.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC:

- v návaznosti na ustanovení čl. 71 Staničního řádu žst. Omlenice, čl. 6 písm. a) ROV č. 95021/Z1 – etapa A a čl. 2 Příkazu přednosty PO České Budějovice nedodržení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kdy osoba řídící drážní dopravu neurčila dozorcům výhybek obvody pro zjišťování volnosti vlakové cesty;
- v návaznosti na ustanovení čl. 6 čl. 307 a čl. 2882 vnitřního předpisu SŽDC D1 nedodržení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kdy zaměstnanci provozovatele dráhy podílející se na organizování a řízení drážní dopravy nepoužívali závazná slovní znění pokynů, která mají zásadní význam pro zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, a která nesmějí být měněna.

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:

- 1) Přednosta PO České Budějovice projednal vyhodnocení příčin a okolností vzniku této MU na poradě vedoucích zaměstnanců PO dne 29. 11. 2019.
- 2) Přednosta PO České Budějovice vydal „Pokyn přednosty č. 5/2019“, ve kterém rozebral příčiny vzniku, průběh a možné následky MU, se zaměřením na závadu v dopravní službě, která vedla ke vzniku incidentu. S tímto pokynem byli prokazatelně seznámeni provozní zaměstnanci PO České Budějovice.
- 3) Závěry šetření byly projednány na poradě náměstka ředitele OŘ Plzeň s přednosty PO dne 5. 12. 2019.
- 4) S příčinami vzniku, průběhem a možnými následky MU byli seznámeni vedoucí zaměstnanci úseku řízení provozu OŘ Plzeň na odborných seminářích ve dnech 4. a 6. 2. 2020.
- 5) Výpravčí DOZ žst. Horní Dvořiště vykonal dne 7. 10. 2019 mimořádné přezkoušení v rozsahu zkoušky ZPZ/D-07/výpravčí DOZ 706.

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

V Plzni dne 30. dubna 2020

Ing. Miloslav Sojka v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Čechy

Ing. Petr Mencl v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Čechy