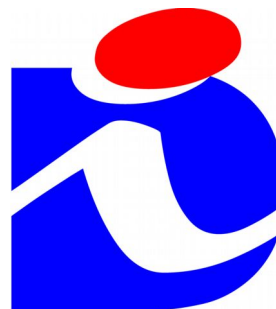




Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka drážních vozidel při nedovolené jízdě na železniční trati 525E
Praha-Malešice – Praha-Žižkov, nákladíště Praha-Žižkov, první kolej, km 3,331

Neděle, 10. dubna 2011

Investigation Report of Railway Accident

Collision of shunting rolling stock at unauthorized driving on the railway track 525E
between Praha Žižkov – Praha Malešice stations, marshalling yards Praha-Žižkov station,
the first line, 3,331 km

Sunday, 10th April, 2011

č. j.: 6-990/2011/DI

SUMMARY



- Grade: serious accident.
- Date and time: Sunday, 10th April, 2011, 16:22 (14:22 GMT).
- Occurrence type: collision of shunting rolling stock.
- Description: collision of shunting rolling stock at unauthorized driving with consequent derailment.
- Type of train: shunting operation.
- Location: marshalling yards Praha-Žižkov station, the first line, 3,331 km.
- Parties: Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM);
ČD Cargo, a. s. (RU of the shunting operation).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 8 309 047,-
- Direct cause:
1. unauthorized driving of shunting operation at km 3,3;
 2. incorrect position and ensure of switches for the ride of shunting operation to the second line in the marshalling yards Praha-Žižkov station, before leaving of previous shunting operation to Praha-Malešice station.
- Contributory factor: exceeding of the maximum speed at the entrance to the marshalling yards Praha-Žižkov station.

Underlying cause: incorrect application of technological procedures of infrastructure manager for operation in the marshalling yards Praha-Žižkov station.

Root cause: insufficient technological procedures for operation in the marshalling yards Praha-Žižkov station

Recommendations: not issued.

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

Obsah

Summary	2
1 Souhrn	10
2 Údaje týkající se mimořádné události	11
2.1 Mimořádná událost	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	11
Foto 1: Pohled na místo MU	11
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	11
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	14
2.2 Okolnosti mimořádné události	14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	14
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	14
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	15
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	15
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	15
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	15
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	15
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	15
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	15
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	16
2.4 Vnější okolnosti	16
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	16
3 Záznam o podaných vysvětleních	16
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	16
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	16
3.1.2 Jiné osoby	19
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	19
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	19
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	20
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	20
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	21
3.3 Právní a jiná úprava	21
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	21
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	21
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	22
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	22
3.4.2 Součásti dráhy	23
3.4.3 Komunikační prostředky	23
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	23
3.5 Dokumentace o provozním systému	24
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	24
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	26
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	26
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	26
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	26
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	27
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	27
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	27
4 Analýza a závěry	27
4.1 Konečný popis mimořádné události	27
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	27
4.2 Rozbor	28

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	28
4.3 Závěry	30
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	30
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	30
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	30
4.4 Doplnující zjištění	30
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	30
5 Přijatá opatření	31
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	31
6 Bezpečnostní doporučení	32
7 Přílohy	33
Foto 1: Pohled na vykolejené DV	33
Foto 2: Pohled na vykolejené DV	34
Foto 3: Pohled na výhybku	34

Seznam použitých zkratk, symbolů a zkrácených názvů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EDD	elektronický dopravní deník
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
OŘ	Obsluhovací řád nákladiště Praha-Žižkov, vydaný ČD, a. s., Regionální centrum provozu dne 26. 11. 2009 s účinností od 6. 12. 2009
PČR	Policie České republiky
PJ	provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravami
PO	provozní obvod
PZ	průkaz způsobilosti
RIBŽD	Regionální inspektorát bezpečnosti železniční dopravy
RZS	Rychlá záchranná služba
SK	staniční kolej
SŘ	Staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SŽDC (ČD) D 2	vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 2 – Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy, vydaný Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, Dláždění 1003/7, 110 00, Praha 1, Nové Město, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 3. 1997, s účinností od 28. 12. 1997
TK	traťová kolej
ÚP	úřední povolení

VI	vrchní inspektor
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
ZDD	základní dopravní dokumentace (mj. SŘ, OŘ)
žst.	železniční stanice

1 SOUHRN

Skupina události:	závažná nehoda
Vznik události:	10. 4. 2011, 16:22 hodin.
Popis události:	srážka drážních vozidel při nedovolené jízdě s následným vykolejením.
Dráha, místo:	železniční trať 525E Praha-Malešice – Praha-Žižkov, nákladiště Praha-Žižkov, první kolej, km 3,331.
Zúčastnění:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též provozovatel dráhy). ČD Cargo, a. s. (dále též dopravce).
Následky:	celková škoda činí 8 309 047 Kč.
Bezprostřední příčiny:	1) nedovolená jízda DV za km 3,3, do kterého byla jejich jízda povolena jako PMD; 2) nepřestavení a neuzamčení výhybek pro jízdu na druhou kolej v nákladišti Praha-Žižkov před odjezdem předchozího PMD do žst. Praha-Malešice.
Přispívající faktory:	překročení nejvyšší dovolené rychlosti při vjezdu do kolejiště nákladiště Praha-Žižkov.
Zásadní příčiny:	nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro provádění obsluhy nákladiště Praha-Žižkov.
Příčiny v systému bezpečnosti:	nedostatečné (nejednoznačné) technologické postupy pro provádění obsluhy nákladiště Praha-Žižkov.
Bezp. doporučení:	nebylo DI vydáno.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K mimořádné události došlo dne 10. 4. 2011 v 16:22 hodin na železniční trati 525E Praha Žižkov – Praha Malešice, nákladiště Praha-Žižkov, první kolej , km 3,331.



Foto 1: Pohled na místo MU

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

Na nákladišti Praha-Žižkov probíhal v dopoledních hodinách dne 10. 4. 2011 posun. Po odstavení skupiny vozů na první koleji byl posun ukončen a 2 HDV odjela jako PMD do žst. Praha-Malešice pro další DV. Výhybky zůstaly odemčené a přestavené na obsazenou první kolej. V žst. Praha-Malešice bylo HDV 742.027-6 přestaveno do čela soupravy DV na třetí kolej, připravené pro PMD k odpolední obsluze nákladiště Praha-Žižkov. HDV 742.380-9 bylo přestaveno na postrk této soupravy. V 16:15 hodin odjel takto sestavený PMD do nákladiště Praha-Žižkov. Při vjezdu PMD do nákladiště došlo k vjetí DV na obsazenou první kolej a k jejich srážce se soupravou DV, stojících na této koleji.

Následkem srážky došlo k vykolejení HDV 742.027-6 předním podvozkem tak, že první dvojkolí tohoto podvozku bylo vykolejeno vlevo ve směru jízdy a druhé dvojkolí vpravo. Čelo HDV stálo 31 m od námezdníku výhybky č. 8 a bylo značně poškozeno. DV

řady Sggrss 33 54 4975 123-9, řazené jako první za HDV, bylo poškozeno včetně nákladu (přední část kontejneru).

Dále bylo zjištěno, že před čelem HDV 742.027-6 se nacházejí na levé straně ve směru jízdy vykolejená a zcela zničená dvě DV ze soupravy odstavené při předchozí obsluze nákladíště na první koleji, a to DV řady Sggrss 33 54 4975 136 -1, řazené jako první od námezničku výhybky č. 8, a DV řady Sggrss 33 54 4975 008-2, řazené jako druhé. Další DV řady Sggrss 33 54 4975 098-3, řazené v této soupravě na první koleji jako třetí, bylo vykolejené pravým kolem prvního dvojkolí předního podvozku. V místě vzniku MU byly rozházeny části poškozených DV a poškozeného HDV.

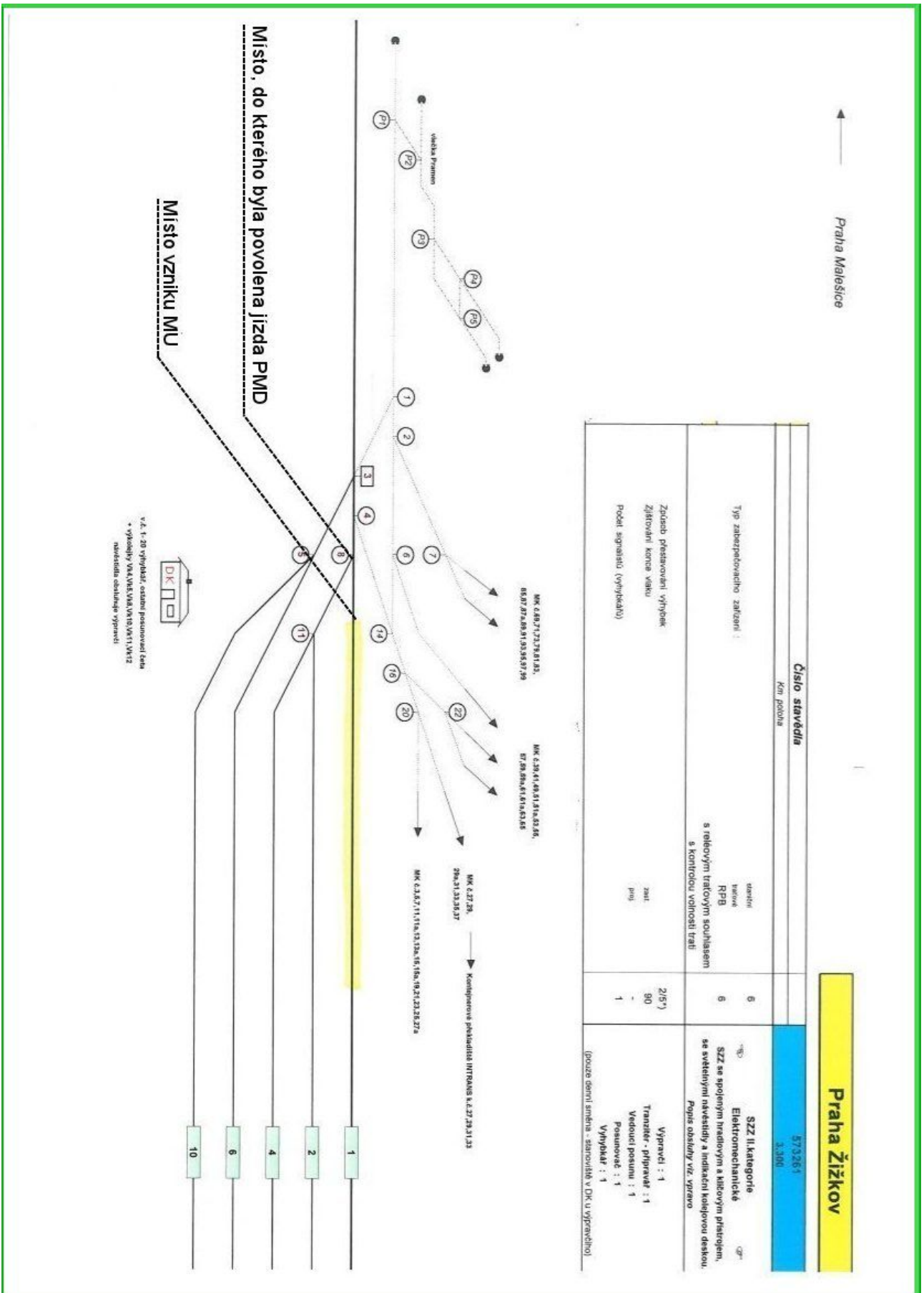
U všech DV, mimo 2 zničených, byla provedena kontrola svěšení DV, při které bylo zjištěno, že svěšení bylo v pořádku, včetně spojení průběžného tlakového brzdového potrubí DV brzdovými spojkami.

HDV 742.027-6 jelo delším předstávkem vpřed a bylo řízeno z levé strany stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy. Směrová páka byla přestavená pro jízdu vzad. Vlaková brzda byla v poloze rychločinné brzdění, přídavná brzda v poloze odbrzděno. Konec posunového dílu se nacházel v km 2,743, kde bylo postrkové HDV 742.380-9.

V km 3,200 byl nalezen hektometrovník, který byl z větší části zahrabán v zemi a kilometrická poloha byla čitelná až po odhrabání zeminy.

Křižovatková výhybka č. 3a byla uzamčena, výměňkové závaží výhybky č. 3a bylo směrem od výhybkového návěstidla černou polovinou k zemi, výměňkové závaží výhybky č. 3b bylo vpravo směrem k výhybkovému návěstidlu černou polovinou k zemi, výhybkové návěstidlo návěstilo návěst „Jízda přímým směrem zprava doleva“. Jednoduchá výhybka č. 4 byla uzamčena výměňovým zámkem, při pohledu ze směru jízdy DV výměňkové závaží výhybky č. 4 bylo vpravo od výhybkového návěstidla černou polovinou k zemi, výhybkové návěstidlo návěstilo návěst „Jízda doleva“. Výhybka č. 8 byla odemčena, klíč byl ve výměňovém zámku, při pohledu ze směru jízdy DV výměňkové závaží výhybky č. 8 bylo vlevo od výhybkového návěstidla, černou polovinou k zemi, výhybkové návěstidlo návěstilo návěst „Jízda doleva“. Na levé straně ve směru jízdy DV v místě MU byly od vykolejených DV poškozeny výměňové výhybek.

Na stanovišti vedoucího posunu byl nalezen svazek klíčů od výhybek. Na svazku byly nalezeny čtyři klíče ze šesti. Svazek obsahoval tyto klíče: klíč se štítkem ve tvaru trojúhelníku s označením 5, klíč se štítkem ve tvaru čtverce s označením 3a, klíč se štítkem ve tvaru čtverce s označením 11, klíč se štítkem ve tvaru čtverce s označením 4/14. Na svazku chyběly dva klíče, klíč se štítkem ve tvaru trojúhelníku s označením 8 a klíč se štítkem ve tvaru čtverce s označením 3b/1. Chybějící klíče byly nalezeny ve výměňových zámcích výhybek č. 8 a 3b.



Ilustrace 1: Plán nákladiště Praha-Žižkov

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

Vznik MU byl DI na COP oznámen pověřenou osobou ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU provozovatele dráhy a dopravce (dále jen pověřená osoba) v 18:25 hodin. Na místo vzniku MU se dostavil VI ÚI Plzeň a po provedeném šetření byl ve 21:36 hodin vydán souhlas k zahájení odklizovacích prací.

Na základě zjištěných skutečností nebylo nutné sestavovat tým vrchních inspektorů DI. Šetřením a zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen ÚI Praha. Šetření vycházelo z vlastních poznatků, zjištění na místě MU, včetně vyhodnocení fotodokumentace, měření železničního svršku a ZDD provozovatele dráhy a dopravce.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

- dopravce:

- strojvedoucí HDV v čele PMD, zaměstnanec firmy ČD Cargo, a. s., PJ Praha;
- strojvedoucí HDV na postrku PMD, zaměstnanec firmy ČD Cargo, a. s., PJ Praha;
- vedoucí posunu, zaměstnanec firmy ČD Cargo, a. s., PJ Praha;
- zaměstnanec oprávněný řídit posun (dále též posunovač), zaměstnanec firmy ČD Cargo, a. s., PJ Praha.

- provozovatele dráhy:

- výpravčí žst. Praha-Malešice, zaměstnanec ČD, a. s., operátora obsluhy dráhy.

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

PMD byl tažen HDV 742.027-6, měl 23 vozů, 142 náprav, délku 633 m, hmotnost 1296 t a byl průběžně brzděn. Potřebná brzdící procenta 26, skutečná brzdící procenta 88. Jako poslední bylo řazeno HDV 742.380-9.

Souprava prázdných DV, odstavená na první koleji nákladiště Praha-Žižkov, měla 23 vozů, 138 náprav, délku 606 m a hmotnost 552 t.

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

V úseku žst. Praha-Malešice – nákladiště Praha-Žižkov jsou jízdy PMD zajištěny jako jízdy bez zabezpečovacího zařízení. Nákladiště leží většinou na spádu 2,5 ‰ se sklonem směrem do žst. Praha-Malešice. Výtažná kolej leží ve stoupání 4 – 11 ‰.

Všechny výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně. Výhybky č. 3a, 3b/1, 5, 14/4, 8, 11 jsou uzamčeny v poloze na druhou kolej. Výsledné klíče výhybek č. 3a, 3b/1, 5, 14/4, 8, 11 jsou uloženy ve skříňce náhradních klíčů v dopravní kanceláři žst. Praha-Malešice na společném kruhu. Náhradní klíče výhybek č. 3a, 3b/1, 5, 14/4, 8, 11 nákladiště Praha-Žižkov jsou uloženy ve skříňce náhradních klíčů v dopravní kanceláři žst. Praha-Malešice. Všechny další klíče jsou uloženy v uzamykatelné skříňce na stanovišti

vedoucího posunu nákladiště Praha-Žižkov.

Nákladiště Praha-Žižkov není kryto žádnými návěstidly. Nejvyšší dovolená rychlost v nákladišti je $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ přes výhybky č. 4, 1, 2, 6, 34 a na všech ostatních kolejích $15 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Traťové ani hláskové telefonní spojení mezi výpravčím žst. Praha-Malešice a nákladištěm Praha-Žižkov není zřízeno. V průběhu posunu byly používány komunikační prostředky. Mezi posunovačem, strojvedoucím a výpravčím byly používány radiostanice. Mezi výpravčím žst. Praha-Malešice a vedoucím posunu byl použit mobilní telefon.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

Před vznikem MU nebyly na místě MU a v jeho blízkosti prováděny žádné stavební ani udržovací práce.

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

Aktivace plánu byla provedena v souladu vyhláškou č. 376/2006 Sb.

- vznik MU ohlásil vedoucí posunu ihned po vzniku MU výpravčímu žst. Praha-Malešice, který pak postupoval dle Ohlašovacího rozvrhu;
- vznik MU ohlásila DI pověřená osoba provozovatele dráhy a dopravce, vrchní inspektor RIBŽD Českých drah, a. s., dne 10. 4. 2011 v 18:25 hodin;
- souhlas k zahájení odklizovacích prací byl dán COP DI dne 10. 4. 2012 ve 21:36 hodin;
- k odstranění následků MU byly použity nehodové pomocné prostředky ČD a. s., DKV Praha, za asistence HZS SŽDC, JPO Praha.

Postup provozovatele dráhy dle ohlašovacího rozvrhu byl dodržen.

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

MU byla oznámena IZS ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb. bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností výpravčím žst. Praha-Malešice. Na místě MU zasahovala PČR, HZS SŽDC. Rychlá záchranná služba nebyla aktivována.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Při MU nedošlo k újmě na zdraví zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce ani jiných osob.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku škoda nevznikla.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda:

- na HDV 742.027-6 ve výši 3 227 000 Kč;
- na DV řady Sggrss č. 33 54 4975 123-9 ve výši 2 485 Kč;
- na DV řady Sggrss č. 33 54 4975 136-1 ve výši 2 417 233 Kč;
- na DV řady Sggrss č. 33 54 4975 008-2 ve výši 2 631 884 Kč;
- na DV řady Sggrss 33 54 4975 098-3 ve výši 10 445 Kč;
- na železničním svršku vznikla škoda ve výši 20 000 Kč.

Celková výše škody byla komisionálně vyčíslena na **8 309 047 Kč**.

Při MU nedošlo ke škodě na životním prostředí.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

- Jasno, nesnížená viditelnost, teplota 15 °C.
- GPS souřadnice: 50°5'8.6676"N, 14°28'47.6380"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

Ze „Zápisu se zaměstnancem“, sepsaným se strojvedoucím HDV 742.380-9 na postrku, mimo jiné vyplývá:

- dne 10. 4. 2011 nastoupil v žst. Praha-Malešice na HDV záloha č. 2 Žižkov a prováděl jízdu PMD obsluhu nákladiště Praha-Žižkov. Po nástupu se s HDV přestavil na zátěž na osmé koleji a jako PMD odjel do nákladiště. Tam bylo provedeno rozposunování přivezené zátěže. Odpoledne při obsluze byla odstavena na první kolej nákladiště souprava prázdných vozů a po souhlasu k odjezdu odjel s PMD z první koleje do Prahy-Malešic pro další zátěž. Po příjezdu do Prahy-Malešic byl s HDV přestaven na třetí kolej na postrk PMD;
- po přivěšení a provedení jednoduché zkoušky brzdy se strojvedoucím v čele PMD k němu na postrk nastoupil posunovač a následoval odjezd ze žst. Praha-Malešice;

- po celou dobu neslyšel v radiostanici žádné pokyny až do zastavení, po dotazu byl informován strojvedoucím v čele posunového dílu, že vjeli na první obsazenou kolej do vozů.

Ze „Zápisu se zaměstnancem“, sepsaným s vedoucím posunu, zaměstnancem ČD Cargo, a. s., mimo jiné vyplývá:

- po 16:00 hod mu volal výpravčí žst. Praha-Malešice, že posílá PMD. Vedoucí posunu dal souhlas, že ho očekává. Při tomto však nezkontroloval výhybku č. 8, která byla přestavena na první obsazenou kolej, kde stála souprava prázdných vozů;
- při vjezdu PMD do nákladiště Praha-Žižkov zjistil, že posunová cesta je postavena na první obsazenou kolej, a najetí na odstavené vozy nedokázal zabránit;
- z odpovědi na položenou otázku: *„Řekněte mi, v jaké poloze mají být výhybky než dáte souhlas k jízdě PMD z Malešic do nákladiště Praha-Žižkov?“* vyplývá, že na volnou dopravní kolej a výhybka č. 8 má být uzamčena směrem na druhou kolej. Tuto skutečnost on, jako vedoucí posunu, opomněl.

Ze „Zápisu se zaměstnancem“, sepsaným s posunovačem, zaměstnancem ČD Cargo, a. s., mimo jiné vyplývá:

- při jízdě pro poslední soupravu odjížděl s PMD z nákladiště Praha-Žižkov se samostatným HDV z první koleje. Klíče od výhybek nákladiště Praha-Žižkov zůstaly na nákladišti. V žst. Praha-Malešice přivěsil HDV na postrku zátěže, v jehož čele byla „malešická záloha“. U posledního vozu provedl zkoušku brzdy. Nastoupil na HDV na postrku a radiostanicí oznámil výpravčímu, že mohou odjíždět. Po celou dobu jízdy byl na postrkovém HDV a až do zastavení nedával žádné pokyny;
- z odpovědi na položenou otázku: *„Kdo byl určen u posledních dvou jízd PMD (ze Žižkova do Malešic a zpět) před vznikem MU pracovníkem oprávněným řídit posun doprovázející PMD?“* vyplývá, že pracovníkem oprávněným řídit posun byl posunovač;
- z odpovědi na položenou otázku: *„Když jste společně se strojvedoucím podepsali rozkaz pro PMD, kde měl PMD zastavit, když jste žádné pokyny nedával?“* vyplývá, že před výhybkou č. 3a/b.

Ze „Zápisu se zaměstnancem“, sepsaným se strojvedoucím HDV v čele PMD, zaměstnancem ČD Cargo, a. s., mimo jiné vyplývá:

- posunovač oznámil výpravčímu, že jsou pohotovi k odjezdu. Po chvíli se na návěstidle rozsvítila návěst „Posun dovolen“, tuto skutečnost strojvedoucí oznámil posunovači na postrku, který mu dal následně pokyn k odjezdu. Po celou dobu jízdy až do srážky nedostal strojvedoucí HDV v čele PMD žádné pokyny. HDV obsluhoval ze druhého stanoviště a při vjezdu do nákladiště se šel podívat na pravou stranu na druhou a čtvrtou kolej kam se má vjíždět. Protože mu svítilo slunce do očí, nic neviděl a následně přišel náraz;
- z odpovědi na položenou otázku: *„Proč jste nezastavil na určeném místě dle rozkazu PMD?“* vyplývá, že se tam dle jeho názoru nikdy nestavělo a takhle se tam jezdí 6 let;

- z odpovědi na položenou otázku: „*Jakou rychlostí máte vjíždět do nákladiště Praha-Žižkov?*“ vyplývá, že 15 km.h^{-1} ale dle jeho názoru se to vzhledem k velké zátěži nedalo dodržet.

Ze „Zápisu se zaměstnancem“, sepsaným s výpravčím žst. Praha-Malešice dne 13. 4. 2011 provozovatelem dráhy, mimo jiné vyplývá:

- dne 10. dubna 2011 v 8:00 h předal posunovači ČD Cargo, a. s., Všeobecný rozkaz pro PMD a současně i klíče od nákladiště Praha-Žižkov, převzetí klíčů potvrdil posunovač ve zvláštním zápisníku. V 8:10 h odjel PMD do nákladiště, jeho odjezd předtím oznámil vedoucímu posunu do nákladiště. Zpět do žst. Praha-Malešice se PMD vrátil v 10:25 h. Klíče mu posunovač nevrátil, zůstaly na nákladišti;
- v 10:49 h odjížděl do nákladiště další PMD, tažený „malešickou zálohou“, pro kterou před odjezdem vyzvedl posunovač rozkaz pro PMD. Na postrku tohoto PMD byla „žičkovská záloha“, se kterou byla prováděna předchozí obsluha nákladiště. Odjezd PMD opět ohlásil vedoucímu posunu do nákladiště. PMD sestavený z „malešické a žičkovské zálohy“ se do žst. Praha-Malešice vrátil v 11:47 h, klíče mu posunovač nevrátil, neboť opět zůstaly na nákladišti;
- poté „obě zálohy zapřáhly zátěž“ pro další PMD do nákladiště Praha-Žižkov s tím, že „malešická záloha“ byla v čele PMD a „žičkovská záloha“ na postrku. Výpravčí vyrozuměl vedoucího posunu v nákladišti o odjezdu PMD, jenž vzal ohlášení na vědomí. Klíče posunovači opětovně nevydával, protože byly na nákladišti. PMD odjel v 16:15 h. V 16:27 mu vedoucí posunu z nákladiště ohlásil vznik mimořádné události;
- povolená kilometrická poloha jízdy PMD na rozkaze je určena dle polohy nákladiště Praha-Žižkov, zapsaná v OŘ;
- z odpovědi na položenou otázku: „*Dle platného obsluhovacího řádu je určeno, že před odjezdem z nákladiště Praha-Žižkov zaměstnanec oprávněný řídit posun nebo strojvedoucí uzamkne výhybky do polohy pro odjezd z koleje č. 2. Po ukončení PMD v žst. Praha-Malešice zaměstnanec oprávněný řídit posun nebo strojvedoucí odevzdá svazek klíčů od výhybek č. 3b/1, 3a, 4/14, 5, 8, 11 výpravčímu Praha-Malešice a ve zvláštním zápisníku toto potvrdí svým podpisem. Bylo tak učiněno?*“ vyplývá, že nebylo;
- z odpovědi na položenou otázku: „*Dle platného obsluhovacího řádu je určeno, že před obsluhou nákladiště Praha-Žižkov vyzvedne zaměstnanec oprávněný řídit posun nebo strojvedoucí svazek klíčů od nákladiště Praha-Žižkov u výpravčího žst. Praha-Malešice a převzetí potvrdí svým podpisem ve zvláštním zápisníku. Bylo tak učiněno?*“ vyplývá, že tak bylo učiněno u první jízdy, u ostatních zůstaly klíče na nákladišti Praha-Žižkov.

(pozn. zpracovatele ZZ: „malešická záloha“ = HDV 742.027-6, „žičkovská záloha“ = HDV 742.380-9)

Ze „Zápisu se zaměstnancem“, sepsaným s výpravčím žst. Praha-Malešice dne 5. 4. 2012 vrchním inspektorem DI, mimo jiné vyplývá:

- z odpovědi na položenou otázku: „*Byl jste při každé jízdě obeznámen s postavením výhybek na nákladišti Praha-Žižkov?*“ vyplývá, že nebyl, to pod kontrolou neměl. Klíče od výhybek měli zřejmě u sebe posunovači, nebo klíče zůstaly na Žižkově. Klíče byly podle obsluhovacího řádu předány před započítáním obsluhy nákladiště Praha-Žižkov a když sjížděli dolů na otočku, tak si je nechávali u sebe. K předání

klíčů výpravčímu žst. Praha-Malešice nedocházelo, protože v podstatě PMD neukončili a souvisle pokračovali v práci, takže si klíče ponechávali u sebe. Vraceli je až po ukončení směny;

- z odpovědi na položenou otázku: „*Dával se rozkaz pro každou jízdu PMD z Malešic na Žižkov, nebo se dal pouze jeden na celý den?*“ vyplývá, že pokud nedocházelo k jízdám jiných dopravců, vzhledem k tomu, že se jezdilo prakticky celý den stejně, tedy stejná lokomotiva, stejný posunovač, dával se jeden rozkaz na celou směnu. Vzor rozkazu byl uložený v počítači a km poloha 3,3 byla zadaná v textu pevně. Že se při PMD pojíždí 2 výhybky, to si dle jeho názoru výpravčí neuvědomovali, mysleli si, že rozkaz je psaný ke krajní výhybce.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby vysvětlení k této MU nepodávaly.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Obsluha nákladiště je prováděna jízdou PMD, a to vždy tažením. Nákladiště je obsluhováno vždy bez uvolnění traťové koleje.

Nákladiště je obsazeno odborně způsobilým zaměstnancem dopravce (vedoucí posunu ČD Cargo, a. s.). Technologické postupy pro obsluhu nákladiště stanovené provozovatelem dráhy a dopravcem neukládají tomuto zaměstnanci v souvislosti s jízdou PMD na nákladiště Praha-Žižkov žádné povinnosti. Každou jízdu PMD dopravce doprovází jeho zaměstnanec oprávněný řídit posun.

Před obsluhou nákladiště Praha-Žižkov vyzvedne zaměstnanec oprávněný řídit posun nebo strojvedoucí svazek klíčů od výměnových zámků výhybek nákladiště Praha-Žižkov u výpravčího žst. Praha-Malešice a převzetí potvrdí svým podpisem ve zvláštním zápisníku. Výsledné klíče výhybek č. 3A, 3b/1, 5, 14/4, 8, 11 jsou uloženy ve skříňce náhradních klíčů v dopravní kanceláři žst. Praha-Malešice na společném kruhu.

Výpravčí žst. Praha-Malešice eviduje PMD v EDD a vydává písemný rozkaz s pokyny, jimiž se jízda PMD řídí a které mimo jiné obsahují i místo ukončení jízdy PMD.

Konkrétní podmínky pro posun v nákladišti Praha-Žižkov od místa, kam je povolována jízda PMD, mají být ve smyslu čl. 810 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2 stanoveny v ZDD. V OR nákladiště Praha-Žižkov tyto podmínky stanoveny nejsou.

Před odjezdem z nákladiště Praha-Žižkov zaměstnanec oprávněný řídit posun nebo strojvedoucí uzamkne výhybky do polohy pro odjezd z koleje č. 2. Po ukončení PMD v žst. Praha-Malešice zaměstnanec oprávněný řídit posun nebo strojvedoucí odevzdá svazek klíčů od výhybek č. 3b/1, 3a, 4/14, 5, 8, 11 výpravčímu žst. Praha-Malešice a ve zvláštním zápisníku toto potvrdí svým podpisem.

Jak provozovatel dráhy, tak na MU zúčastněný dopravce, mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti.

Na základě dalších zjištěných skutečností DI konstatuje, že provozovatel dráhy

a dopravce nezajistili v plném rozsahu dodržování výše uvedených pokynů a technologických postupů, a tím i přijatých systémů zajišťování bezpečnosti.

Závada byla zjištěna.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb. Seznámení osoby řídící DV s traťovými poměry na tratích a dopravních ukládá provozovateli drážní dopravy § 35 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Požadavek odborné způsobilosti osob provádějících drážní dopravu stanoví § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. a § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Podmínky pro získání a udržení odborné způsobilosti, profesní kvalifikace zaměstnanců, rozsah znalostí, ověřování znalostí a povinné školení ve společnosti ČD Cargo, a. s., stanovuje vnitřní předpis IN PERs28-B-2009.

Podmínkou odborné způsobilosti pro zaměstnance dopravce provádějících obsluhu nákladového Praha-Žižkov je znalost Obsluhovacího řádu nákladového Praha-Žižkov.

- strojvedoucí HDV 742.027-6, zaměstnanec dopravce, měl platný průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel, evidenční číslo 513002, vydaný Drážním úřadem dne 31. 1. 2011. Odborná způsobilost pro výkon funkce strojvedoucí doložena;
- strojvedoucí postrkového HDV 742.380-9, zaměstnanec dopravce, měl platný průkaz způsobilosti k řízení drážních vozidel, evidenční číslo 512022, vydaný Drážním úřadem dne 6. 12. 2010. Odborná způsobilost pro výkon funkce strojvedoucí doložena;
- vedoucí posunu, zaměstnanec dopravce, odborná způsobilost pro výkon funkce vedoucí posunu doložena;
- posunovač, zaměstnanec dopravce; odborná způsobilost pro výkon funkce posunovač doložena.

Zaměstnanci dopravce ve funkci strojvedoucí, vedoucí posunu a posunovač, zúčastnění na MU, byli v době vzniku MU odborně způsobilí pro výkon svých funkcí a pro pracovní činnosti stanovené dopravcem a provozovatelem dráhy.

Závady nebyly zjištěny.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Technologické postupy pro kontrolní činnost jsou obsaženy ve vnitřních předpisech a dalších opatřeních dopravce a provozovatele dráhy. Systém kontrolní činnosti je upraven vnitřním předpisem dopravce IN OR7-A-2008 a IN Ors34-B-2009.

Při kontrolní činnosti dopravce nebylo zjištěno, že OŘ neobsahuje technologické postupy pro provádění posunu v nákladovém Praha-Žižkov od místa, kam byla povolena jízda PMD.

Závada byla zjištěna.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

- Úřední povolení pro provozování dráhy vydal Drážní úřad pro provozovatele dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 Nové Město, PSČ 110 00, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, Ev. č. ÚP/2008/9002, dne 29. 5. 2008;
- Licenci pro provozování drážní dopravy vydal Drážní úřad pro dopravce ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2C, Praha 7, PSČ 170 00, pod č. j.: 3-3841/07-DÚ/Le, Ev. č. L/2007/1452, dne 19. 11. 2007 ve znění platných změn;
- Smlouva č. 168/10 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky, uzavřená mezi Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem v Praze 1, Nové Město, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00, a ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2C, Praha 7, PSČ 170 00, uzavřená dne 31. 12. 2009.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.: *„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze.“*;
- § 35 odst. 1 písm. g), zákona č. 266/1994 Sb.: *„Doprovce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“*;
- § 10 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: *„K zajištění provozování dráhy slouží pravidla, jimiž se stanoví způsob a podmínky obsluhy dráhy prostřednictvím dopraven a stanovišť a pro obsluhu výhybek a zabezpečovacího zařízení.“*;
- § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: *„Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy...“*;
- § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: *„Činnosti při provádění posunu, zejména pro...posun pro obsluhu nákladíšť, posun mezi dopravnami...se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“*;
- § 17 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: *„Posun mezi dopravnami se vždy řídí písemným pokynem vydaným osobou řídící drážní dopravu...“*.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 2, čl. 41: *„Organizování a provozování drážní dopravy se provádí pokyny. Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby*

bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy...“;

- Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 2, čl. 93: *„Úschova hlavních klíčů od zámků výhybek a vleček na širé trati (popř. klíčů od stavědla), nákladišť a odboček je určena SŘ sousedních stanic a obsluhovacím, popř. přípojovým provozním řádem. V nich je také uveden postup při nemožném dorozumění. Převzetí a odevzdání těchto klíčů potvrzuje určený zaměstnanec výpravčímu ve zvláštním zápisníku.“;*
- Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 2, čl. 656: *„Strojvedoucí smí zahájit posun a pokračovat v posunu jen:
a) zná-li postup práce a způsob provedení posunu;
b) na pokyn člena posunové čety...“.*
- Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 2, čl. 810: *„Konkrétní podmínky pro posun na vlečkách, nákladištích a odstavování vozidel na traťové koleji se uvedou v ZDD nebo ve smlouvě o styku vzájemně zaústěných drah.“;*
- Vnitřní předpis SŽDC (ČD) D 2, čl. 836: *„...Při jízdě na trati se taženému PMD návěstí pro posun nedávají, strojvedoucí zastaví na místě určeném písemným rozkazem nebo na místě, které mu oznámí zaměstnanec řídící posun.“;*
- Příloha č. 3 SŘ, OŘ: *„Před odjezdem z nákladiště Praha-Žižkov zaměstnanec oprávněný řídit posun nebo strojvedoucí uzamkne výhybky do polohy pro odjezd z koleje č. 2. Po ukončení PMD v žst. Praha-Malešice zaměstnanec oprávněný řídit posun nebo strojvedoucí odevzdá svazek klíčů od výhybek č. 3b/1, 3a, 4/14, 5, 8, 11 výpravčímu žst. Praha-Malešice a ve zvláštním zápisníku toto potvrdí svým podpisem.“.*

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Dle technologických postupů provozovatele dráhy jsou jízdy PMD ze žst. Praha-Malešice do nákladiště Praha-Žižkov a zpět zajištěny jako jízdy bez zabezpečovacího zařízení. Správná poloha pojížděných výhybek před místem, kam je dovolována jízda PMD, je zajištěna povinností odborně způsobilých zaměstnanců dopravce uzamknout při odjezdu z nákladiště tyto výhybky pro jízdu DV na druhou kolej a po ukončení PMD svazek klíčů od těchto výhybek předat po příjezdu do žst. Praha-Malešice výpravčímu. Pro další PMD je tak možné opět povolit jízdu do km 3,3 tohoto nákladiště, neboť výpravčí, jenž jízdu PMD povoluje, má svazek klíčů od pojížděných výhybek v úschově, a tím i informaci o jejich správné poloze. Tento předepsaný dopravní úkon – předání svazku klíčů od výhybek č. 3b/1, 3a, 4/14, 5, 8, 11 mezi posunovačem a výpravčím žst. Praha-Malešice nebyl před vznikem MU po příjezdu PMD do žst. Praha-Malešice v 11:47 h proveden, neboť se další obsluha nákladiště uskutečňovala opakovanou jízdou téhož PMD, tzn. že jeho jízda nebyla ukončena. Zabezpečení svazku klíčů od pojížděných výhybek v těchto případech technologický postup provozovatele dráhy nestanovuje.

Výše uvedený svazek klíčů byl při ohledání místa MU nalezen v nákladišti Praha-Žižkov na stole na stanovišti vedoucího posunu. Klíče od výhybek 3b a 8 byly ze

svazku klíčů vyjmuty a vloženy do výměnových zámků výhybek č. 3b a 8, výhybky nebyly uzamčeny a byly přestaveny pro jízdu DV na první kolej.

Závady byly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Bylo provedeno měření rozchodu a převýšení koleje 30 metrů před zjištěným místem vykolejení. Naměřené a vyhodnocené hodnoty geometrických parametrů v konstrukčním uspořádání koleje nepřekračují mezní provozní odchylky, které stanoví ČSN 73 6360-2 – Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Technický stav kolejového svršku nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Údaje na hektometrovniku v km 3,2 byly z důvodu zakrytí zeminou nečitelné.

Závady byly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Radiostanicí ohlašoval zaměstnanec oprávněný řídit posun pohotovost k odjezdu výpravčímu žst. Praha-Malešice. Pokyn „Souhlas k odjezdu“ současně předal prostřednictvím radiostanice strojvedoucímu HDV v čele PMD, když jím byl upozorněn na návěst „Posun dovolen“ na návěstidle.

Mobilním telefonem ohlásil výpravčí žst. Praha-Malešice zaměstnanci ve funkci vedoucí posunu do nákladíště Praha-Žižkov odjezd PMD.

Závady nebyly zjištěny.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

- vykolejené a poškozené HDV 742.027-6, řazené v čele PMD, mělo platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, evidenční číslo PZ 7178/03-V.20, vydaný Drážním úřadem dne 3. 1. 2003. Poslední pravidelná platná technická kontrola byla provedena dne 25. 3. 2011;
- na postrku bylo řazeno HDV 742.380-9, mělo platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“, evidenční číslo PZ 7047/97-V.20, vydaný Drážním úřadem dne 1. 10. 1997. Poslední pravidelná platná technická kontrola byla provedena dne 19. 12. 2010;
- vykolejené DV řady Sggrss číslo 33 54 4975 136-1 bylo řazeno jako první v odstavené soupravě DV na 1. koleji. Poslední revize byla provedena dne 1. 5. 2009;
- vykolejené DV řady Sggrss číslo 33 54 4975 008-2 bylo řazeno jako druhé od v odstavené soupravě DV na 1. koleji. Poslední revize byla provedena dne 6. 8. 2010;
- vykolejené drážní vozidlo řady Sggrss číslo 33 54 4975 098-3 bylo řazeno jako třetí v odstavené soupravě DV na 1. koleji. Poslední revize byla provedena dne 4. 2. 2011;

(Pozn. zpracovatele ZZ- řazení DV na první koleji je uváděno směrem od výhybky č. 8)

- poškozené DV řady Sggrss číslo 33 54 4975 123-9 bylo řazeno jako první za HDV PMD. Poslední revize byla provedena dne 4. 4. 2011.

Posouzením záznamu z rychloměru HDV v čele PMD od posledního rozjezdu do srážky v km 3,331 byl zjištěn rozjezd ze žst. Praha-Malešice v 16:15 hodin, na dráze 500 m dosažena rychlost $v=23 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, v 16:22 hodin došlo k vodorovnému posunu minutového pisátka o 0,70 mm a rychlostního pisátka o 0,80 mm, které následně padlo kolmo na nulovou linku registrace rychlosti (*pozn.: Rozdíl času registrovaného a času skutečného při vyjmutí rychloměrného proužku nebylo možné určit, mezi vznikem mimořádné události a vyjmutím rychloměrného proužku byla provedena manipulace s hodinovým strojkem. Čas byl převzat z rychloměrného proužku postrkového hnacího vozidla*).

Nejvyšší dovolená rychlost DV při jízdě v nákladišti přes výhybku č. 4, tj. $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, přes výhybku č. 8 a dále při jízdě po první koleji, tj. $15 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, byla překročena. Vlakový zabezpečovač byl v činnosti a strojvedoucím byl obsluhován v celé předcházející části registrované směny.

Posouzením záznamu z rychloměru HDV na postrku PMD byl zjištěn rozjezd ze žst. Praha-Malešice v 16:15 hodin, na dráze 500 m dosažena rychlost $v=39 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, na dráze dalších 150 m jízda rychlostí $39 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, na dráze dalších 1340 m snížení rychlosti na hodnotu $v=26 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, na dráze dalších 430 m jízda rychlostí $v=26 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, na dráze dalších 140 m snížení rychlosti na hodnotu $v=23 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. V rychlosti $v=23 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ v 16:22 došlo k vodorovnému posunu rychlostního pisátka o 0,40 mm, které následně padlo kolmo na nulovou linku registrace rychlosti. Zastavení v km 3,3 nebylo rychloměrem HDV registrováno.

Závady byly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Dne 10. 4. 2011 byla provedena obsluha nákladiště Praha-Žižkov třemi jízdami PMD. V 8:10 h odjel PMD tažený HDV 742.380-9, tzv. „žičkovskou zálohou“, ze žst. Praha-Malešice do nákladiště. Posunovači byl výpravčím žst. Praha-Malešice vydán písemný Všeobecný rozkaz pro PMD a svazek klíčů od výměnových zámků určených výhybek, a to na podpis ve zvláštním zápisníku. Po provedené obsluze nákladiště PMD ukončil jízdu v žst. Praha-Malešice v 10:25 h. Svazek klíčů od výhybek posunovač výpravčímu nevrátil, dle vysvětlení výpravčího zůstaly klíče na nákladišti.

V žst. Praha-Malešice již byla na třetí SK připravena DV dalšího PMD pro novou obsluhu nákladiště, HDV 742.027-6 v čele této soupravy byla tzv. „malešická záloha“. Výpravčí žst. Praha-Malešice vydal posunovači písemný Všeobecný rozkaz pro PMD číslo 026/005, ze kterého vyplývaly následující skutečnosti:

- jízda PMD byla povolena směrem k nákladišti Praha-Žižkov;
- jízda PMD byla povolena do km 3,3 a zpět;
- jízda PMD měla skončit v žst. Praha-Malešice nejpozději v 17:30 hodin.

V nákladišti Praha-Žižkov:

- přes výhybky č. 4, 1, 2, 6 a 34 maximální rychlost 10 km.h⁻¹;
- na koleji č. 29a maximální rychlost 10 km.h⁻¹;
- na všech ostatních kolejích nákladiště Praha Žižkov maximální rychlost 15 km.h⁻¹;
- staniční kolej č. 6 je vyloučená;
- kolej č. 10 je sjízdňá k výhybce č. 92.

(pozn. zpracovatele ZZ: km 3,3 je 5 m před srdcovkou výhybky č. 8 v nákladišti)

Svazek klíčů od výhybek výpravčí z výše uvedeného důvodu nepředával.

Posunovač zpravil tímto rozkazem strojvedoucího HDV 742.027-6, „malešická záloha“, v čele PMD, a s HDV 742.380-9 od předchozího PMD, „žičkovská záloha“, přešel na postrk připraveného PMD. V 10:49 h odjel tento PMD ze žst. Praha-Malešice do nákladiště Praha-Žižkov. Po zde provedeném posunu, kdy byla na první kolej odstavena souprava prázdných DV, odjel PMD sestavený ze 2 HDV z první koleje nákladiště Praha-Žižkov do žst. Praha-Malešice. Jízdu PMD doprovázel posunovač, který z nákladiště odjel, aniž by provedl přestavení a uzamčení výhybek č. 3b a 8 pro jízdu na druhou kolej. Tyto výhybky tak zůstaly odemčené, přestavené pro jízdu na první kolej s klíči ve výměnových zámcích. Svazek ostatních klíčů zůstal na stole na stanovišti vedoucího posunu v nákladišti Praha-Žižkov. PMD zastavil v žst. Praha-Malešice v 11:47 h.

V žst. Praha-Malešice byla mezitím pro nákladiště Praha-Žižkov připravena další DV. Pro provedení další obsluhy nákladiště byl z těchto DV sestaven PMD, v jehož čele bylo HDV 742.027-6 „malešická záloha“ a HDV 742.380-9 „žičkovská záloha“ na konci soupravy jako postrk. Takto sestavený PMD odjel v 16:15 h do nákladiště Praha-Žižkov. Pro tuto jízdu PMD bylo využito ustanovení čl. 843 předpisu SŽDC (ČD) D2: „...PMD může během času stanoveného k jeho jízdě jet na širou trať i opakovaně, pokud nebyly změněny podmínky pro jeho jízdu...“. V tomto případě nebylo tedy nutné vydávat nový Všeobecný rozkaz pro PMD, neboť strojvedoucí HDV „malešická záloha“ byl zpraven při předchozí jízdě a ukončení jízdy PMD v žst. Praha-Malešice bylo stanoveno na 17:30 h. Úschovu svazku klíčů od pojižděných výhybek, resp. jeho předávání při opakované jízdě PMD provozovatel dráhy ve svých technologických postupech neřešil. Výpravčí tak povolil jízdu PMD ze žst. Praha-Malešice do nákladiště Praha-Žižkov, aniž měl jistotu, že pojižděné výhybky do místa povolení jízdy PMD v nákladišti jsou správně postaveny a uzamčeny na druhou kolej.

Posunovač byl při této jízdě PMD na stanovišti strojvedoucího postrkového HDV. Po celou dobu jízdy do nákladiště Praha-Žižkov až do doby vzniku MU nevydával žádné pokyny.

Strojvedoucí HDV 742.027-6 „malešická záloha“ v čele PMD po pokynu k odjezdu uvedl PMD do pohybu a odjel do nákladiště Praha-Žižkov. Po vjezdu do nákladiště pokračoval bez souhlasu k posunu, a tedy bez dávaných návěstí pro posun, v jízdě za km 3,3, do kterého byla jízda PMD písemným Všeobecným rozkazem pro PMD povolena. Během této jízdy překročil povolenou rychlost 10 km.h⁻¹ přes výhybku č. 4 o 13 km.h⁻¹, tj. o 130 %, a povolenou rychlost 15 km.h⁻¹ přes výhybku č. 8 a v první koleji o 8 km.h⁻¹, tj. o 53,3 %.

Závady byly zjištěny.

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

V souvislosti se vznikem MU probíhalo předávání pokynů mezi zúčastněnými zaměstnanci dopravce při provádění posunu radiostanicemi. Poté, co zaměstnanci dopravce provedli v žst. Praha-Malešice zkoušku brzdy, posunovač oznámil radiostanicí výpravčímu pohotovost k odjezdu. Po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ oznámil strojvedoucí HDV v čele posunového dílu tuto skutečnost posunovači na postrku, který mu následně dal pokyn k odjezdu. Obsah pokynů vyplývá ze „zápisů se zaměstnanci“, uvedených v článku 3.1.1. Zařízení pro záznam verbální komunikace není zřízeno. Během jízdy PMD verbální komunikace neprobíhala, zaměstnanec oprávněný řídit posun žádné pokyny nedával.

Závady nebyly zjištěny.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Opatření k ochraně a zabezpečení místa MU bylo prováděno pověřenou osobou, zaměstnancem provozovatele dráhy a pověřenou osobou, zaměstnancem dopravce ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Dle zjištění byla u HDV 742.027-6 v čele posunového dílu mezi vznikem MU a vyjmutím rychloměrného proužku provedena manipulace s hodinovým strojkem rychloměru. Z toho důvodu bylo nutné převzít pro registraci času čas z rychloměrného proužku postrkového hnacího vozidla.

Závady byly zjištěny.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí HDV v čele PMD byl ve směně dne 10. 4. 2011 od 06:00 hodin, odpočinek před směnou byl v souladu s turnusovým řádem;
- strojvedoucí HDV na postrku byl ve směně dne 10. 4. 2011 od 06:00 hodin, odpočinek před směnou byl v souladu s turnusovým řádem;
- vedoucí posunu byl ve směně dne 10. 4. 2011 od 07:00 hodin, odpočinek před směnou byl v souladu s turnusovým řádem;
- posunovač byl ve směně dne 10. 4. 2011 od 07:00 hodin, odpočinek před směnou byl v souladu s turnusovým řádem.

V průběhu směny jsou zaměstnanci provozovatele dráhy i dopravce povinni čerpat přiměřenou dobu na oddech a jídlo ve vhodných provozních dobách v souladu s ustanovením KS (SŽDC: čl. 2.5.4 KS, ČDC: čl. 6.3 KS)

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění.

Závady nebyly zjištěny.

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

- Všichni zúčastnění zaměstnanci dopravce a zaměstnanec provozovatele dráhy byli v době MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Tito zaměstnanci se podrobují pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb.

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

Závady nebyly zjištěny.

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

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště HDV 742.027-6 a vozidla nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Dražní inspekce obdobné MU neviduje.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Na nákladišti Praha-Žižkov byla dne 10. 4. 2011 prováděna obsluha nákladiště třemi jízdami PMD. Při první dopolední obsluze ukončil PMD tažený HDV 742.380-9 jízdu v žst. Praha-Malešice v 10:25 hodin. Přestože se jednalo o ukončení jízdy PMD, nebyly dle ustanovení ZDD předány posunovačem výpravčímu klíče od výhybek nákladiště Praha-Žižkov.

Poté následovala druhá jízda PMD s odjezdem ze žst. Praha-Malešice v 10:49 hodin, pro kterou výpravčí žst. Praha-Malešice vydal strojvedoucímu HDV 742.027-6 v čele PMD písemný Všeobecný rozkaz pro PMD, obsahující mimo jiné povolení jízdy PMD do km 3,3, stanovení času ukončení jízdy PMD nejpozději v 17:30 hodin v žst. Praha-Malešice a dále přehled pomalých jízd v nákladišti. Po příjezdu do nákladiště Praha-Žižkov byl v nákladišti proveden posun, při kterém byla obsazena první kolej DV. Po ukončení posunu odjel PMD sestavený ze 2 HDV z první koleje nákladiště Praha-Žižkov do žst. Praha-Malešice, aniž by posunovač, jenž jízdu PMD doprovázel, přestavil výhybky pro jízdu na druhou kolej a v této poloze je uzamkl. Po odjezdu PMD zůstaly výhybky č. 3b a 8 s klíči ve výměnových zámčích, přestaveny na první obsazenou kolej. Ostatní klíče ze

svazku byly na stole na stanovišti vedoucího posunu. Po příjezdu PMD v 11:47 hodin do žst. Praha-Malešice bylo HDV 742.027-6 přivěšeno do čela skupiny DV na třetí koleji, určené pro PMD k odpolední obsluze nákladíště Praha-Žižkov. HDV 742.380-9 bylo přivěšeno na postrk tohoto PMD.

Před odpolední obsluhou provedl posunovač všechny úkony před odjezdem PMD, poté ohlásil výpravčímu žst. Praha-Malešice, že jsou na třetí koleji pohotovi k odjezdu, a nastoupil na postrkové HDV. Vzhledem k tomu, že od předchozí jízdy PMD nedošlo ke změně podmínek a strojvedoucí měl platný Všeobecný rozkaz pro PMD do 17:30 hodin, využil výpravčí možnosti dané technologickými postupy provozovatele dráhy a zvolil způsob opakované jízdy předchozího PMD. Po postavení posunové cesty výpravčí povolil jízdu PMD ze žst. Praha-Malešice do nákladíště Praha-Žižkov s odjezdem v 16:15 hodin.

Strojvedoucí HDV v čele posunového dílu po pokynu k odjezdu uvedl PMD do pohybu a odjel do nákladíště Praha-Žižkov. Po vjezdu do nákladíště pokračoval bez zastavení v jízdě za km 3,3, do kterého byla písemným Všeobecným rozkazem pro PMD jízda PMD povolena, ačkoliv nedostal souhlas k posunu a nebyly mu dávány návěsti pro posun. Během této jízdy překročil povolenou rychlost 10 km.h^{-1} přes výhybku č. 4 o 13 km.h^{-1} , tj. o 130 %, a povolenou rychlost 15 km.h^{-1} přes výhybku č. 8 o 8 km.h^{-1} , tj. o 53,3 %. Vzhledem k poloze výměny výhybky č. 8 vjel na obsazenou první kolej, kde překročil povolenou rychlost o 8 km.h^{-1} a při rychlosti 23 km.h^{-1} došlo ke srážce s odstavenými DV.

Při MU nedošlo k újmě na zdraví ani k ekologické havárii.

4.2 Rozbor

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

Vyhláška č. 173/1995 Sb., § 16 odst. 11 stanoví činnosti při provádění posunu, mj. při posunu mezi dopravnami a při posunu v nákladíštích s tím, že se tato činnost řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy. Tyto postupy pro provádění posunu jsou rozpracovány ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy, včetně ZDD. Pokyny dávané těmito technologickými postupy jsou závazné i pro dopravce ČD Cargo, a. s., při obsluze nákladíště Praha-Žižkov.

Obsluha nákladíště se provádí formou posunu mezi dopravnami. Způsob obsluhy je uveden ve Staničním řádu žst. Praha-Malešice a v jeho příloze Obsluhovací řád nákladíště Praha-Žižkov. V těchto předpisech je uveden i způsob uložení klíčů od určených výhybek nákladíště Praha-Žižkov u výpravčího v žst. Praha-Malešice, včetně popisu manipulace s nimi při odjezdu PMD do/z nákladíště Praha-Žižkov, a to pro případ, kdy bude ukončena jízda PMD v žst. Praha-Malešice. Pro opakovanou jízdu PMD, ve smyslu čl. 843 předpisu SŽDC (ČD) D2, technologický postup provozovatele dráhy odpovědnost za uložení těchto klíčů v ZDD nestanovuje, přestože použití opakované jízdy PMD pro obsluhu nákladíště Praha-Žižkov nezakázal. Rovněž tak nestanovuje v tomto případě odpovědnost za správné postavení výhybek v jízdě PMD do km 3,3 nákladíště Praha-Žižkov. Provozovatel dráhy tak nezajistil plnění nejen výše uvedeného ustanovení § 16 odst. 11 ale i ustanovení § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. tím, že jeho pokyny nebyly v daném případě srozumitelné.

V souvislosti s uvedenými technologickými postupy nebylo při první jízdě PMD dne 10. 4. 2011 dopravcem zajištěno plnění pokynu provozovatele dráhy uvedeného v OŘ,

a to předání svazku klíčů od určených výhybek nákladiště Praha-Žižkov po ukončení této jízdy PMD v žst. Praha-Malešice zaměstnancem oprávněným řídit posun výpravčímu. Přesto, že převzetím svazku klíčů má výpravčí jistotu, že při jízdě následného PMD do nákladiště Praha-Žižkov jsou výhybky pojižděny k místu povolení jízdy PMD pro tuto jízdu správně přestaveny a uzamčeny na druhou kolej, neprovedení výše uvedeného dopravního úkonu nevyvolalo z jeho strany žádné příslušné opatření. Technologický postup přímo neukládá výpravčímu povinnost vyžadovat po ukončení PMD v žst. Praha-Malešice po odborně způsobilé osobě dopravce tento svazek klíčů a provádět jejich kontrolu.

Pro druhou jízdu PMD byl tak povolen jeho odjezd, aniž by výpravčí měl jistotu správného postavení pojižděných výhybek v jízdni cestě PMD.

Po vzniku MU byl na stanovišti vedoucího posunu nalezen svazek klíčů od výhybek. Na svazku byly nalezeny čtyři klíče ze šesti, chyběly klíče od výhybek č. 3b a 8. Chybějící klíče byly nalezeny v odemknutých výměnových zámcích výhybek číslo 8 a 3b, jejichž výměny byly přestaveny na obsazenou první kolej. Před návratem PMD ze druhé jízdy obsluhy nákladiště Praha-Žižkov do žst. Praha-Malešice tak dopravce nezajistil plnění pokynu provozovatele dráhy uvedeného v OŘ tím, že zaměstnanec oprávněný řídit posun nepřestavil a neuzamkl výhybky před odjezdem PMD z nákladiště Praha-Žižkov pro jízdu na druhou kolej, což mělo přímou souvislost se vznikem MU.

Při druhé jízdě PMD do nákladiště Praha-Žižkov byl výpravčím vydán strojvedoucímu HDV 742.027-6 v čele PMD písemný Všeobecný rozkaz pro PMD, ve kterém bylo stanoveno místo, do kterého je v nákladišti Praha-Žižkov dovolena jízda PMD, a dále uveden seznam pomalých jízd. Dopravce nezajistil plnění těchto pokynů provozovatele dráhy tím, že je strojvedoucí HDV 742.027-6 v čele PMD nerespektoval a pokračoval bez souhlasu k posunu a bez návěstí pro posun za místo, kam byla povolena jízda PMD. Při této jízdě navíc nedodržel nejvyšší dovolenou rychlost. Mimo jiné tím porušil i vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2, čl. 836: „...*Při jízdě na trati se taženému PMD návěstí pro posun nedávají, strojvedoucí zastaví na místě určeném písemným rozkazem nebo na místě, které mu oznámí zaměstnanec, řídící posun.*“

Nesoulad technologických postupů provozovatele dráhy pro obsluhu nákladiště Praha-Žižkov s ustanovením § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. vyplývá i ze skutečnosti, že v pokynech uvedených v OŘ k provádění posunu v nákladišti Praha-Žižkov není řešen způsob řízení posunu z místa, do kterého je povolována jízda PMD, není stanovena povinnost vedoucího posunu a zaměstnance oprávněného řídit posun při organizování posunu při vjezdu PMD do nákladiště a dále při posunu v nákladišti, ani vztah mezi výpravčím žst. Praha-Malešice a vedoucím posunu vzhledem k jízdám PMD. Rovněž tak nestanovuje povinnost výpravčího vyžadovat po ukončení jízdy PMD v žst. Praha-Malešice na odborně způsobilé osobě dopravce odevzdání svazku klíčů a provádět jejich kontrolu.

Škodlivost nedodržení výše uvedeného ustanovení prokazují výroky vedoucího posunu a posunovače při podávání vysvětlení:

Z vyjádření vedoucího posunu vyplývá, že po 16:00 hod mu volal výpravčí ze žst. Praha-Malešice, který mu oznámil jízdu PMD, on mu dal souhlas, přitom ale, dle jeho názoru, opomněl zkontrolovat výhybku č. 8, která byla přestavena na první obsazenou kolej, kde stála souprava prázdných vozů.

Z vyjádření posunovače na položenou otázku: „*Když jste společně se strojvedoucím podepsali rozkaz pro PMD, kde měl PMD zastavit, když jste žádné pokyny nedával?*“ vyplývá, že strojvedoucí měl zastavit před výhybkou č. 3a/b a zeptat se vedoucího posunu, zda smí vjet na nákladiště Praha-Žižkov.

Z podaných vysvětlení těchto odborně způsobilých osob je zřejmé, že své povinnosti pro činnost při obsluze nákladiště ve vztahu k jízdě PMD neznali, respektive spíše si je domýšleli.

To dokresluje i jednání výpravčího ve vztahu k dopravnímu úkonu předávání klíčů od nákladiště a k sepisovaným Všeobecným rozkazům k PMD, kdy v podání vysvětlení uvedl, že vzor rozkazu byl uložený v počítači a kilometrická poloha 3,3 byla zadaná v textu pevně, a to, že PMD pojíždí 2 výhybky, si neuvědomovali, mysleli, že rozkaz je psaný ke krajní výhybce.

Uvedené skutečnosti, vyplývající z nedostatečných technologických postupů k obsluze tohoto nákladiště, nebyly provozovatelem dráhy ani dopravcem před vznikem MU zjištěny.

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 vzniku MU bylo:

- nedovolená jízda DV za km 3,3, do kterého byla jejich jízda povolena jako PMD;
- nepřestavení a neuzamčení výhybek pro jízdu na druhou kolej v nákladišti Praha-Žižkov před odjezdem předchozího PMD do žst. Praha-Malešice.

Přispívajícím faktorem bylo překročení nejvyšší dovolené rychlosti při vjezdu do kolejiště nákladiště Praha-Žižkov.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro provádění obsluhy nákladiště Praha-Žižkov.

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

Nedostatečné (nejednoznačné) technologické postupy pro provádění obsluhy nákladiště Praha-Žižkov.

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

Nepředání a nepřevzetí svazku klíčů od určených výhybek nákladiště Praha-Žižkov v žst. Praha-Malešice při ukončení jízdy PMD po provedené první obsluze nákladiště. Porušení ustanovení § 16 odst. 11 vyhl. č. 173/1995 Sb. a porušení Obsluhovacího řádu nákladiště Praha-Žižkov.

Nezajištění místa mimořádné události, u HDV 742.027-6 v čele PMD byla mezi vznikem MU a vyjmutím rychloměrného proužku provedena manipulace s hodinovým strojkem rychloměru. Porušení ustanovení § 9 odst. 3, odst. 4, písm. a), c) vyhl. č. 376/2006 Sb.

Nečitelné údaje na hektometrovníku v km 3,2 z důvodu zahrnutí zeminou. Porušení ustanovení § 20 odst. 2 vyhl. č. 177/1995 Sb.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

- dopravce ukončil pracovní poměr se strojvedoucím HDV v čele PMD;
- dopravce ukončil pracovní poměr s vedoucím posunu;
- dopravce pozastavil pokračování v pracovní činnosti posunovači do vykonání mimořádné zkoušky;
- dopravce předal posunovači písemné upozornění pro porušení pracovní kázně;
- dopravce vydal k MU Poučný list a seznámí s ním všechny provozní zaměstnance;
- dopravce provedl personální změnu na pozici vedoucí Provozního pracoviště Praha-Libeň;

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Vzhledem ke zjištěným okolnostem a příčinám MU, resp. skutečnosti, že uskutečňování jízd PMD pro obsluhu vleček a nákladišť bylo provozovatelem dráhy Výnosem č. 3 k SŽDC (ČD) D2 č. j.: 14620/10-OŘ ze dne 4. 5. 2010, s účinností od 30. 9. 2010, povoleno do 10. 12. 2011 a od tohoto data se tyto obsluhy řídí technologickými postupy pro jízdu vlaků, nebylo bezpečnostní doporučení DI vydáno.

V Praze dne 17. srpna 2012.

Bc. Petr Šilhavý v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto 1: Pohled na vykolejené DV



Foto 2: Pohled na vykolejené DV



Foto 3: Pohled na výhybku