



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka vlaků Os 18003 a Mn 88850
mezi železniční stanicí Číčenice a dopravnou Vodňany
v km 4,048 dráhy železniční, regionální, Číčenice – Volary

Středa, 2. února 2011

Investigation Report of Railway Accident

Collision of a passenger train No. 18003 and the freight train No. Mn 88
850 between Číčenice and Vodňany stations

Wednesday, 2nd February 2011

Č. j.: 6-294/2011/DI

SUMMARY

- Grade: serious accident
- Date and time: 2nd February 2011, 8:22 (7:22 GMT)
- Occurrence type: trains collision with consequent derailment
- Description: passenger train No. 18003 departed from the station Vodňany without permission to departure and collided with the freight train No. 88850 at open line near the station Vodňany. Regional passenger train derailed.
- Type of train: regional passenger train No. 18003
freight train No. Mn 88850
- Location: open line between Bavorov and Vodňany stations, km 4, 048
(Čičenice – Volary regional line – centralized traffic control)
- Parties: Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM)
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 18003)
ČD Cargo, a. s. (RU of the freight train No. 88850)
- Consequences: 1 fatality (passenger of the regional passenger train)
7 serious injuries (6 passengers + 1 staff)
8 light injuries (4 passengers + 4 staff)
total cost CZK 6 820 615,-
- Direct cause: operations (engine driver of passenger train and dispatcher violations)
- Underlying cause: wrong steps by engine driver and dispatcher who didn't observe the teleological procedures
- Root cause: wrong safety system which allowed to human error
- Recommendations: 1) Addressed to the infrastructure manager (Správa železniční dopravní cesty, s. o.) and railway undertaking (České dráhy, a. s.):
- A) It is recommended to establish a technical (interlocking) device, which excludes human error, especially unauthorized departures of trains from the stations.
 - B) It is recommended to modify the technological procedures to ensure a control mechanism eliminating human error. Mainly to remove routine act of employees.
- 2) Addressed to railway undertaking (České dráhy, a. s.):
It is recommended to modify design of the vehicle's interior of class 814 and class 914 vehicles in order to improve the safety of train driver and passengers in case of accidents of the similar type:

Class 914 (driving car):

- A) It is recommended to modify access to driver's cab and the first row of seats in order to ensure that:
- handbrake handle with its stand moved backward by buffers deformed due to frontal crash don't obstruct the driver's escape from the cab;
 - driver's escape is not obstructed by passengers or their luggage present within cab door clearance and opening of the cab door doesn't obstruct escape of passenger occupying the first left seat at the same time;
 - passengers occupying the first row of seats on right hand side are not in danger of crashing to partition of driver's cab, especially to its glassed-in part.
- B) It is recommended to modify design of glass partition between low-floor area and rear passenger compartment in order to prevent destruction of the glass caused by impact of the low-floor area's ceiling.

Class 814 (railcar) and 914 (driving car):

- A) It is recommended to improve mounting of seat frame covers in order to prevent injuries caused by the detached covers.
- B) It is recommended to perform feasibility study of improving design of the vehicle's interior as far as position and design of seats and tables is concerned and consider implementing of the study's results.

3) Addressed to Czech National Safety Authority (Dražní úřad):

- A) It is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendation by all railway undertakings and infrastructure managers on main and regional lines.
- B) It is recommended to consider whether design of class 814, 914, 014 vehicles is in line with safety requirements of national legislation (Art. 43 paragraph 1 Act No. 266/1994 Coll.), especially as far as passenger and staff safety is concerned
- C) It is recommended to consider taking measures according to Art. 44 paragraph 2 Act No. 266/1994 Coll. with regard to current condition of the above mentioned vehicles



Za anglický překlad zodpovídá: Ing. Hana Pechačová a Ing. Michal Miklenda



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

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	12
2 Údaje týkající se mimořádné události	14
2.1 Mimořádná událost	14
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	14
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	14
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	15
2.2 Okolnosti mimořádné události	16
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	16
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	16
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	17
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	17
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	17
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	18
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	18
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	18
2.4 Vnější okolnosti	19
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	19
3 Záznam o podaných vysvětleních	19
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	19
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	19

3.1.2 Jiné osoby	20
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	20
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	20
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	21
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	22
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	22
3.3 Právní a jiná úprava	23
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	23
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	24
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	25
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	25
3.4.2 Součásti dráhy	25
3.4.3 Komunikační prostředky	26
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	26
3.5 Dokumentace o provozním systému	27
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	27
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	28
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	28
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	28
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	28
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	29
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	29
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	30
4 Analýza a závěry	31
4.1 Konečný popis mimořádné události	31
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	31
4.2 Rozbor	32
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb	32
4.3 Závěry	33
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	33
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	33
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	34
4.4 Doplnující zjištění	35
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	35
5 Přijatá opatření	36
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	36
6 Bezpečnostní doporučení	39
7 Přílohy	41
Foto 1: Následky srážky – vlak Os 18003	41
Foto 2: Následky srážky – vlak Mn 88850	41

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP DI	centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce
ČD Cargo, a. s.	ČD, Cargo, a. s.
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DKV	depo kolejových vozidel
dopravna D3	stanovené místo na dráze, ve kterém se doprovod vlaku dorozumívá s osobou řídící drážní dopravu
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GR ČD	generální ředitelství Českých drah, a. s.
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IBŽD	Inspektorát bezpečnosti železniční dopravy
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
OO	obvodní oddělení
PČR	Policie České republiky
PJ	provozní jednotka
PO	provozní obvod
PP	provozní pracoviště
RCP	Regionální centrum provozu
SKPaV	Služba kriminální policie a vyšetřování
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
ÚO	územní obvod
VI	vrchní inspektor
VZ	vlakový zabezpečovač
ZZS	zdravotní záchranná služba
žst.	železniční stanice

1 SOUHRN

- Skupina události: Závažná nehoda.
- Vznik události: 2. 2. 2011, 8:22 hodin.
- Popis události: Srážka vlaků Os 18003 a Mn 88850 s následným vykolejením vlaku Os 18003.
- Dráha, místo: Dráha železniční, kategorie regionální Číčenice – Volary, km 4,048 mezi železniční stanicí Číčenice a dopravnou Vodňany, zjednodušené řízení drážní dopravy.
- Zúčastnění: SŽDC, s. o. (provozovatel dráhy),
ČD, a. s. (dopravce vlaku Os 18003),
ČD Cargo, a. s. (dopravce vlaku Mn 88850).
- Následky: 1 osoba usmrcena, újma na zdraví 15 osob, tj. 6 těžkých a 4 lehká zranění cestujících, 4 „ostatní“ pracovních úrazy a 1 „těžký“ pracovní úraz zaměstnanců dopravců,
celková škoda 6.820.615 Kč,
přerušeno provozování dráhy a drážní dopravy 8:38 hodin.
- Bezprostř. příčiny: 1. Nesprávné požádání dirigujícího dispečera strojvedoucím vlaku Os 18003 již v dopravě Bavorov o svolení k odjezdu až do přílehlé žst. Číčenice, přestože měl stanovenou ohlašovací povinnost ještě v mezilehlé dopravě Vodňany.
2. Nesplnění ohlašovací povinnosti strojvedoucího vlaku Os 18003 v dopravě Vodňany, který po příjezdu do ní nepožádal dirigujícího dispečera o souhlas k odjezdu do žst. Číčenice a s vlakem Os 18003 nedovoleně odjel, aniž by vyčkal příjezdu protijedoucího vlaku Mn 88850.
3. Svolení dirigujícího dispečera žst. Prachatice strojvedoucímu vlaku Os 18003 k jízdě z dopravy Bavorov až do žst. Číčenice.
4. Souhlas dirigujícího dispečera žst. Prachatice výpravčímu žst. Číčenice k jízdě vlaku Mn 88850 z Číčenic do Vodňan.
- Zásadní příčiny: Zásadní příčinou mimořádné události bylo pochybení lidského faktoru – strojvedoucího vlaku Os 18003. Lidská chyba se projevila přehlédnutím a chybným vyhodnocením nastalé situace.
- Příč. v syst. bezp.: Příčinou, která je způsobena předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti, je neprovozování bezpečnostního systému bránícímu selhání lidského činitele při vydání a aplikování vzájemně kolizních pokynů zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců na předemné dráze.
- Bezp. doporučení: 1. Provozovateli dráhy, kterým je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, a provozovatelům drážní dopravy, kterými jsou ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s.:

A) Instalovat na tratích, kde se používá zjednodušené řízení drážní dopravy dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, přednostně na železniční regionální trati Čičenice – Volary, vzhledem k opakovanému vzniku závažných nehod a vzhledem ke značné intenzitě drážní dopravy na této dráze, technické (zabezpečovací) zařízení, kterým se vyloučí možné selhání lidského činitele v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a tím vznik závažných nehod, nehod a ohrožení v drážní dopravě, tj. především nedovolené odjezdy vlaků z dopraven, které byly příčinou vzniku již třech závažných nehod na předmětné dráze.

B) Provést úpravu technologických postupů ve stanovení kontrolních mechanismů k zabránění selhávání lidského činitele, především k odstranění rutinního jednání provozních zaměstnanců.

2. Provozovateli drážní dopravy, kterým jsou ČD, a. s., v součinnosti s výrobcem DV řady 814/914 Regionova, kterým je Pars nova, a. s.:

Upravit v bodě 6 této zprávy uvedené konstrukční prvky interiéru motorových jednotek řady 814/914 tak, aby byla zvýšena bezpečnost strojvedoucího a cestujících v případě vzniku obdobné MU.

3. Národnímu bezpečnostnímu orgánu, kterým je Drážní úřad:

A) Přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů dráhy regionální a ostatních zúčastněných dopravců.

B) Posoudit:

a) zda na základě zjištěných skutečností DV řady 814, 914 (014) odpovídají svou konstrukcí a technickým stavem požadavkům bezpečnosti dopravy, obsluhujících a přepravovaných osob ve smyslu § 43 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.;

b) zda současný stav uvedených DV nevyžaduje opatření ve smyslu ustanovení § 44 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Ke vzniku této mimořádné události došlo dne 2. 2. 2011, v 8:22 hodin, na dráze železniční, kategorie regionální Číčenice – Volary, provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, na širé trati v km 4,048, mezi železniční stanicí Číčenice a dopravnou Vodňany.



Pohled na místo vzniku MU

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

Po odjezdu vlaku osobní dopravy Os 18003 z dopravní Vodňany v 8:21:24 hodin došlo bezprostředně po minutí lichoběžníkové tabulky, ohraničující tuto dopravnu, ke srážce s protijedoucím nákladním vlakem Mn 88850. Vlak Os 18003 byl tvořen z dvojdílné motorové jednotky Regionova, řazené ve směru jízdy z motorového vozu 814.065-9 a vozu 914.065-8. Vlak Mn 88850 byl sestaven z hnacího drážního vozidla – dieselelektrické lokomotivy 751.316-1 a jednoho taženého drážního vozidla – služebního

vozu CZ-ČDC 30 54 940 5484-7. Po srážce byl nákladní vlak Mn 88850 odražen do vzdálenosti 58,94 metru od Os 18003, a to z důvodu jeho odbrzdění v inkriminovaném okamžiku srážky. Osobní vlak 18003 při srážce vykolejil zadním dvojkolím motorového vozu, vpravo ve směru jízdy.

Integrovaný záchranný systém byl aktivován. Na místě byla přítomna Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje, Hasičská záchranná služba SŽDC, Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje ÚO Strakonice – Vodňany a Policie ČR – OO Vodňany a SKPaV Strakonice. Následkem srážky vlaků byla jedna osoba usmrcena, 15 osob utrpělo újmu na zdraví a vznikla škoda velkého rozsahu.

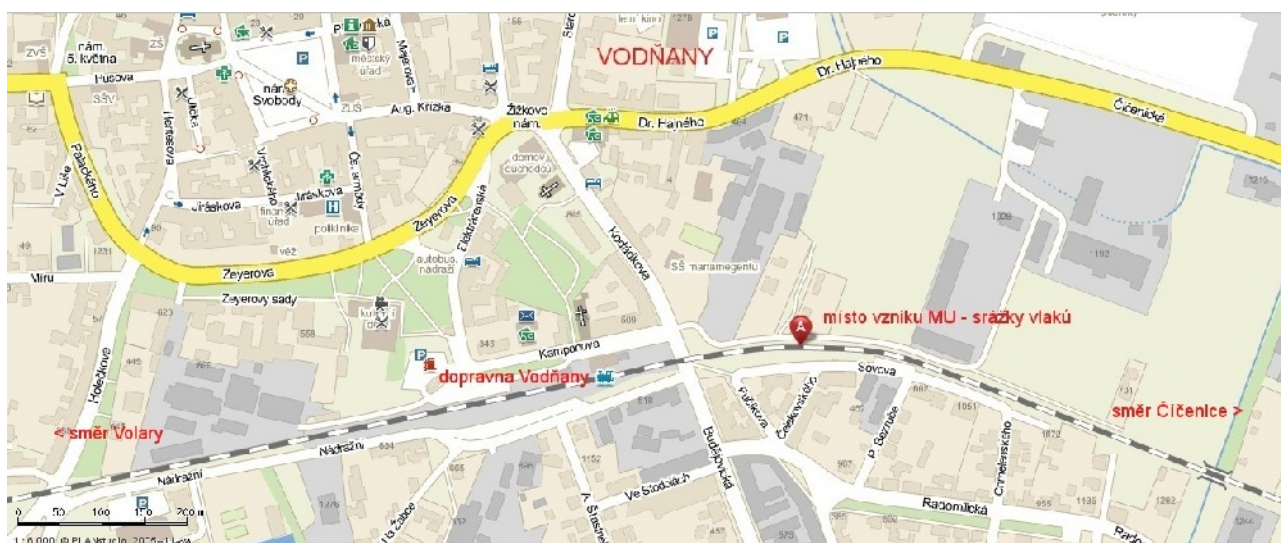


Schéma místa vzniku MU (zdroj: mapový portál www.mapy.cz)

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

Drážní inspekce zahájila zjišťování příčin a okolností MU po oznámení jejího vzniku dopravcem ČD, a. s., jako závažné nehody podle příslušných právních předpisů, a to na Centrální ohlašovací pracoviště Drážní inspekce v 8:44 hodin. Na místo vzniku byli vysláni dva vrchní inspektoři Územního inspektorátu Plzeň. Dále byl vzhledem k závažnosti MU a jejím následkům na místě přítomen generální inspektor Drážní inspekce a ředitel Územního inspektorátu Plzeň. Na místě byly přítomny pověřené odborně způsobilé osoby provozovatelů dráhy i drážní dopravy, dále zaměstnanci ČD – GŘ ČD, Provozního obvodu České Budějovice, Depa kolejových vozidel Plzeň, SŽDC, s. o. – Správy dopravní cesty České Budějovice, ČD Cargo, a. s. – PJ a Střediska oprav kolejových vozidel České Budějovice. Tento postup byl v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále také zákon o dráhách), a vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále také vyhláška č. 376/2006 Sb.). Souhlas k zahájení odklizovacích prací byl dán Drážní inspekcí v 10:32 hodin. Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen Územní inspektorát Plzeň.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců:

- dirigující dispečer žst. Prachovice, zaměstnanec operátora obsluhy dráhy – ČD, a. s., Provozní obvod České Budějovice, který na základě SMLOUVY O OBSLUZE DRÁHY, uzavřené mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., dne 30. 06. 2008 s účinností od 1. 7. 2008, provádí pro provozovatele dráhy SŽDC, s. o., obsluhu zařízení železniční dopravní cesty, organizování drážní dopravy a řízení provozu na železniční dopravní cestě,
- výpravčí přílehlé žst. Číčenice, zaměstnanec operátora obsluhy dráhy – ČD, a. s., PO České Budějovice, který na základě SMLOUVY O OBSLUZE DRÁHY, uzavřené mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., dne 30. 06. 2008 s účinností od 01. 07. 2008, provádí pro provozovatele dráhy SŽDC, s. o., obsluhu zařízení železniční dopravní cesty, organizování drážní dopravy a řízení provozu na železniční dopravní cestě,
- strojvedoucí vlaku Os 18003, zaměstnanec ČD, a. s., Depa kolejových vozidel Plzeň, PJ České Budějovice,
- strojvedoucí vlaku Mn 88850, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ České Budějovice.

Další zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců v pracovní směně:

- vedoucí obsluhy vlaku Os 18003, zaměstnanec ČD, a. s., PO České Budějovice;
- průvodčí vlaku Os 18003, zaměstnanec ČD, a. s., PO České Budějovice;
- vlakvedoucí vlaku Mn 88850, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ České Budějovice;
- posunovač vlaku Mn 88850, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ České Budějovice;
- vlakvedoucí na poznání trati, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ České Budějovice;
- posunovač na poznání trati, zaměstnanec ČD Cargo, a. s., PJ České Budějovice.

Další zúčastnění:

- cestující ve vlaku Os 18003.

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

Výchozí stanicí vlaku Os 18003 byla žst. Volary, cílovou žst. Číčenice. Byl tvořen z dvojdílné motorové jednotky Regionova, řazené ve směru jízdy z motorového vozu 814.065-9 a vozu 914.065-8. Měl stanoven I. způsob brzdění, režim brzdění „P“, normativ požadovaných brzdících procent 68. Vlak měl hmotnost 47 tun, 102 skutečných brzdících procent, 4 nápravy a délku 28,44 m.

Výchozí stanicí vlaku Mn 88850 byla žst. Číčenice, cílovou žst. Volary. Byl tvořen z vedoucího hnacího drážního vozidla – dieselelektrické lokomotivy 751.316-1 a jednoho taženého drážního vozidla – služebního vozu CŽ-ČDC 30 54 940 5484-7. Dle dokumentu „SEŠITOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD 708 nákladní“, platného od 12. 12. 2010, měl normativ 50 požadovaných brzdících procent. Vlak byl brzděn I. způsobem brzdění, režim brzdění „P“. Měl dopravní hmotnost 13 tun, hmotnost celkovou 88 tun, 60 skutečných brzdících procent, 6 náprav a celkovou délku 26,5 m.

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

Na dráze železniční regionální Číčenice – Volary se organizování drážní dopravy provádí zjednodušeným řízením, dirigováním, tj. organizováním drážní dopravy ze žst. Prachatice – dirigující stanice se sídlem dirigujícího dispečera. Přilehlými stanicemi jsou žst. Číčenice a Volary. Dirigující dispečer organizuje drážní dopravu podle hlášení výpravčích přilehlých stanic a strojvedoucích. Pro řízení dopravní služby se používá telekomunikační zařízení pro spojení mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím vedoucím hnacího drážního vozidla. Jako základní telefonní spojení používá strojvedoucí mobilní telefon. Hovory s dirigujícím dispečerem žst. Prachatice jsou uskutečňovány přes hovorovou soupravu FXB 20, která je vybavena záznamovým zařízením. Mobilní telefon je považován za rádiové zařízení ve smyslu příslušných vnitřních předpisů provozovatelů. Strojvedoucí je povinen před odjezdem z výchozí dopravně nahlásit dirigujícímu dispečerovi své příjmení, jméno, číslo vlaku a telefonní číslo mobilního telefonu. V případě nemožného spojení použije strojvedoucí náhradní spojení. Výpravčí přilehlé stanice a strojvedoucí je povinen ohlásit čas příjezdu, uvolnění prostorového oddílu a žádat dirigujícího dispečera o svolení k odjezdu vlaku v každé dopravně D3 (přilehlé stanici) a pro každý vlak, není-li strojvedoucímu pro příslušný vlak v příslušné dopravně D3 zrušena ohlašovací povinnost tabelárním jízdním řádem.

Hnací drážní vozidla obou zúčastněných vlaků byla obsazena jednočlennou obsluhou – strojvedoucím. Byla vybavena funkčním vlakovým zabezpečovacím zařízením s tlačítkem bdělosti.

Součástí dopravní cesty, tj. koleje a výhybky byly v normovém stavu. Vlaková zabezpečovací zařízení obou vlaků vykazovala řádnou činnost. Trať je v místě srážky vlaků v pravostranném oblouku ve směru jízdy vlaku Os 18003 a ve sklonu 0,00 ‰, tj. v rovině. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku je 50 km.h⁻¹.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Přilehlé žst. Číčenice a Volary, dirigující stanice Prachatice a dopravně D3 jsou zapojeny do telefonického dispečerského systému GAMA. Toto zařízení umožňuje spojení „dispečer-účastník“ selektivní volbou pomocí číslice nebo spojení „účastník-dispečer“, které se aktivuje zvednutím sluchátka mikrotelefonu v dopravně D3. Strojvedoucí používají jako základní telefonní spojení mobilní telefon. Komunikace mezi strojvedoucím vlaku Os 18003 a dispečerem žst. Prachatice byla realizována tímto mobilním telefonním spojením. Komunikace mezi dirigujícím dispečerem a výpravčím přilehlé žst. Číčenice byla uskutečněna dispečerským systémem GAMA. Uvedené hovory byly zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT v souladu s ustanovení zákona, prováděcích vyhlášek a vnitřních předpisů provozovatele dráhy.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Na místě vzniku MU samotném ani v jeho okolí nebyly před jejím vznikem prováděny žádné práce, které by mohly mít vliv na vznik MU.

V době vzniku MU probíhala stavba „Zvýšení bezpečnosti v traťovém úseku Číčenice – Volary“ (Radioblok), tj. souboru technických zařízení a administrativních opatření, určených k zabezpečení a řízení kolejové dopravy na tratích s jednoduchými dopravními poměry.

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

Aktivace plánu pro případ vzniku MU na dráze byla provedena v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb., a to výpravčím žst. Číčenice následovně:

- 08:24:10 ohlášení vzniku MU dirigujícímu dispečerovi strojvedoucím vlaku Mn 88850;
- 08:24:50 ohlášení vzniku MU dirigujícímu dispečerovi průvodčím vlaku Os 18003;
- 08:25:02 oznámení vzniku MU výpravčímu žst. Číčenice dirigujícím dispečerem a jeho žádost o aktivaci IZS;
- 08:25:31 aktivace IZS oznámením vzniku MU výpravčím žst. Číčenice.

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

IZS byl aktivován bezprostředně po ohlášení vzniku této MU, a to výpravčím žst. Číčenice dne 2. 2. 2011 v 8:25:31 hodin, a dále pak podle zpracovaného Ohlašovacího rozvrhu MU. Na místě MU zasahovaly jednotky ZZS Strakonice a České Budějovice, Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje – ÚO Strakonice a HZS SŽDC, s. o., České Budějovice, Policie ČR OO Vodňany a SKPaV Strakonice.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Následkem MU došlo k 1 smrtelnému, 6 těžkým a 4 lehkým zraněním u cestujících ve vlaku Os 18003 a dále ke vzniku 4 „ostatních“ pracovních úrazů a 1 těžkého pracovního úrazu u zaměstnanců dopravců ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Materiální škoda na přepravovaných věcech a zavazadlech nevznikla. Škoda byla udávána cestujícími v době vydání této zprávy, nemusí však být konečná.

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

Provozovatelem dráhy a dopravci byla vyčíslena škoda:

- | | |
|---|---------------------|
| ● Škoda na motorovém voze 814.065-9 | 4.508.712 Kč |
| ● Škoda na voze 914.065-8 | 1.967.456 Kč |
| ● Škoda na HDV 751.316-1 | 339.447 Kč |
| ● Škoda na majetku SŽDC, s. o. | 5.000 Kč |
| ● Škoda celkem | 6.820.615 Kč |
| ● Škoda na životním prostředí nevznikla. | |

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

V době vzniku MU byla denní doba, -10 °C, jasno, klid. Místo vzniku MU je ve směru jízdy vlaku Os 18003 v pravostranném oblouku a ve sklonu 0,00 ‰, tj. v rovině. GPS souřadnice místa MU jsou 49°8'43.8665"N, 14°10'57.6183"E.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

Strojvedoucí vlaku Os 18003 v „Úředním záznamu o podaném vysvětlení“ mimo jiné uvedl:

- *V průběhu cesty se křížoval s osobním vlakem ve Zbytinách a v Bavorově.*
- *V rámci křížování se telefonicky spojil s dirigujícím dispečerem v Prachaticích.*
- *Po příjezdu do Bavorova ho dispečer informoval o zpoždění protijedoucího vlaku.*
- *Po jeho příjezdu a následném ohlášení požádal dispečera o souhlas k odjezdu, pokud si vzpomíná, k odjezdu do Čičenic.*
- **Souhlas dostal, měl požádat o souhlas k odjezdu pouze do Vodňan.**
- *Po zastavení ve Vodňanech, kdy se uskutečnil výstup a nástup cestujících, si dálkovým ovladačem spustil výstrahu na přejezdech a s podvědomím toho, že od dispečera dostal povolení jízdy až do Čičenic a po rozsvícení přejezdníku, se rozjel směrem na Čičenice.*
- *Následně se podíval před sebe a viděl protijedoucí nákladní vlak na vzdálenost cca 150 metrů. Okamžitě použil rychlobrzdu.*

Dirigující dispečer žst. Prachatic v „Zápisu se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl:

- *V 7:59 hodin se ohlásil strojvedoucí vlaku 18003 v dopravně Bavorov a byl zpraven o zpoždění vlaku Os 18004.*
- *V 8:09 hodin přijel zpožděný vlak Os 18004 do Bavorova na křížování s vlakem Os 18003 a požádal o další jízdu do Prachatic.*
- *V 8:10 hodin pravou rukou zvedl dispečerský telefon, aby provedl nutné dopravní úkony a v tom samém okamžiku zazvonil mobilní telefon, který zvedl levou rukou*

a strojvedoucí vlaku Os 18003 požádal o jízdu do dopravní Vodňany, jak je přesvědčen. A on mu dal souhlas.

- ***Poté dokončil na dispečerském telefonu další dva dopravní úkony, dal odhlášku za vlakem Os 18004 do Číčenic a dal souhlas k jízdě vlaku Mn 88850 z Číčenic do Vodňan.***

Strojvedoucí vlaku Mn 88850 v „Úředním záznamu o podaném vysvětlení“ mimo jiné uvedl:

- ***V Číčenicích provedli staniční manipulaci a čekali na pravidelný odjezd vlaku Mn 88850 z Číčenic do Volar. Skutečně z Číčenic odjel asi v 8:13 hodin, a to na pokyn výpravčího.***
- ***Když přijížděl před Vodňany, tak viděl protijedoucí vlak.***
- ***Okamžitě použil zvukovou výstrahu a rychlobrzdu.***
- ***Po zastavení vlaku odbrzdil, změnil směr jízdy a uvedl vozidlo do opačného směru jízdy, poté utekl do strojovny.***
- ***Po okamžiku přišel náraz.***
- ***Po nárazu se vrátil na stanoviště a zabrzdil vlak.***

Výpravčí žst. Číčenice v „Zápisu se zaměstnancem“ mimo jiné uvedl:

- ***S vlakem Mn 88850 čekal na odhlášku za vlakem Os 18004 z Bavorova. Prachatický dispečer dával odhlášku v 8:09 hodin.***
- ***Žádal o souhlas k odjezdu vlaku Mn 88850 z Číčenic do Vodňan. Po obdržení souhlasu postavil vlakovou cestu. Vlak Mn 88850 odjel v 8:13 hodin.***
- ***Asi v 8:19 hodin zvedl traťový telefon z Prachatic, kde dirigující dispečer oznámil, aby zavolal Policii ČR a záchrannou službu, že se ve Vodňanech srazily vlaky.***

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby se v souvislosti se vznikem MU na provozování dráhy a drážní dopravy nepodílely.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Jak provozovatel dráhy, tak oba na MU zúčastnění dopravci, mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona o dráhách.

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy v souvislosti s předmětnou MU je stanovena technologickými postupy, obsaženými mj. ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D3 PŘEDPIS PRO ZJEDNODUŠENÉ ŘÍZENÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY, schváleným dne 20. května 1997, pod č. j. 56 457/97-O18 s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění.

Na dráze železniční regionální Čičenice – Volary se organizování drážní dopravy provádí dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále také vyhláška č. 173/1995 Sb.) zjednodušeným řízením, zde dirigováním, tj. organizováním drážní dopravy ze žst. Prachatice – dirigující stanice se sídlem dirigujícího dispečera. Přilehlými stanicemi jsou žst. Čičenice a Volary. Dirigující dispečer organizuje drážní dopravu podle hlášení výpravčích přilehlých stanic a strojvedoucích. Vlaky se vypravují v prostorových oddílech ohraničenými dopravními D3, přilehlými stanicemi a dirigující stanicí. Ohraničení prostorových oddílů je uvedeno ve vnitřním předpise provozovatele dráhy PND3. Pro řízení dopravy se používá telekomunikační zařízení pro spojení mezi dirigujícím dispečerem a strojvedoucím vedoucího hnacího drážního vozidla. Strojvedoucí je povinen před odjezdem z výchozí dopravní nahlásit dirigujícímu dispečerovi své příjmení, jméno, číslo vlaku a telefonní číslo mobilního telefonu. V případě nemožného spojení použije strojvedoucí náhradní spojení. Výpravčí přilehlé stanice a strojvedoucí je povinen ohlásit čas příjezdu, uvolnění prostorového oddílu a žádat dirigujícího dispečera o svolení k odjezdu vlaku v každé dopravně D3 (přilehlé stanici) a pro každý vlak, není-li strojvedoucímu pro příslušný vlak v příslušné dopravně D3 zrušena ohlašovací povinnost tabelárním jízdním řádem.

Vztažným porovnáním těchto ustanovení a rozhodných skutečností byly zjištěny tyto nedostatky:

- strojvedoucí vlaku Os 18003 nesprávně požádal dirigujícího dispečera již v dopravně Bavorov o svolení k odjezdu do přilehlé žst. Čičenice, přestože má stanovenou ohlašovací povinnost v následující dopravně Vodňany;
- dirigující dispečer dal strojvedoucímu vlaku Os 18003 souhlas k jízdě do přilehlé žst. Čičenice již v dopravně Bavorov, přestože vlak Os 18003 má stanovenou ohlašovací povinnost v dopravně Vodňany, aniž mohl dále tuto ohlašovací povinnost zrušit;
- strojvedoucí vlaku Os 18003 se nesprávně domníval, že obdržel svolení k odjezdu z dopravní Vodňany, a to již v dopravně Bavorov. Splnění ohlašovací povinnosti v dopravně Vodňany a žádost o svolení k odjezdu neprovedl a s vlakem Os 18003 odjel, aniž by vyčkal příjezdu protijedoucího vlaku;
- dirigující dispečer žst. Prachatice dal výpravčímu žst. Čičenice nesprávně souhlas k jízdě vlaku Mn 88850 z Čičenic do Vodňan.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Zdravotní způsobilost zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce je posuzována ve smyslu ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů (dále také vyhláška č. 101/1995 Sb.). V době vzniku předmětné MU měli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a obou dopravců, tj. dirigující dispečer žst. Prachatice, strojvedoucí dotčených vlaků i obsluha vlaků Os 18003 a Mn 88850, platný posudek o zdravotní způsobilosti a byli zdravotně způsobilí. V posudku o zdravotní způsobilosti strojvedoucího vlaku Os 18003 posuzující lékař dále konstatoval používání dioptrických brýlí při výkonu služby, bez stanovení omezujících podmínek.

Požadavky na odbornou způsobilost, včetně způsobu jejich prosazování stanoví vnitřní předpisy provozovatele dráhy i dopravců v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravců byli na základě předložených Výkazů o zkouškách, Výkazů účasti na školení a dalších dokladů v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu práce.

Podmínku způsobilosti k řízení drážních vozidel stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Strojvedoucí vlaku Os 18003 byl držitelem platného Průkazů způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 501527, vydaného Drážním úřadem Praha, dne 27. 3. 2007 pro druh vozidla M, na dráze celostátní. Strojvedoucí vlaku Mn 88850 byl držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 506953, vydaného Drážním úřadem Praha, dne 1. 6. 2009 pro druh vozidla M, E2, na dráze celostátní.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy), je držitelem Úředního povolení a dále Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní a regionální. České dráhy, a. s. (dopravce), a ČD Cargo, a. s. (dopravce), jsou držiteli Licence k provozování drážní dopravy a dále Osvědčení dopravce. Plnění v nich stanovených podmínek garantuje zajištění řádného provádění kontrolní činnosti.

Poslední technická kontrola motorového vozu 814.065-9 dle rozsahu přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb. byla provedena 19. 1. 2011 a je řádně dokladována v Průkazu způsobilosti drážního vozidla s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“.

Poslední technická kontrola vozu 914.065-8 dle rozsahu přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb. byla provedena 19. 7. 2010 a je řádně dokladována v Průkazu způsobilosti drážního vozidla s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“.

Poslední technická kontrola lokomotivy 751.316-1 dle rozsahu přílohy č. 6 vyhlášky č. 173/1995 Sb. byla provedena 17. 11. 2010 a je řádně dokladována v Průkazu způsobilosti drážního vozidla s výsledkem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty je stanoveno podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

Vlastníkem a provozovatelem dráhy železniční, kategorie regionální, Čičenice – Volary, je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1 -Nové Město, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3-277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI, ev. č. ÚP/2008/9002.

Obsluhu zařízení železniční dopravní cesty, organizování drážní dopravy, řízení a organizování drážní dopravy provádí zaměstnanci Českých drah, a. s., a to na základě smlouvy „SMLOUVA O OBSLUZE DRÁHY“, uzavřené mezi Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, a Českými drahami, a. s., dne 30. 6. 2008, s účinností od 1. 7. 2008.

Dopravce České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222 Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené Drážním úřadem Praha dne 17. 9. 2003, pod č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.: L/2004/9000, a smlouvy „SMLOUVA číslo 001/05 o přístupu na železniční dopravní cestu celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu“, ve znění dodatků č. 1 až 6 v platném znění, uzavřené mezi smluvními stranami, SŽDC, s. o., a ČD, a. s., dne 31. 10. 2005 a „SMLOUVA číslo 001/08 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, ve znění dodatku č. 1 v platném znění, uzavřené mezi smluvními stranami, SŽDC, s. o., a ČD, a. s., dne 1. 7. 2008, s platností od 1. 7. 2008.

Dopravce ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7-Holešovice, na základě Licence dopravce udělené Drážním úřadem Praha dne 20. 11. 2007, pod č. j.: 3- 41/07-DÚ/Le, ev. č.: L/1996/5000, Rozhodnutí o změně licence vydané Drážním úřadem Praha dne 5. 8. 2008, pod č. j.: 3-2935/08-DÚ/Le, ev. č.: L/2008/1452-1, a dne 27. 8. 2008, pod č. j.: 3-3186/08-DÚ/Le, ev. č.: L/2008/1452-2 a smlouvy „SMLOUVA o provozování drážní dopravy na dráze celostátní a drahách regionálních ve vlastnictví Českých drah, a. s.“. Smlouva je uzavřena na dobu neurčitou, s platností od 10. 3. 2009 a účinností ode dne podpisu 10. 3. 2009.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů;
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- 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 pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách.

Šetřením MU bylo zjištěno:

- porušení § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. dopravcem – ČD, a. s. (prostřednictvím jeho zaměstnance – strojvedoucího vlaku Os 18003), který neprovozoval drážní dopravu podle pravidel pro provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze;
- porušení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. provozovatelem dráhy – SŽDC, s. o. (prostřednictvím dirigujícího dispečera), který neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy.

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

Vnitřní předpisy provozovatele dráhy a dopravců:

- SŽDC (ČD) D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah 15. 4. 1997, č. j.: 55 216/97-O11, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j. 12 026/08-OKS s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;
- SŽDC (ČD) D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah 13. 3. 1997, č. j.: 55 099/97-O11, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j. 12 026/08-OKS s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;
- SŽDC (ČD) D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah 20. 5. 1997, č. j.: 56 457/97-O18, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j. 12 026/08-OKS s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;
- Prováděcí nařízení k předpisu pro zjednodušení řízení drážní dopravy SŽDC (ČD) D3 pro trať Číčenice – Volary schválené rozhodnutím ředitele Regionálního centra provozu Plzeň 6. 12. 2010, č. j.: 49341/10-RCP/PLZ, v platném znění;
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah 26. 3. 2007, č. j.: 56 704/2007, v platném znění;
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah 16. 11. 2000, č. j.: 59 116/2000-O11, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j. 12 026/08-OKS s účinností od 1. 1. 2001, v platném znění;
- SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah 16. 11. 2000, č. j.: 55 962/2000-O11, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j. 12 026/08-OKS s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění;
- Pokyn provozovatele dráhy pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy č. 13/2010, č. j. 61298/10-OŘ ze dne 14. 12. 2010, účinný od 1. 1. 2011 „Ověřovací provoz organizování drážní dopravy na trati s radioblokem“.

Šetřením MU bylo zjištěno porušení následujících ustanovení závazného vnitřního předpisu provozovatele dráhy – SŽDC (ČD) D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy:

158. Výpravčí přilehlé stanice a strojvedoucí je povinen ohlásit čas příjezdu, uvolnění prostorového oddílu a žádat dirigujícího dispečera o svolení k odjezdu vlaku v každé dopravně D3 (přilehlé stanici) a pro každý vlak, není-li strojvedoucímu pro příslušný vlak

v příslušné dopravně D3 (v přilehlé stanici v době výluky služby výpravčího) zrušena ohlašovací povinnost tabelárním jízdním řádem.

159. Ohlašovací povinnost je dovoleno zrušit pouze tabelárním jízdním řádem.

163. Dirigující dispečer dá svolení k jízdě vždy až do další dopravně, kde není strojvedoucímu zrušena ohlašovací povinnost (bez ohledu na případnou změnu čísla vlaku v dopravně, ve které má zrušenou ohlašovací povinnost). Strojvedoucí nesmí odjet z dopravně D3 dříve, než obdrží svolení od dirigujícího dispečera.

165. odst. (1) Z dopravně D3, ve které došlo ke křižování, smí strojvedoucí žádat o svolení k odjezdu až po příjezdu vlaku opačného směru. Jsou-li hovory zapisovány do Telefonního zápisníku D3, uloženého v dopravně D3, smí žádat o svolení k odjezdu, až když strojvedoucí vlaku opačného směru ohlásí příjezd.

229. Vlak nesmí odjet z dopravně D3 nebo stanice, dokud nedojedou všechny vlaky opačného směru, které měly dojet před jeho odjezdem podle GVD, podle sešitového jízdního řádu, podle jízdního řádu zvláštního vlaku nebo podle přeloženého křižování.

Za to odpovídá:

- a) dirigující dispečer na celé trati D3;
- b) v dopravnách D3 strojvedoucí;
- c) v přilehlé stanici výpravčí.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Na dráze železniční regionální Číčenice – Volary není instalováno žádné traťové zabezpečovací zařízení.

V době vzniku MU probíhala stavba „Zvýšení bezpečnosti v traťovém úseku Číčenice – Volary“ (Radioblok), tj. souboru technických zařízení a administrativních opatření, určených k zabezpečení a řízení kolejové dopravy na tratích s jednoduchými dopravními poměry. Tento systém je zaváděn z důvodu potřebné eliminace selhání lidského činitele. Přilehlé žst. Číčenice a Volary, dirigující stanice Prachatice a dopravně D3 jsou zapojeny do telefonického dispečerského systému GAMA. Jako základní telefonní spojení používá strojvedoucí mobilní telefon. Hovory s dirigujícím dispečerem žst. Prachatice jsou uskutečňovány přes hovorovou soupravu FXB 20, která je vybavena záznamovým zařízením. Uvedené hovory jsou zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT podle ustanovení zákona a prováděcích vyhlášek provozovatele dráhy.

V činnosti technických zařízení pro signalizaci, zabezpečení a zaznamenávání dat nebyly zjištěny závady.

3.4.2 Součásti dráhy

Vlaky se vypravují v prostorových oddílech ohraničenými dopravnami D3, přilehlými stanicemi a dirigující stanicí Prachatice se sídlem dirigujícího dispečera. Přilehlými stanicemi jsou žst. Číčenice a Volary. Ohraničení prostorových oddílů je uvedeno ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy PND3. Jednotlivé dopravně včetně dopravně

Vodňany jsou vybaveny výhybkami se samovratnými přestavníky, které jsou přestavovány jízdou drážních vozidel. Ostatní určené výhybky jsou zabezpečeny uzamykatelnými výměnovými zámky a strojvedoucí vlaků nebo určení zaměstnanci při posunu je v případě potřeby přestavují ručně. Jejich uvolnění nebo uzamčení je prováděno pomocí soupravy hlavních klíčů, tj. klíčů od zámků výhybek, ústředních zámků a elektromagnetických zámků (EZ) na kolejových deskách v určených dopravnách D3. Místo vzniku MU se nachází na širé trati v km 4,048, ve směru jízdy vlaku Os 18003 mezi dopravnou Vodňany a železniční stanicí Číčenice, v blízkosti železničního přejezdu umístěného na záhlaví dopravní a bezprostředně za návěstidlem „Lichoběžníková tabulka“, označující hranice dopravní Vodňany, v pravostranném oblouku tratě o poloměru 190 metrů s převýšením 66 mm.

Součásti dopravní cesty, tj. koleje a výhybky byly v normovém stavu a vyhovují příslušným právním předpisům a vnitřním předpisům provozovatele dráhy.

3.4.3 Komunikační prostředky

Strojvedoucí používají jako základní telefonní spojení mobilní telefon. Komunikace mezi strojvedoucím vlakem Os 18003 a dirigujícím dispečerem žst. Prachatice byla realizována tímto mobilním telefonním spojením.

Komunikace mezi dirigujícím dispečerem a výpravčím přilehlé žst. Číčenice byla uskutečněna traťovým telefonním spojením - dispečerským systémem GAMA.

Komunikace mezi výpravčím žst. Číčenice a IZS byla realizována telefonicky prostřednictvím veřejné mobilní telefonní sítě GSM.

Uvedené hovory byly zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT v souladu s ustanovením příslušných právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatele.

V činnosti technických zařízení pro komunikaci a zaznamenávání dat nebyly zjištěny nedostatky.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Informace o technologii, rychlosti jízdy vlaku a obsluze vlakového zabezpečovače jsou na drážních hnacích vozidlech zaznamenávány. Motorová souprava Regionova je vybavena elektronickým rychloměrem továrního označení Tramex s elektronickým zařízením pro ukládání dat a HDV 751.316-1 registračním rychloměrem továrního označení Hasler & Bern s ukládáním dat na rychloměrový proužek. Vozidla byla obsazena strojvedoucím. V činnosti byla vlaková zabezpečovací zařízení a strojvedoucí prokazatelně obsluhovali zařízení ke kontrole jejich bdělosti.

Ze zaznamenaných dat u vlaku Mn 88850 vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího č. I;
- vlak odjel ze žst. Číčenice v 8:18 hodin (údaje registračního rychloměru opožděny o 2 min v reálném čase);
- následoval plynulý rozjezd na rychlost 30 km.h⁻¹ na dráze 60 m, kterou udržuje na úseku 580 m, pak se zvyšuje na úseku 240 m na 42 km.h⁻¹, z té klesá na 38 km.h⁻¹ a poté zvyšuje na 45 km.h⁻¹. Dále je rychlost udržována v rozsahu 45 – 42 km.h⁻¹. V tomto místě rychlost jízdy na úseku 240 m klesá provozním brzděním na 35 km.h⁻¹ a v 8:23 hodin následuje prudký pokles rychlosti rychločinným brzděním až do zastavení na úseku zábrzděné dráhy 40 m;
- následuje odskok hrotů pisátek o 2,4 mm a to vlivem nárazu do čela HDV;

- dále následuje prudké zrychlení (zpětné) vozidla na rychlost 15 km.h⁻¹ s následným okamžitým zastavením ve vzdálenosti 62 m;
- nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku 50 km.h⁻¹ nebyla překročena;
- zařízení kontroly bdělosti strojvedoucího bylo obsluhováno v celém úseku registrované jízdy.

Posouzením rychloměrového záznamu nebyly zjištěny nedostatky.

Ze zaznamenaných dat u vlaku Os 18003 vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího č. I;
- vlak přijel do dopravní Vodňany v 8:20:41 hodin (údaje registračního rychloměru odpovídají času skutečnému);
- pobyt v dopravně Vodňany trval 43 sekund;
- vlak odjel z dopravní Vodňany v 8:21:24 hodin;
- následoval plynulý rozjezd na dráze 304 m, a to na rychlost 52 km.h⁻¹, kdy v 8:22:03 hodin došlo k účinku brzdy, zaúčinkování rychlobrzdy, účinkování BSE s následným snížením tlaku vzduchu z provozních 5 barů na 3 bary. Na následujících 14 metrech došlo ještě k registraci rychlosti 53 km.h⁻¹ a dále k brzdění až do zastavení vlaku v 8:22:09 hodin. Zábrazdná dráha činí 63 metrů;
- čas srážky je 8:22:06 hodin při rychlosti vlaku 47 km.h⁻¹;
- vlak Os 18003 ujel po odjezdu z dopravní Vodňany celkem 347 m;
- nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku 50 km.h⁻¹ byla překročena o 3 km.h⁻¹;
- zařízení kontroly bdělosti strojvedoucího bylo obsluhováno v celém úseku registrované jízdy;
- před vlastní srážkou vlaků je registrováno použití lokomotivní houkačky, a to v časech 8:22:02 a 8:22:05 hodin.

Provedeným rozbořem rychloměrového záznamu byl zjištěn nedostatek, a to překročení okamžité nejvyšší dovolené rychlosti vlaku Os 18003 o 3 km.h⁻¹.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Strojvedoucí vlaku Os 18003 v dopravně Bavorov požádal prostřednictvím stanoveného mobilního spojení dirigujícího dispečera o svolení k odjezdu do žst. Číčenice.

Dirigující dispečer dal strojvedoucímu vlaku Os 18003 souhlas k jízdě do přílehlé žst. Číčenice v dopravně Bavorov.

Dirigující dispečer přijal vlak Mn 88850 ze žst. Číčenice do dopravní Vodňany.

Výpravčí přílehlé stanice Číčenice očekával odhlášku za zpožděným vlakem Os 18004 po příjezdu do dopravní Bavorov. Dirigující dispečer mu tuto odhlášku telefonicky dal v 8:12:14 hodin. Výpravčí následně požádal o souhlas k odjezdu vlaku Mn 88850 z Číčenic do Vodňan, který také od dirigujícího dispečera obdržel. Po obdržení souhlasu

postavil jeho odjezdovou vlakovou cestu s návěstí příslušného odjezdového návěstidla dovolující jízdu a vlak Mn 88850 v 8:18 hodin odjel.

Strojvedoucí vlaku Mn 88850 vedl vlak do dopravní Vodňany, když náhle spatřil bezprostředně z ní vyjíždět protijedoucí vlak. Použil lokomotivní houkačku, zavedl rychločinné brzdění a po zastavení vlaku odbrzdil a zařadil jízdní páku pro uvedení jízdy vlaku zpět, a to pro zabránění srážky a snížení rozsahu jejích následků.

Strojvedoucí vlaku Os 18003 po ukončení výstupu a nástupu cestujících a vybavení přejezdových zabezpečovacích zařízení dálkovým ovladačem ze stanoviště strojvedoucího odjel s vlakem z dopravní Vodňany. Téměř bezprostředně po minutí železničního přejezdu na záhlaví dopravní spatřil protijedoucí nákladní vlak, použil lokomotivní houkačku a zavedl rychločinné brzdění vlaku.

Dirigující dispečer prostřednictvím traťového telefonu oznámil výpravčímu žst. Čičenice srážku vlaků a požádal ho, aby zavolal Policii ČR a záchrannou službu.

Vztažným porovnáním těchto opatření učiněných zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byly zjištěny nedostatky v příčinné souvislosti se vznikem předmětné mimořádné události uvedené v bodech 3.3.1 a 3.3.2. této zprávy.

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

Všechna telefonická hlášení v souvislosti s MU, která jí předcházela, včetně komunikace bezprostředně po MU, jsou uskutečněné telefonní hovory, jednak veřejnou telekomunikační sítí GSM, jednak prostřednictvím traťového telefonního spojení, které byly zaznamenány na záznamovém zařízení REDAT podle ustanovení zákona o dráhách, prováděcích vyhlášek a vnitřních předpisů provozovatelů. Byly pořizeny záznamy hlášení z uvedeného záznamového zařízení a dále vyhotoveny jejich výpisy v písemném znění.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události na místě jejího vzniku zajistil a činnost organizoval velitel zásahu HZS SŽDC, s. o., dále v součinnosti s Policií ČR OO Vodňany a SKPaV Strakonice. Všechna přijatá opatření vedla k poskytnutí první pomoci zraněným osobám, snížení rozsahu následných škod a zajištění místa MU. Místo MU bylo zástupci provozovatele dráhy a dopravců 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 události

Strojvedoucí vlaku Os 18003 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 2. 2. 2011, ve 4:00 hodin. Odpočinek před směnou činil 17:00 hodin.

Strojvedoucí vlaku Mn 88850 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 2. 2. 2011, ve 3:00 hodin. Odpočinek před směnou činil 27:03 hodin.

Dirigující dispečer žst. Prachatice nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 2. 2. 2011, v 6:00 hodin. Odpočinek před směnou činil 47:50 hodin.

Výpravčí žst. Čičenice nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 2. 2. 2011, v 5:04 hodin. Odpočinek před směnou činil 71:51 hodin.

Provozovatelé dráhy a drážní dopravy zajistili u všech uvedených zaměstnanců odpočinek v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

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

Zdravotní stav a osobní situace, které by měly vliv na MU, včetně fyzického a psychického stresu osob zúčastněných na MU, nebyly zjištěny.

Orientační dechové zkoušky na požití alkoholu zúčastněných zaměstnanců byly provedeny Policií ČR OO Vodňany s výsledkem „negativní“.

Všichni zúčastnění zaměstnanci 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 dopravců se podrobují pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb.

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

Obě stanoviště strojvedoucího motorové jednotky Regionova, tj. motorového vozu 814.065-9 i vozu 914.065-8, jsou uspořádána tak, že strojvedoucí má nerušený výhled nejen na ovládací, kontrolní a signalizační prvky a zařízení umístěné na ovládacím pultu strojvedoucího, ale také před a šikmo do stran HDV. Dále je možný výhled i do boků vozidla postranními okénky a zpět ve směru jízdy vlaku instalovanými zpětnými elektronicky ovládanými zrcátky. Přestože v tomto případě strojvedoucí vlaku Os 18003, dle jeho vlastního vyjádření, sledoval jak kolejiště a údaje na přístrojích vozidla, tak následně i trať, spatřil protijedoucí vlak v pravostranném oblouku již na nedostatečnou vzdálenost, tj. asi 150 metrů.

V uspořádání stanoviště HDV 751.316-1 nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu vlaku Mn 88850 překáželo ve výhledu před HDV a přehledu o poloze a stavu ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků a zařízení umístěných na stanovišti strojvedoucího. Naopak z průběhu událostí předcházejících srážce vlaků je zřejmé, že strojvedoucí tohoto nákladního vlaku měl nejen možnost vzhledem k uspořádání vozidla bezpečně sledovat potřebná zařízení, ale využitím této možnosti při výkonu služby, tj. reakcí na zjištění, že proti němu jede osobní vlak, zastavením a odbrzděním vlaku Mn 88850, jednoznačně snížil následky předmětné MU.

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště dirigujícího dispečera žst. Prachatice a stanovišť zúčastněných drážních vozidel nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Dne 22. července 2004 – srážka vlaků Os 18008 s vlakem Os 18035 na širé trati mezi dopravami Bavorov a Strunkovice nad Blanicí. Následky srážky: smrtelné zranění dvou cestujících, těžká újma na zdraví celkem šestnácti cestujících a zaměstnanců dopravce, lehká újma na zdraví celkem sedmnácti cestujících a zaměstnanců dopravce. Celková škoda činila 3.866.320 Kč. Příčinou mimořádné události bylo selhání lidského činitele, které vyústilo v nedovolený odjezd vlaku z dopravní Bavorov bez souhlasu dirigujícího dispečera.

Dne 1. září 2007 – srážka vlaků Os 18003 a Os 18032 na širé trati mezi přílehlou žst. Vodňany (nyní již nově pouze doprava D3) a dopravou Bavorov. Následky srážky: zranění dvanácti cestujících a jednoho zaměstnanec dopravce. Celková škoda na drážních vozidlech byla vyčíslena na 137.145 Kč. Příčinou mimořádné události bylo selhání lidského činitele, které vyústilo v nedovolený odjezd vlaku z dopravní Bavorov bez souhlasu dirigujícího dispečera.

Dne 11. února 2008 – nezajištěná jízda vlaku Os 18045 z dopravní Zbytiny. Mimořádná událost se obešla bez následků na životech a zdraví i hmotné škody. Příčinou bylo nenařízení a neprovedení mimořádné ohlašovací povinnosti dirigujícím dispečerem a strojvedoucím vlaku z důvodu nejednoznačně stanovených technologických postupů provozovatelů. Po výzvě Drážní inspekce byly technologické postupy, a to ve způsobu provádění tzv. „ohlašovací povinnosti“, upraveny.

Drážní inspekce na základě výsledků šetření již těchto předchozích MU opakovaně doporučovala provozovateli dráhy a drážní dopravy upravit technologické postupy (zpřísněním podmínek) na trati Čičenice – Volary, resp. instalovat na tratích, kde se používá zjednodušené řízení drážní dopravy, přednostně na trati Čičenice – Volary, technické (zabezpečovací) zařízení, kterým se vyloučí možné selhání lidského činitele.

Drážní inspekcí vydané bezpečnostní doporučení však nebylo ke dni vzniku této poslední MU – srážky vlaků mezi dopravou Vodňany a žst. Čičenice, zrealizováno.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Ke vzniku této mimořádné události došlo 2. 2. 2011, v 8:22 hodin, na dráze regionální Číčenice – Volary, provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, v km 4,048, mezi železniční stanicí Číčenice a dopravnou Vodňany.

Strojvedoucí vlaku Os 18003 v 8:11:52 hodin v dopravě Bavorov po uskutečněném křižování s vlakem Os 18004 požádal prostřednictvím stanoveného mobilního spojení dirigujícího dispečera o svolení k odjezdu až do žst. Číčenice, které od dirigujícího dispečera obdržel.

Dirigující dispečer téměř zároveň dal v 8:12:14 hodin ještě při probíhajícím hovoru se strojvedoucím vlaku Os 18003 výpravčímu přílehlé stanice Číčenice odhlášku za zpožděným vlakem Os 18004, tj. po jeho příjezdu do dopravní Bavorov a výpravčí ho následně požádal o souhlas k odjezdu vlaku Mn 88850 z Číčenic do Vodňan, který také od dirigujícího dispečera dostal. Vlak Mn 88850 ze žst. Číčenice odjel v 8:18 hodin.

Strojvedoucí vlaku Mn 88850 vedl vlak do dopravní Vodňany, když náhle spatřil bezprostředně z ní vyjíždět protijedoucí vlak. Použil lokomotivní houkačku, zavedl rychločinné brzdění a po zastavení vlaku tento odbrzdil a zařadil jízdní páku do směru zpět, a to vše pro zabránění srážky a snížení rozsahu jejích následků.

Strojvedoucí vlaku Os 18003 po ukončení výstupu a nástupu cestujících a vybavení přejezdových zabezpečovacích zařízení dálkovým ovladačem ze stanoviště strojvedoucího odjel s vlakem z dopravní Vodňany v 8:21:24 hodin, aniž by splnil ohlašovací povinnost, požádal o souhlas k odjezdu do žst. Číčenice a vyčkal protijedoucího vlaku. Téměř bezprostředně po minutí železničního přejezdu na záhlaví dopravní spatřil protijedoucí nákladní vlak, použil lokomotivní houkačku a zavedl rychločinné brzdění vlaku, ale zabránit srážce se mu již nepodařilo.

Vlak Os 18003 byl tvořen z dvojdílné motorové jednotky Regionova, řazené ve směru jízdy z motorového vozu 814.065-9 a vozu 914.065-8. Vlak Mn 88850 byl tvořen z HDV – dieselelektrické lokomotivy 751.316-1 a jednoho TDV – služebního vozu. Po srážce byl nákladní vlak Mn 88850 odražen do vzdálenosti 58,94 metru od osobního vlaku, a to z důvodu jeho úmyslného odbrzdění strojvedoucím při odvracení hrozící škody.

Následkem MU došlo k 1 smrtelnému, 6 těžkým a 4 lehkým zraněním u cestujících a dále ke vzniku 5 pracovních úrazů zaměstnanců dopravců ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s. Celková škoda dosáhla 6.820.615 Kč. Osobní vlak 18003 při srážce vykolejil, a to zadním dvojkolím motorového vozu, vpravo ve směru jízdy.

4.2 Rozbor

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

Na předmětné dráze železniční regionální Číčenice – Volary se organizování drážní dopravy provádí dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., zjednodušeným řízením drážní dopravy dirigujícím dispečerem. Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy je stanovena technologickými postupy, obsaženými ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D3 PŘEDPIS PRO ZJEDNODUŠENÉ ŘÍZENÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY, schválený dne 20. května 1997, pod č. j. 56 457/97-O18 s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění.

Vztažným porovnáním těchto ustanovení a výsledků šetření bylo zjištěno, že:

- strojvedoucí vlaku Os 18003 nesprávně požádal dirigujícího dispečera již v dopravně Bavorov o svolení k odjezdu do přilehlé žst. Číčenice, přestože má stanovenou ohlašovací povinnost v následující dopravně Vodňany;
- dirigující dispečer dal strojvedoucímu vlaku Os 18003 souhlas k jízdě do přilehlé žst. Číčenice již v dopravně Bavorov, přestože vlak Os 18003 má stanovenou ohlašovací povinnost v dopravně Vodňany, aniž by mohl dále tuto ohlašovací povinnost zrušit;
- strojvedoucí vlaku Os 18003 se nesprávně domníval, že obdržel svolení k odjezdu z dopravně Vodňany, a to již v dopravně Bavorov. Splnění ohlašovací povinnosti v dopravně Vodňany a žádost o svolení k odjezdu tímto neprovedl a s vlakem Os 18003 nedovoleně odjel, aniž by vyčkal příjezdu protijedoucího vlaku;
- dirigující dispečer žst. Prachatice dal výpravčímu žst. Číčenice nesprávně souhlas k jízdě vlaku Mn 88850 z Číčenic do Vodňan.

Časový snímek dílčích událostí, činnosti zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravců a registrovaných dat při organizování drážní dopravy před vznikem této MU, tj. jednotlivé, v této zprávě uváděné časové údaje o uskutečněných telefonických hovorech a činnosti záznamových zařízení, byly pro potřeby objektivního porovnání jejich sledu upraveny podle skutečného času.

Integrovaný záchranný systém byl aktivován. Na místě byla přítomna Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje, Hasičská záchranná služba SŽDC a Policie ČR – OO Vodňany a SKPaV Strakonice. Všechna přijatá opatření vedla k poskytnutí první pomoci zraněným osobám, jejich odvozu k ošetření a případné hospitalizaci v nemocničních zařízeních, snížení rozsahu následných škod a zajištění místa MU.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- 1. Nesprávné požádání dirigujícího dispečera strojvedoucím vlaku Os 18003 již v dopravě Bavorov o svolení k odjezdu až do přílehlé žst. Čičenice, přestože měl stanovenou ohlašovací povinnost ještě v mezilehlé dopravě Vodňany.**
- 2. Nesplnění ohlašovací povinnosti strojvedoucího vlaku Os 18003 v dopravě Vodňany, který po příjezdu do ní nepožádal dirigujícího dispečera o souhlas k odjezdu do žst. Čičenice a s vlakem Os 18003 nedovoleně odjel, aniž by vyčkal příjezdu protijedoucího vlaku Mn 88850.**
- 3. Svolení dirigujícího dispečera žst. Prachatice strojvedoucímu vlaku Os 18003 k jízdě z dopravní Bavorov až do žst. Čičenice.**
- 4. Souhlas dirigujícího dispečera žst. Prachatice výpravčímu žst. Čičenice k jízdě vlaku Mn 88850 z Čičenic do Vodňan.**

Tím dopravce – ČD, a. s., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle pravidel pro provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze.

Tím provozovatel dráhy – SŽDC, s. o., ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo pochybení lidského faktoru – strojvedoucího vlaku Os 18003. Lidská chyba se projevila přehlédnutím a chybným vyhodnocením nastalé situace.

Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které jsou objektivně potřebné k odhalení důvodů opakujícího se **selhání lidského činitele** na dráze regionální Čičenice – Volary, byly předmětem vyšetřování lidského faktoru. V souvislosti se vznikem této MU i předchozích MU podobného charakteru byly zjišťovány možné skryté příčiny tzv. zkratkovitého jednání zaměstnanců při organizování a provozování dráhy a drážní dopravy.

V souvislosti s vyšetřováním lidského faktoru byla vyhodnocena písemná vyjádření a vyžádána doplňující podání vysvětlení podle ustanovení § 53b odst. (3) písm. d) zákona o dráhách od zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří sdělili:

- vlak Os 18003 je jediným pravidelným a křižujícím se vlakem osobní dopravy ve směru jízdy Volary – Čičenice, který má nařízenou ohlašovací povinnost v dopravě Vodňany, což byl důvod nesprávné žádosti strojvedoucího o svolení k jízdě až do Čičenic, a to již v dopravě Bavorov.

- od listopadu 2010 jsou dirigující dispečeři v Prachaticích soustavně stresováni a psychicky vyčerpáni zkoušením nových, nikde jinde nevyzkoušených technologií, přičemž:

- mobilní telefon zavedený do provozu není vhodný k použití při křížování vlaků na trati D3, protože není možno vždy dodržet postup stanovený předpisem, kdy smí strojvedoucí žádat o svolení k odjezdu až když strojvedoucí vlaku opačného směru ohlásí příjezd,
- ve stanici Prachatic se zkouší nové zařízení Radioblok za plného provozu na trati D3, zatímco Radioblok je nutné provozovat podle předpisu D4, který je jediný v pracovní verzi na pracovišti a může se z něj učit pouze v pracovní době. V předpisu jsou připojeny směrnice, které pro případ zkoušení stanovují výjimky z předpisu D4. Pracoviště dirigujícího dispečera v Prachaticích je osazeno devíti monitory, které dispečeř obsluhuje, desátý čeká na spuštění po proškolení dispečeřů. V sousední místnosti prodává jízdní doklady a podává informace cestujícím u většího počtu vlaků, protože v Prachaticích byla zrušena jedna pokladní. To vše spolu se zrušením výpravčích v žst. Vodňany nepřispívá ke zvýšení bezpečnosti na trati Číčenice – Volary.

Faktorem, který ke vzniku této mimořádné události přispěl, je na základě zjištění Drážní inspekce stanovení ohlašovací povinnosti pouze pro Os 18003 v dopravně Vodňany jako jedinému pravidelnému a křížujícímu se vlaku osobní dopravy ve směru jízdy Volary – Číčenice. Vzhledem k tomu, že naprostá většina ostatních vlaků osobní dopravy nemá tuto ohlašovací povinnost nařízenou, může tato skutečnost vést k rutinnímu způsobu provádění dopravních úkonů, tj. opomenutí plnění ohlašovací povinnosti v případě, kdy je tato povinnost nařízena.

V souvislosti s vyšetřováním lidského faktoru se DI nepodařilo prokazatelným způsobem zjistit, a to z důvodu odmítnutí doplňujícího podání vysvětlení příslušným zaměstnancem, zda lidská chyba se projevila i u dispečeřa.

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

Příčinou, která je způsobena předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti, je neprovozování bezpečnostního systému bránicímu selhání lidského činitele při vydání a aplikování vzájemně kolizních pokynů zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců na předmětné dráze.

Neprovozování bezpečnostního systému bránicímu selhání lidského činitele při vydání a aplikování vzájemně kolizních pokynů zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců na předmětné dráze, přijatého jako opatření proti opakování předchozích obdobných mimořádných událostí podle ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb. a také na základě bezpečnostního doporučení vydaného Drážní inspekcí v souvislosti se závěry šetření srážky vlaků mezi Bavorovem a Vodňany dne 1. 9. 2007, bylo jednou z příčin vzniku předmětné MU.

4.4 Doplnující zjištění

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

A) Jako nedostatek, který není významný pro závěry o příčinách, avšak zásadním způsobem mohl ovlivnit rozsah následků na zdraví osob, bylo ohledáním místa vzniku MU zjištěno v prostorech pro cestující motorové jednotky Regionova 29 zcela odpadlých a 34 **uvolněných krycích plechů** s ostrými hranami, a to ze stojin sedaček, dále 2 **rozbité skleněné výplně** příček v oddílech pro cestující ve voze 914.065-8 řazeném jako druhé drážní vozidlo ve směru jízdy.

Krycí plechy a střepy skla z uvedených příček byly na základě dosavadních výsledků šetření předmětné MU při srážce drážních vozidel vymršťeny přímo na cestující osoby v uvedené soupravě. Tyto děje jednoznačně zakládají objektivní možnost případného zvýšení rozsahu zranění osob při provozování drážní dopravy obecně a dále při vznikajících mimořádných událostech. Tyto skutečnosti byly zjištěny i šetřením předcházejících obdobných mimořádných událostí vzniklých 10. 11. 2008 ve Ždírci nad Doubravou, 20. 12. 2010 v Kamenných Žehrovicích a 28. 12. 2010 ve Stráži nad Nisou, tj. při srážkách vlaků i střetnutí na přejezdu.

Na základě funkční spolupráce Drážní inspekce při šetření MU s Policí ČR byli vyslechnuti všichni účastníci předmětné MU, zde mj. i k mechanickým příčinám, které těmto osobám způsobily jednotlivá zranění. Ne všichni účastníci byli schopni přesně a s určitostí tyto informace poskytnout, na absenci paměťových stop měla vliv především stresová situace a v některých případech i samotná zranění, která způsobila krátkodobé, ale i dlouhodobější výpadky paměti. Přestože při ohledání místa vzniku MU byly zjištěny krevní stopy právě u sedadel instalovaných u skleněných příček, všichni zranění ve většině vypovídají nejvíce o zranění utrpěných nárazem, zhmožděním o odkládací stoly instalovanými vždy pod okny mezi sedadly motorové jednotky, případně nárazem těla vymršťeným při srážce do protilehlých sedaček.

Žádná ze zraněných osob pak nebyla schopna popsat svá zranění jako přímo či následně způsobená předmětnými střepy ze skleněných příček drážního vozidla nebo odlétнувšími krycími plechy sedaček pro cestující.

Zpráva Policie ČR je součástí spisu této MU.

B) Posouzením rychloměrového záznamu jízdy vlaku Os 18003 z dopravní Vodňany byl zjištěn nedostatek, a to překročení okamžité nejvyšší dovolené rychlosti vlaku 50 km.h⁻¹ o 3 km.h⁻¹. K vlastní srážce vlaků došlo při rychlosti 47 km.h⁻¹.

C) Dirigující dispečer ve svém vyjádření uvádí zmatečně sled událostí při organizování drážní dopravy v pořadí navázaných telefonních hovorů. Jako první, v 8:11:52 hodin, bylo uskutečněno navázání telefonního spojení GSM ze strany strojvedoucího vlaku Os 18003 z dopravní Bavorov s dirigujícím dispečerem a až následně, v 8:12:14 hodin, ještě při probíhajícímu hovoru se strojvedoucím, k navázání telefonického spojení ze strany dirigujícího dispečera na dispečerském telefonu s výpravčím žst. Čičenice a přijmutí vlaku Mn 88850.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy – Správa železniční dopravní cesty, státní organizace ve svém Vyhodnocení předmětné mimořádné události, vydaném dne 20. 4. 2011, podle ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb., přijal ve spolupráci s operátorem obsluhy dráhy ČD, a. s., následující opatření k předcházení MU včetně termínů jejich realizace:

- po MU dne 1. září 2007 mezi žst. Vodňany a dopravnou Bavorov byla na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce zahájena realizace projektu „Zvýšení bezpečnosti v traťovém úseku Číčenice – Volary“ (systém Radioblok 0+). Po proběhnutí tréninkového (testovacího) a ověřovacího provozu bude zahájen plnohodnotný provoz;
- dirigujícímu dispečerovi byla pozastavena odborná způsobilost;
- dne 2. 2. 2011 v 16:30 h vydal generální ředitel ČD, a. s., depeši 2011-02-000350 s uložením okamžitých povinností zaměstnanců ke zvýšení bezpečnosti a kontrolní činnosti. V dopravnách na dráze Číčenice – Volary bylo nařízeno strojvedoucím vlaků, které křižují s protijedoucími vlaky, plnění ohlašovací povinnosti ze služebních místností v těchto dopravnách, a to prostřednictvím telefonů traťového telefonního spojení dispečerského systému GAMA, nikoliv použitím mobilního telefonu, který je považován za spojení radiové podle ustanovení vnitřního předpisu provozovatele (ČD) D2 v článku 24;
- dne 2. 2. 2011 v 18:09 h, v návaznosti na depeši 2011-02-000350, vydali ředitel RCP Plzeň a přednosta PO České Budějovice „Společné opatření o zpravování vlaků“;
- dne 9. 2. 2011 bylo vydáno Opatření ředitele odboru řízení provozu a organizování drážní dopravy ke kontrolní činnosti, č. j. 06687/11-O11;
- dne 11. 2. 2011 bylo vydáno Opatření ředitele RCP Plzeň ke zvýšené kontrolní činnosti do 31. 3. 2011, č. j. 07168/11-RCP/PLZ;
- dne 14. 2. 2011 bylo vydáno Opatření přednosta PO České Budějovice pro obvod PO č. 1/2011, č. j. 07444/11-RCP/PO CBE, ke zvýšené kontrolní činnosti dozorčích provozu;
- MU byla projednána na Poradním sboru přednosta PO České Budějovice;
- provozní zaměstnanci, u nichž je prováděno pravidelné školení, budou seznámeni s výsledkem šetření MU na pravidelném poučování.

Dopravce ČD, a. s., ve svém Vyhodnocení předmětné mimořádné události, vydaném dne 17. 3. 2011, podle ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb., přijal následující opatření k předcházení MU včetně termínů jejich realizace:

DKV Plzeň:

- pozastavení pracovní činnosti strojvedoucímu vlaku Os 18003;

- projednání okolností vzniku MU, příčiny MU a vydaného poučného listu z MU na pravidelném poučování strojvedoucích DKV Plzeň;
- projednání okolností vzniku MU, příčiny MU a vydaného poučného listu z MU na poradním sboru VP DKV Plzeň;
- navýšení kontrolní činnosti v únoru a březnu 2011, zaměřené na dodržování ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D3 strojvedoucími na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy.

Odbor kolejových vozidel GŘ ČD, a. s.:

- mimořádné ověření znalostí strojvedoucích, kteří provádějí výkony na trati Číčenice – Volary, z ustanovení předpisu SŽDC (ČD) D3, ČD V2 a Prováděcího nařízení k předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy SŽDC (ČD) D3.

Dopravce ČD Cargo, a. s., ve svém Vyhodnocení předmětné mimořádné události, vydaném 25. 3. 2011, podle ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb., opatření nepřijal, a to z uváděného důvodu příčiny a odpovědnosti za její vznik mimo tohoto dopravce.

Bezpečnostní doporučení Drážní inspekce instalovat na tratích, kde se používá zjednodušené řízení drážní dopravy dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., přednostně na železniční regionální trati Číčenice – Volary, vzhledem k opakovanému vzniku závažných nehod a vzhledem ke značné intenzitě drážní dopravy na této dráze, technické (zabezpečovací) zařízení, kterým se vyloučí možné selhání lidského činitele v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a tím vznik závažných nehod, nehod a ohrožení v drážní dopravě, tj. především nedovolené odjezdy vlaků z dopraven, vydaná na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku obdobných MU v minulých letech a uvedených v bodu 3.7 této zprávy, nebylo doposud realizováno.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU byl dále proveden výkon státního dozoru u provozovatele předmětné dráhy – SŽDC, s. o., se zaměřením na opatření přijatá na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, zejména na získání podkladů pro zjištění časového snímku plnění stanoveného harmonogramu výstavby pilotního projektu „Zvýšení bezpečnosti v traťovém úseku Číčenice – Volary“ (Radioblok).

Na základě dokumentace předložené při výkonu tohoto dozoru byly zjištěny následující skutečnosti a časové prodlevy v realizaci stanoveného harmonogramu prací:

- příprava stavby byla zahájena v kalendářním roce 2006 s předpokladem realizace v letech 2007 – 2008;
- přípravná dokumentace stavby byla předána investorovi, tj. SŽDC, s. o., dne 31. 10. 2006;
- předpokládaný termín dokončení PSŘ (projektového souhrnného řešení) stavby byl stanoven na 30. 4. 2008. Jeho součástí bylo projednání stavby s dotčenými orgány státní správy;
- při žádosti o potvrzení platnosti dřívějších vyjádření od jednotlivých stavebních úřadů bylo pozměněno vyjádření Městského úřadu Prachatice, který zaslal vyjádření nové a požadoval územní souhlas. Z důvodu této změny stanoviska byl

termín nově stanoven na 30. 6. 2008. K tomuto datu bylo PSŘ stavby předáno investorovi;

- na postup realizace stavby měla dále vliv změna provozovatele dráhy, původně České dráhy, a. s., od 1. 7. 2008 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, a tím i změna způsobu financování části stavby („PS 1311 Vybavení HV mobilní části Radiobloku včetně úprav HV pro instalaci“). Bylo rozhodnuto, že v rámci stavby budou mobilní částí Radiobloku vybavena pouze tři hnací drážní vozidla pro potřeby zkušebního provozu. Ostatní vozidla budou vybavena na náklady dopravce;
- dne 17. 4. 2009 byla uzavřena smlouva o dílo mezi investorem SŽDC, s. o., a zhotovitelem AŽD Praha, s. r. o. Dokončení stavby bylo stanoveny na 30. 10. 2010.;
- na pracovní schůzce dne 31. 3. 2010 byl vznesen změnový požadavek, a to nevybavovat mobilní částí Radiobloku motorové vozy řady 810, ale modernizované vozy Regionova (řady 814 a 914) z důvodu jejich provozování v současnosti. Jeho akceptováním bylo nutné nově zpracovat příslušnou část projektové dokumentace a zajistit její technické a legislativní projednání. Termín dokončení stavby byl přesunut na 31. 5. 2011;
- dne 9. 9. 2010 byla rozhodnutím Ministerstva dopravy ČR celá stavba zastavena. O jejím pokračování bylo následně rozhodnuto dne 23. 9. 2010;
- dne 30. 3. 2011 byla uskutečněna prezentace nového zabezpečovacího zařízení Radioblok, určeného pro jednokolejné regionální tratě.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:

1. Provozovateli dráhy, kterým je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a provozovatelům drážní dopravy, kterými jsou ČD, a. s., a ČD Cargo, a. s.:

A) instalovat a uvést do plnohodnotného provozu na tratích, kde se používá zjednodušené řízení drážní dopravy dle § 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, přednostně na železniční regionální trati Číčenice – Volary, vzhledem k opakovanému vzniku závažných nehod a vzhledem ke značné intenzitě drážní dopravy na této dráze, technické (zabezpečovací) zařízení, kterým se vyloučí možné selhání lidského činitele v zájmu bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a tím vznik závažných nehod, nehod a ohrožení v drážní dopravě, tj. především nedovolené odjezdy vlaků z dopraven, které byly příčinou vzniku již třech závažných nehod na předmětné dráze.

B) provést úpravu technologických postupů ve stanovení kontrolních mechanismů k zabránění selhávání lidského činitele, především k odstranění rutinního jednání provozních zaměstnanců.

2. Provozovateli drážní dopravy, kterým jsou ČD, a. s., v součinnosti s výrobcem DV řady 814/914 Regionova, kterým je Pars nova, a. s.:

upravit dále uvedené konstrukční prvky interiéru motorových jednotek řady 814/914 tak, aby byla zvýšena bezpečnost strojvedoucího a cestujících v případě vzniku obdobné MU.

U DV řady 914:

A) upravit vstup na stanoviště strojvedoucího a první řadu sedadel v sousedícím oddíle tak, aby:

- při deformaci nárazníků, jejich vražení do skříně, a tím vytlačení stojanu a kliky ruční brzdy do prostoru vstupních dveří nebylo znemožněno strojvedoucímu opuštění stanoviště;
- strojvedoucímu v opuštění stanoviště nezabránil pobyt osob, popřípadě uložení zavazadel v kritickém prostoru otevírání dveří, a zároveň otevřením těchto dveří nebyl znemožněn únik osobě sedící na první sedačce vlevo ve směru jízdy;
- osoby sedící v první řadě sedadel vpravo ve směru jízdy nebyly ohroženy nárazem na přepážku oddělující stanoviště strojvedoucího, zvláště na její skleněnou výplň.

B) upravit konstrukci přepážky oddělující nástupní prostor od zadního zvýšeného oddílu pro cestující tak, aby nedocházelo k destrukci skleněných výplní vlivem nárazu pohledu nástupního prostoru do skel přepážek.

U DV řady 814 i 914:

- A) změnit konstrukci upevnění krytů sloupků sedadel za odolnější tak, aby nemohly být osoby zraněny utrženými kryty.
- B) provést studii proveditelnosti zvýšení bezpečnosti dispozice prostoru sedadel a podokenních stolků s případnou realizací jejího výstupu.

3. Národnímu bezpečnostnímu orgánu, kterým je Drážní úřad:

A) přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů dráhy regionální a ostatních zúčastněných dopravců.

B) posoudit:

- a) zda na základě výše uvedených zjištěných skutečností DV řady 814, 914 (014) odpovídají svou konstrukcí a technickým stavem požadavkům bezpečnosti dopravy, obsluhujících a přepravovaných osob ve smyslu § 43 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.;
- b) zda současný stav uvedených DV nevyžaduje opatření ve smyslu ustanovení § 44 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.

V Plzni 16. srpna 2011

Jaroslav Říha, v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Plzeň

Ing. Petr Mencl, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Plzeň

7 PŘÍLOHY

FOTODOKUMENTACE



Foto 1: Následky srážky – vlak Os 18003



Foto 2: Následky srážky – vlak Mn 88850