



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Vjezd vlaku R 641 na obsazenou kolej v ŽST Chotoviny
na trati České Budějovice – Benešov u Prahy

Čtvrtek, 21. 06. 2007

Investigation Report of Railway Accident

Fast train No. 641 entered track occupied by another fast train (No. 644)
in Chotoviny Station (České Budějovice – Benešov u Prahy line)

Thursday, 21st June 2007

Č. j: 6–29/2007–ÚI 4

Summary

Date and time: 21st June 2007, 17:18 (15:18 GMT)
Occurrence type: other
Type of train: fast train No. 641
Location: Chotoviny station

Consequences: 0 fatality, 0 injuries, total cost CZK 0

Direct cause: wrong side signalling failure
Underlying cause: none
Root cause: none

Recommendation: not issued

Obsah

Summary	3
1 Souhrn	7
2 Údaje týkající se mimořádné události	7
2.1 Mimořádná událost	7
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události:.....	7
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby:.....	7
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku:.....	7
2.2 Okolnosti mimořádné události	8
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci:.....	8
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel:.....	8
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení):.....	8
2.2.4 Použití komunikačních prostředků:.....	8
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti:.....	8
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí:.....	9
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí:.....	9
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	9
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru:.....	9
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku:.....	9
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí:.....	9
2.4 Vnější okolnosti	9
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje:.....	9
3 Záznam o podaných vysvětleních	10
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události	10
3.1.1. Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru:.....	10
3.1.2. Jiné osoby:.....	10
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	10
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny:.....	10
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování:.....	11
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky:.....	11
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty:.....	11
3.3 Právní a jiná úprava	11
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy:.....	11
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy:.....	12
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	12
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat:.....	12
3.4.2 Součástí dráhy:.....	12
3.4.3 Komunikační prostředky:.....	12
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat:.....	12

3.5 Dokumentace o provozním systému.....	13
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy:.....	13
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně dokladů ze záznamového zařízení:.....	13
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události:.....	13
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	13
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události:.....	13
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu:.....	13
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání:.....	13
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru:.....	14
4 Analýza a závěry.....	14
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	14
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3.....	14
4.2 Rozbor.....	14
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb:.....	14
4.3 Závěry.....	14
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:.....	14
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou:.....	15
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti:.....	15
4.4 Doplnující zjištění.....	15
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách:.....	15
5 Přijatá opatření.....	15
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata:.....	15
6 Bezpečnostní doporučení.....	15
6.1 Bezpečnostní doporučení jsou určena Drážnímu úřadu a pokud to vyžaduje povaha doporučení i jiným úřadům nebo osobám:.....	15
7 Přílohy.....	16

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

1 Souhrn

Dne 21. 06. 2007 v 17:18 hodin došlo na dráze železniční celostátní České Budějovice – Benešov u Prahy v železniční stanici (dále jen ŽST) Chotoviny k vjezdu vlaku R 641, jedoucím z Prahy do Českých Budějovic, na obsazenou 1. staniční kolej vlakem R 644 bez následků. Vlak R 641 zastavil 140 m před čelem vlaku R 644.

Příčinou mimořádné události bylo dovolení jízdy vlaku R 641 na kolej obsazenou vlakem R 644.

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy jsou ČD, a. s.

Bezpečnostní doporučení Drážní inspekcí přijato nebylo.

2 Údaje týkající se mimořádné události

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události:

21.06.2007, 17:18 hodin, ŽST Chotoviny, Uzlová železniční stanice (dále jen UŽST) Tábor, trať České Budějovice – Benešov u Prahy, km 90,355.

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

Za vjezdu vlaku R 641 do ŽST Chotoviny, při postavené vlakové cestě pro vlak projíždějící, tj. na první a z první staniční koleje, došlo k vjezdu tohoto vlaku na první staniční kolej obsazenou vlakem R 644, který zde mimořádně zastavil z důvodu poruchy hnacího drážního vozidla (dále jen HDV), a to bez následků. Vlak R 641 zastavil před stojícím vlakem R 644 ve vzdálenosti 140 m. ŽST Chotoviny se nachází na železniční celostátní jednokolejné dráze České Budějovice – Benešov u Prahy v km 90,355.

Integrovaný záchranný systém nebyl aktivován, k újmě na zdraví ani k jiné škodě nedošlo.

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 v souladu s § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí na místě jejího vzniku nezahájila a po oznámení na Centrální ohlašovací pracoviště DI (dále jen COP

DI) vydala bez odkladu souhlas k uvolnění dráhy. Na místě byla přítomná pověřená odborně způsobilá osoba provozovatele dráhy a drážní dopravy z Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Plzeň.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

- strojvedoucí vlaku R 641 – zaměstnanec ČD, a. s. - Depo kolejových vozidel (dále jen DKV) České Budějovice
- strojvedoucí vlaku R 644 – zaměstnanec ČD, a. s. - DKV České Budějovice
- výpravčí vlaků – zaměstnanec ČD, a. s. - UŽST Tábor
- signalista St 1 – zaměstnanec ČD, a. s. - UŽST Tábor
- signalista St 2 – zaměstnanec ČD, a. s. - UŽST Tábor

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

Vlak R 641 byl sestaven z HDV 363.078-7 DKV Plzeň, měl 7 vozů, 28 náprav, dopravní hmotnost 302 t, celkovou hmotnost 487 t, potřebná brzdící procenta 103%, skutečná brzdící procenta 116%. Vlak R 644 byl sestaven z HDV 363.086-0 DKV Plzeň, měl 7 vozů, 28 náprav, dopravní hmotnost 302 t, celkovou hmotnost 487 t, potřebná brzdící procenta 103%, skutečná brzdící procenta 116%.

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

ŽST Chotoviny se nachází v km 90,355 železniční celostátní jednokolejné trati č. 704 České Budějovice – Benešov u Prahy, v obvodu UŽST Tábor. ŽST Chotoviny má tři dopravní koleje č. 1, č. 2, č. 3 a je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením kategorie 2a – elektromechanické zabezpečovací zařízení se závislými stavědly St 1, St 2 a doplněným rychlostní návěstní soustavou. Světelná vjezdová i odjezdová návěstidla jsou umístěna vždy vpravo u koleje. Mezistaniční úsek Chotoviny – Sudoměřice u Tábora je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – hradlový poloautoblok se souhlasovými hradly.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků:

Pro komunikaci mezi výpravčím vlaků a signalisty St 1 a St 2 je používáno telefonické spojení se záznamovým zařízením „REDAT“, pro komunikaci mezi výpravčím vlaků a strojvedoucím spojení radiostanicí TRS.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti:

V době vzniku mimořádné události a těsně před ním se v ŽST Chotoviny neprováděly žádné udržovací ani jiné práce.

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

Pro případ vzniku mimořádné události je v ŽST Chotoviny zřízeno ohlašovací pracoviště, a to v dopravní kanceláři. Organizační opatření jsou zpracována ve formě ohlašovacího rozvrhu, který je vyvěšen na ohlašovacím pracovišti. Zde jsou uvedeny závazné pokyny pro ohlášení mimořádné události a potřebná telefonická spojení (pohotovost provozovatele dráhy a drážní dopravy, jednotlivé složky integrovaného záchranného systému).

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

Integrovaný záchranný systém nebyl aktivován. Nehodové pomocné prostředky nebylo nutné použít, zásah složek integrovaného záchranného systému nebyl potřebný.

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:

Mimořádná událost neměla následky, nedošlo k žádné újmě na zdraví osob.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku:

Při mimořádné události nedošlo k žádné škodě.

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

Při mimořádné události nedošlo k žádné škodě.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje:

V době vzniku mimořádné události bylo + 19° C, zataženo, silný vítr, viditelnost dobrá.

3 Záznam o podaných vysvětleních

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události.

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

Výpravčí vlaků v zápise uvádí, že při zjišťování volnosti koleje pro vlak R 641 vyšla před dopravní kancelář, ale do kolejiště nedošla, protože na 2. staniční koleji, která je nejbližší dopravní budově, stál vlak Os 8271. Následně nařídila signalistům St 1 a St 2 přípravu vlakové cesty pro průjezd vlaku R 641 „na první a z první koleje“, přestože 1. staniční kolej byla obsazena vlakem R 644. Obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení nařídila postavení této vlakové cesty, kterou signalisté postavili. Signalista St 1 v zápise uvedl, že ve svém obvodu měl 1. staniční kolej volnou, ze stavědla St 1 není vidět do obvodu výpravčího a byl přesvědčený, že vlak R 644, který byl nahlášený jako průjezdný do ŽST Sudoměřice u Tábora, ŽST Chotoviny projel. Signalistka St 2 v zápise uvádí, že si při stavění vlakové cesty pro vlak R 641 na 1. staniční kolej neuvědomila, že je tato obsazena vlakem R 644 a výpravčí vlaků na obsazení 1. staniční koleje neupozornila. Strojvedoucí vlaku R 641 při jízdě vlaku k předvěsti vjezdového návěstidla ŽST Chotoviny zaslechl v radiostanici TRS útržkovitý hovor týkající se první staniční koleje v ŽST Chotoviny. Přestože na předvěsti vjezdového návěstidla byla návěst „Volno“, snižoval rychlost vlaku. Při jízdě kolem vjezdového návěstidla ŽST Chotoviny s návěstí „Volno“ spatřil na 1. staniční koleji stojící vlak R 644. Ihned použil rychlobrzdu a zastavil 140 m od čela tohoto vlaku.

3.1.2. Jiné osoby:

Vysvětlení od jiných osob nebylo požadováno.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy na trati České Budějovice – Benešov u Prahy jsou České dráhy, a. s. Dráha a drážní doprava je provozována na základě vydaného úředního povolení k provozování dráhy a udělené licence k provozování drážní dopravy. V souladu s ustanovením zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.) a vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.), vydal tento provozovatel vnitřní předpisy pro provozování dráhy a drážní dopravy. Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy obsahuje určení organizačních složek, jejich působnost a stanovení odpovědnosti jednotlivých zaměstnanců. Provozovatel ČD, a. s. požádal bezpečnostní orgán – Drážní úřad o vydání osvědčení o bezpečnosti provozovatele podle ustanovení zákona o dráhách.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování:

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce jsou dány příslušnými právními předpisy, dále pak řídicími akty a vnitřními předpisy provozovatele v souladu se zákoníkem práce a příslušnými předpisy. Jejich prosazování je dáno prováděním kontroly a přijímáním nápravných opatření na všech stupních řízení činnosti. Zúčastnění zaměstnanci provozovatele splňují stanovenou odbornou a zdravotní způsobilost.

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky:

Kontrolní činnost provozovatele je prováděna v souladu s platnou legislativou podle ustanovení vnitřních předpisů. Závady v kontrolní činnosti nebyly shledány.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty:

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty je dáno ustanovením zákona č. 266/1994 Sb. a zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti ČD, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Provozovatelem dráhy i drážní dopravy na této dráze celostátní je stejná právnická osoba - ČD, a. s., smlouvy se neuzavírají.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy:

Příslušným komunitárním předpisem je Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 (směrnice o bezpečnosti železnic).

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této mimořádné události byly použity následující vnitrostátní právní předpisy:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, 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.

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

Jinými předpisy provozovatele dráhy a drážní dopravy jsou zejména vnitřní předpisy:

- ČD D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy,
- ČD D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy,
- ČD D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí,
- Sešitový jízdní řád č. 704 pro trať České Budějovice – Benešov u Prahy.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

ŽST Chotoviny se nachází v km 90,355 celostátní jednokolejné trati České Budějovice – Benešov u Prahy, v obvodu UŽST Tábor. Traťové zabezpečovací zařízení je 2. kategorie – hradlový poloautoblok se souhlasovými hradly.

3.4.2 Součásti dráhy:

ŽST Chotoviny je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením kategorie 2a – elektromechanické zabezpečovací zařízení se závislými stavědly St 1 a St 2, doplněné rychlostní návěstní soustavou. Vjezdová návěstidla jsou světelná, odjezdová návěstidla jsou světelná, umístěna vždy vpravo u každé dopravní koleje. Staniční zabezpečovací zařízení bylo v době vzniku mimořádné události bez závad a plně funkční.

3.4.3 Komunikační prostředky:

Komunikační prostředky pro řízení jízd vlaků mezi výpravčím a signalisty St 1 a St 2 je telefonické se záznamovým zařízením „REDAT“.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat:

HDV vlaku R 641 363.078-7 má „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ vydaný ve smyslu § 43 zákona č. 266/1994 Sb., evidenční číslo PZ 8500/00-V.03 vydaný Drážním úřadem dne 07. 06. 2000. Poslední technická kontrola drážního vozidla byla provedena dne 18. 03. 2007. Data se zaznamenávají na rychloměrovém proužku. HDV vlaku R 644 363.086-0 má „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ vydaný ve smyslu § 43 zákona č. 266/1994 Sb., evidenční číslo PZ 0793/04-V.3 vydaný Drážním úřadem dne 20.03.1996. Poslední technická kontrola drážního vozidla byla provedena dne 25.05.2007 v DKV Plzeň. Rozborem rychloměrových proužků uvedených drážních vozidel byla prokázána shoda s vyjádřeními zúčastněných osob.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Opatření činěná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce při přípravě vlakové cesty, tj. pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy bezprostředně před vznikem mimořádné události, neodpovídala stanoveným technologickým postupům provozovatele.

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

Výměna verbálních hlášení, činěná zaměstnanci provozovatele v souvislosti s mimořádnou událostí, vedla k zajištění místa mimořádné události, oznámení vzniku mimořádné události a přijmutí náhradních opatření vzhledem k mimořádnostem nastalých v následném provozování dráhy a drážní dopravy. Tato hlášení byla dokumentována na základě provedeného stažení dat ze záznamového zařízení „REDAT“ a neodpovídala stanoveným technologickým postupům provozovatele.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události:

Zabezpečení místa vzniku mimořádné události do příjezdu vrchního inspektora RIBŽD Plzeň provedli zaměstnanci UŽST Tábor ve spolupráci se strojvedoucím vlaku R 641.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

U všech účastníků mimořádné události byla pracovní doba v souladu se zákoníkem práce a s pracovním řádem dopravce.

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

Zaměstnanci provozovatele drážní dopravy se podrobují pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanoveními 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. Žádné mimořádné osobní situace, které by měly vliv na mimořádnou událost, nebyly zjištěny.

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

V uspořádání vybavení řídicích pracovišť nebyly shledány nedostatky.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru:

K mimořádné události podobného charakteru v ŽST Chotoviny ani v obvodu UŽST Tábor nedošlo.

4 Analýza a závěry

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

K této mimořádné události, vjezdu vlaku R 641 na obsazenou kolej, došlo nedodržením ustanovení § 15, odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Vlaková cesta pro danou jízdu vlaku nesmí být obsazena jinými drážními vozidly“, § 15, odst. 2 věta první vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Vjezd do dopravní s kolejovým rozvětvením se smí bez zavedení dalších opatření povolit, jen je-li vlaková cesta správně postavena a volná podle podmínek odstavce 1.“, § 15, odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Vjezd na kolej obsazenou drážními vozidly lze uskutečnit pouze v odůvodněných případech. Doprovod vlaku musí být o vjezdu na kolej obsazenou drážními vozidly zpraven a jízda vlaku se od první pojížděné výhybky před místem obsazení koleje řídí podmínkami jízdy podle rozhledových poměrů“, § 15, odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb.: „Činnosti při zabezpečení vjezdu, odjezdu a průjezdu vlaků a způsob zabezpečení jízdy vlaků se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy“.

4.2 Rozbor

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

Příčinou mimořádné události bylo nedodržení ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb., § 15, odst. 1 písm. a), § 15, odst. 2 věta první, § 15, odst. 3, § 15, odst. 8 a nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy – ustanovení předpisu ČD D2 (předpis pro organizování a provozování drážní dopravy) čl. 32, 41, 455, 456, 457, 468. Zásah záchranných služeb nebyl potřebný.

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 příčina vzniku mimořádné události je dovození jízdy vlaku R 641 na kolej

obsazenou drážními vozidly – vlakem R 644. Stav drážních vozidel ani stav technických zařízení neměl vliv na vznik této mimořádné události.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou:

Bylo zjištěno nedodržení ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. a stanovených technologických postupů provozovatele dráhy (viz body 4.1 a 4.2). V kvalifikaci osob a údržbě porušení zákonných ustanovení ani porušení vnitřních předpisů zjištěno nebylo.

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

V průběhu šetření nebyly zjištěny příčiny způsobené předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti.

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:

Drážní inspekce v průběhu zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události nezjistila žádné nedostatky nebo opomenutí, které jsou významné pro závěry o příčinách.

5 Přijatá opatření

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

ČD, a. s. přijaly následující opatření :

- vydání Poučného listu s příčinou a okolnostmi vzniku této mimořádné události.
- okamžité pozastavení pracovní činnosti a odborné způsobilosti u zúčastněných zaměstnanců v pracovních zařazeních výpravčí vlaků a signalista St 2 do vykonání mimořádného psychologického vyšetření, vykonání mimořádné odborné zkoušky a provedení mimořádné lékařské prohlídky.

6 Bezpečnostní doporučení

6.1 Bezpečnostní doporučení jsou určena Drážnímu úřadu a pokud to vyžaduje povaha doporučení i jiným úřadům nebo osobám:

Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nepřijala.

V Českých Budějovicích 30. března 2008

František Steier, v. r.
vrchní inspektor Územního inspektorátu
Plzeň

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

7 Přílohy

Plánek dopravní situace v železniční stanici Chotoviny před vznikem MU.

