



**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

## **Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události**

Srážka dvou posunových dílů s následným vykolejením v železniční stanici  
Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever

Úterý, 4. dubna 2017

## **Accident and incident investigation report**

Collision of two shunting operations with consequent derailment at  
Ústí nad Labem hlavní nádraží station – north district

Tuesday, 4<sup>th</sup> April 2017

č. j.: 6-1106/2017/DI

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

## 1 SHRNU TÍ



Zdroj: DI

Skupina události: incident.

Vznik události: 4. 4. 2017, 22.29 h.

Popis události: nedovolená jízda sunutého posunového dílu za seřaďovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“, násilné přestavení výhybky č. 239, vjetí do postavené posunové cesty taženému posunovému dílu, následná srážka a vykolejení.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Praha-Bubeneč – Děčín hl. n., železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever, seřaďovací návěstidlo Se224, km 519,258. Místo srážky se nacházelo mezi výhybkami č. 239 a 241, km 519,362.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);  
IDS CARGO a. s. (dopravce taženého posunového dílu);  
METRANS, a. s. (dopravce sunutého posunového dílu).

Následky: bez zranění;  
celková škoda 4 362 291 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nedovolená jízda sunutého posunového dílu dopravce METRANS, a. s., za seřaďovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“ a vjetí do postavené

posunové cesty taženému posunovému dílu dopravce IDS CARGO a. s.

Příspěvající faktor:

- nebyl Drážní inspekci zjištěn.

Zásadní příčiny:

- jízda sunutého posunového dílu dopravce METRANS, a. s., bez svolení k posunu a souhlasu k posunu za seřaďovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“;
- nezjištění strojvedoucím jako zaměstnancem řídícím posun pohledem nebo dotazem před uvedením sunutého posunového dílu dopravce METRANS, a. s., do pohybu, zda pro zamýšlenou jízdu nepřenosné návěstidlo Se224 dovoluje posun;
- nezjištění okolností ohrožujících bezpečnost při posunu posunovačem, tj. nezjištění návěsti „Posun zakázán“ na seřaďovacím návěstidle Se224, a nedání neprodleně pokynu strojvedoucímu k zastavení sunutého posunového dílu dopravce METRANS, a. s.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekci vydáno.

## SUMMARY

Grade:	incident.
Date and time:	4 <sup>th</sup> April 2017, 22:29 (21:29 GMT).
Occurrence type:	trains collision.
Description:	unauthorized movement of shunting operation (RU METRANS, a. s.) behind a signal device No. Se224, its entry into a route of shunting operation (RU IDS CARGO, a. s.) with consequent collision and derailment.
Type of train:	two shunting operations.
Location:	Ústí nad Labem hl. n. station (north district), signal device No. Se224, km 519,258; place of collision: between switches No. 239 and 241, km 519,362.
Parties:	SŽDC, s. o. (IM); IDS CARGO, a. s. (RU of the shunting operation); METRANS, a. s. (RU of the shunting operation).
Consequences:	0 fatalities, 0 injury; total damage CZK 4 362 291,-
Direct cause:	unauthorized movement of shunting operation (RU METRANS, a. s.) behind the signal device No. Se224 and its entry into a route of shunting operation (RU IDS CARGO, a. s.).
Contributory factor:	none.
Underlying causes:	<ul style="list-style-type: none"><li>• movement of shunting operation (RU METRANS, a. s.) without a permission to shunting behind signal device No. Se224;</li><li>• failure to detection by train driver whether the signal device No. Se224 allow the shunting for the intended ride, before putting shunting operation (RU METRANS, a. s.) into motion;</li><li>• failure to detection of the signal “Shunting forbidden” on signal device No. Se224 by the shunter and not giving immediately a sign to stop to train driver of shunting operation (RU METRANS, a. s.).</li></ul>
Root cause:	none.
Recommendation:	not issued.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	11
2.1 Mimořádná událost.....	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	11
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	20
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	20
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	21
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	22
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	23
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	23
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	23
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	24
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	24
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	24
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	24
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	24
2.4 Vnější okolnosti.....	25
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	25
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	25
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	25
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	25
3.1.2 Jiní svědci.....	29
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	31
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	31
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	31
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	31
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	32
3.3 Právní a jiná úprava.....	33
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	33
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	33
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	34
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	34
3.4.2 Součásti dráhy.....	37

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	37
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	37
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	40
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	40
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	41
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	41
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	41
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	41
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	42
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	42
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	42
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	43
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	43
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	43
4.2 Rozbor.....	45
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	45
4.3 Závěry.....	51
4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení.....	51
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	51
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	51
4.4 Doplnující zjištění.....	52
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	52
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	52
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	52
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	53
7 PŘÍLOHY.....	54

### Seznam použitých zkratk a symbolů

ČD	České dráhy, a. s.
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
DB	Deutsche Bahn AG
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GSM-R	globální systém pro mobilní komunikace na železnici, neveřejná mobilní telekomunikační síť GSM
D-GTX	GATX Rail Germany GmbH
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IDSC	IDS CARGO a. s.
IPTC	IP Touch Call
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
KO	kolejový obvod
LokoTrain	LokoTrain s. r. o.
METRANS	METRANS, a. s.
MRS	místní radiová síť
MU	mimořádná událost
OŘ	Oblastní ředitelství
OŘP	Oddělení operativního řízení provozu
PČR	Policie České republiky
PO	Provozní obvod
PSt	pomocné stavědlo
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
SK	staniční kolej (staniční koleje)
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej (traťové koleje)
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
UN č.	čtyřmístné číslo látky nebo předmětu převzatých ze Vzorových předpisů OSN
ÚS	ústřední stavědlo
UTZ	určené technické zařízení
VI	vrchní inspektor
VZ	mobilní část vlakového zabezpečovače
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice



## Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
TNŽ 34 2620	TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení; Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění

platném v době vzniku mimořádné události

SŽDC D1

vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013

SŽDC (ČD) Z11

vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 55 962/00-O11, s účinností od 1. 1. 2001

Doplňující ustanovení GSM-R

vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., Doplnující ustanovení – k předpisu SŽDC (ČD) Z11 „Předpis pro obsluhu rádiových zařízení systém GSM-R“, schválený dne 28. 4. 2016, pod č. j.: 18066/2016-SŽDC-O12, s účinností od 1. 6. 2016

Směrnice S-02

vnitřní předpis dopravce METRANS, a. s. „Provozování drážní dopravy“, schválený dne 21. 1. 2014, s účinností od 1. 4. 2014

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

#### 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 4. 4. 2017.

Čas: 22.29.23 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Praha-Bubeneč – Děčín hl. n.

Místo: trať 527A Praha-Bubeneč – Děčín hl. n., železniční stanice Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever, seřaďovací návěstidlo Se224, km 519,258. Místo srážky se nacházelo mezi výhybkami č. 239 a 241, km 519,362.

GPS: 50°39'49.69" N, 14°04'35.88" E.



Obr. č. 1: Pohled na místo srážky posunových dílů

Zdroj: DI

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

Dne 4. 4. 2017 ve 22.29 h došlo k nedovolené jízdě sunutého posunového dílu ze staniční koleje č. 210 za seřaďovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“, k násilnému přestavení výhybky č. 239 a vjetí do postavené posunové cesty pro tažený posunový díl jedoucí ze staniční koleje č. 202a na staniční kolej č. 212. V prostoru mezi výhybkami č. 239 a 241 se oba posunové díly čelně srazily.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Při ohledání DV bylo postupováno ve dvou fázích, kdy byly postupně ohledány oba posunové díly. V první fázi byl ohledán sunutý posunový díl dopravce METRANS od místa srážky proti směru jízdy posunového dílu k HDV. Ve druhé fázi byl ohledán tažený posunový díl dopravce IDSC od místa srážky proti směru jízdy posunového dílu k poslednímu TDV. Následně byla ohledána infrastruktura a stav zabezpečovacího zařízení.

#### Stav drážních vozidel:

##### 1. fáze – sunutý posunový díl dopravce METRANS:

- sunutý posunový díl stál na SK č. 210, na výhybkách č. 239 a 241;
- sunutý posunový díl byl sestaven z 8 DV – plošinových nákladních vozů s přepravovanými loženými kontejnery;
- čelo sunutého posunového dílu bylo zaklíněno do HDV taženého posunového dílu dopravce IDSC v místě srážky v km 519,362 ve vzdálenosti 104 m za návěstidlem Se224 ve směru sunutí;
- nárazníky prvního DV v čele sunutého posunového dílu vystoupaly nad nárazníky HDV posunového dílu IDSC a byly poškozeny (viz obr. č. 3);
- DV č. 33 54 4576 953-2 řazené jako první v čele sunutého posunového dílu bylo vykolejené následovně (směr vykolejení náprav byl posuzován ve směru sunutí):
  - přední podvozek – 1. náprava byla oběma koly cca 1 cm nad temenem kolejnic,



## 2. náprava vykolejila vpravo

- zadní podvozek – 1. náprava i 2. náprava vykolejily vpravo



Obr. č. 3: Sražené posunové díly – vlevo HDV dopravce IDSC, vpravo DV dopravce METRANS

Zdroj: DI

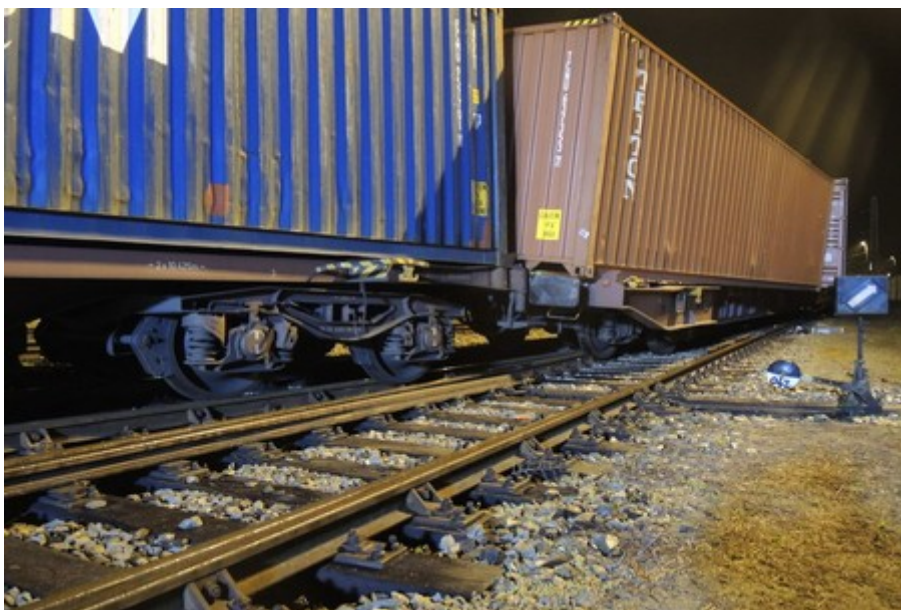
- u 2. nápravy předního podvozku ležely 4 vypadlé pružiny prvotního vypružení;
- oba přepravované kontejnery byly uvolněny z poškozených kotevních trnů a byly posunuty vpravo ve směru sunutí – přední kontejner zadní částí a zadní kontejner přední částí, kontejnery byly posunuty také podélně vzad ve směru sunutí (viz obr. č. 4);



Obr. č. 4: Pohled na posunuté kontejnery

Zdroj: DI

- DV č. 33 54 4960 843-9 řazené jako druhé od čela sunutého posunového dílu bylo vykolejené následovně (směr vykolejení náprav byl posuzován ve směru sunutí):
  - přední podvozek – 1. náprava vykolejila vpravo, 2. náprava nevykolejila (viz obr. č. 5)
  - prostřední podvozek – 1. náprava i 2. náprava vykolejily vpravo
  - zadní podvozek – nevykolejil



Obr. č. 5: Vykolejená DV posunového dílu METRANS

Zdroj: DI

- DV řazená jako třetí až osmé od čela sunutého posunového dílu nebyla vykolejená ani poškozená;
- ve svěšení posunového dílu nebyly zjištěny závady kromě vyvěšené šroubovky mezi sedmým a osmým DV od čela sunutého posunového dílu;
- průběžné potrubí tlakové brzdy bylo propojeno, ve spojení nebyly viditelné závady;
- rukojeti přestavovačů rozvaděčů průběžné tlakové brzdy u prvních pěti DV od čela sunutého posunového dílu byly v poloze „G“ (nákladní), u zbylých tří DV v poloze „P“ (osobní);
- posunový díl byl sunut HDV č. 92 51 7 620 135-6 krátkým představkem vpřed;
- HDV bylo řízeno z I. stanoviště, kde byl umístěn mechanický registrační rychloměr Hasler Bern typu RT13, výr. č. H09.101;
- ohledáním stanoviště osoby řídící DV (dále jen strojvedoucího) bylo zjištěno:
  - zařízení ani okna stanoviště nejevila žádné známky deformace nebo rozbití
  - baterie HDV nebyly zapnuty, všechny kontrolní přístroje mimo manometry ukazovaly nulové hodnoty
  - rukojeť brzdíče přídatné přímočinné brzdy DAKO BP byla v poloze úplného zabrzdění
  - směrová páka byla v poloze „jízda vzad“
  - rukojeť jízdního kontroléru byla v poloze „0“
  - přepínače pozičních světel HDV byly v poloze „dvě bílá světla vpředu i vzadu“
  - mechanický registrační rychloměr ukazoval rychlost 0 km.h<sup>-1</sup>

- konec sunutého posunového dílu stál na SK č. 210 v km 519,139.

## 2. fáze – tažený posunový díl dopravce IDSC:

- posunový díl stál na výhybkách č. 241, 243, 245, 247, 248, 249 a zadní částí na SK č. 202a;
- posunový díl byl sestaven z 20 TDV – prázdných cisternových vozů po přepravě nebezpečné věci dle RID (33 UN č. 1114 – benzen) bez úniku nebezpečné látky;
- čelo HDV posunového dílu bylo zaklíněno do čela sunutého posunového dílu dopravce METRANS v místě srážky v km 519,362;
- HDV č. 92 54 2 742 522-6 spojené ve vícenásobném řízení s HDV č. 92 54 2 742 516-8 mělo poškozené nárazníky na obou stranách, přičemž čelní pravý ve směru posunu byl ulomený a ležel pod prvním podvozkem sunutého DV dopravce METRANS;
- obě HDV jela dlouhými představky vpřed;
- HDV 742.522-6 vykolejilo čtvrtou nápravou vlevo ve směru posunu;
- HDV 742.516-8 nevykolejilo;
- nárazníky prvního HDV v čele posunového dílu vystoupaly nad nárazníky druhého HDV, které byly rovněž poškozeny, a vzájemně se dotýkaly čel HDV (viz obr. č. 6);



Obr. č. 6: Poškozená HDV dopravce IDSC

Zdroj: DI

- mezi oběma HDV byl poškozený přechodový můstek, napájecí potrubí i průběžné potrubí tlakové brzdy;
- obě HDV měla poškozené chladicí okruhy a chladicí kapalina unikala do kolejiště;
- HDV 742.522-6 bylo řízeno z I. stanoviště, kde byl umístěn elektronický rychloměr typu MESIT;
- ohledáním stanoviště strojvedoucího (HDV 742.522-6) bylo zjištěno:
  - zařízení ani okna stanoviště nejevila žádné známky deformace nebo rozbití
  - svítla kontrolka zapnutí baterií HDV

- rukojeť brzdíče přídatné přímočinné brzdy DAKO BP byl v poloze úplného zabrzdění
- na horní části ovládacího pultu HDV byla umístěna zapnutá radiostanice VS67 s modulem GSM-R (CZ), do které byl přihlášen vlak č. 56129
- ukazatele otáček spalovacího motoru, tlaku motorového oleje, tlaku ve válcích a turbodmychadla spalovacího motoru byly na nulové hodnotě
- směrová páka byla v poloze „jízda vpřed“
- rukojeť jízdního kontroléru byla v poloze „0“
- ukazatel velikosti trakčního proudu ukazoval hodnotu 0 kA
- přepínače pozičních světel HDV byly v poloze „dvě bílá světla vpředu“
- elektronický rychloměr typu MESIT ukazoval hodnotu 0 km.h<sup>-1</sup>
- ohledáním stanoviště HDV 742.516-8 bylo zjištěno:
  - zařízení ani okna stanoviště nejevila žádné známky deformace nebo rozbití
  - HDV bylo po celou dobu jízdy ovládáno z HDV 742.522-6 vzájemným zapojením do vícečlenného řízení
  - vlakový zabezpečovač byl zapnut v režimu „POSTRK“
  - elektronický rychloměr typu MESIT ukazoval hodnotu 0 km.h<sup>-1</sup>
- ve svěšení posunového dílu nebyly zjištěny závady;
- průběžné potrubí tlakové brzdy bylo propojeno, ve spojení nebyly viditelné závady;
- rukojeti přestavovačů rozvaděčů průběžné tlakové brzdy všech 20 TDV byly v poloze „P“ (osobní);
- poslední TDV bylo označeno návěstí „Konec vlaku“;
- konec taženého posunového dílu stál na SK č. 202a v km 519,712.

#### Stav infrastruktury:

- výhybka č. 239 byla obsazena DV sunutého posunového dílu dopravce METRANS;
- levý jazyk výhybky ve směru sunutí posunového dílu ze SK č. 210 byl odlehlý od opornice, pravý jazyk byl přilehlý k opornici a hákový závěr byl zaklesnutý;
- na vnitřní straně levého jazyka výhybky byla viditelná stopa po dření okolků kol DV;
- žluté výhybkové závaží směřovalo od kolejnice, na návěstním tělese výhybky byla návěst „Jízda zleva“ (viz obr. č. 7);
- v jazykové a střední části výhybky došlo k směrové deformaci, byla poškozena upevňovací a propojky mezi jazykem a opornicí;
- výhybka č. 241 byla řádně přestavena do vedlejšího směru (pro jízdu na SK č. 210 nebo SK č. 212);
- ve střední a srdcovkové části této výhybky došlo k směrové deformaci, byla poškozena upevňovací a dřevěný pražec v srdcovkové části;
- výhybky č. 243, 245, 247 a 248 byly řádně přestaveny do přímého směru a nebyly poškozeny;
- výhybka č. 249 byla řádně přestavena do vedlejšího směru a nebyla poškozena.



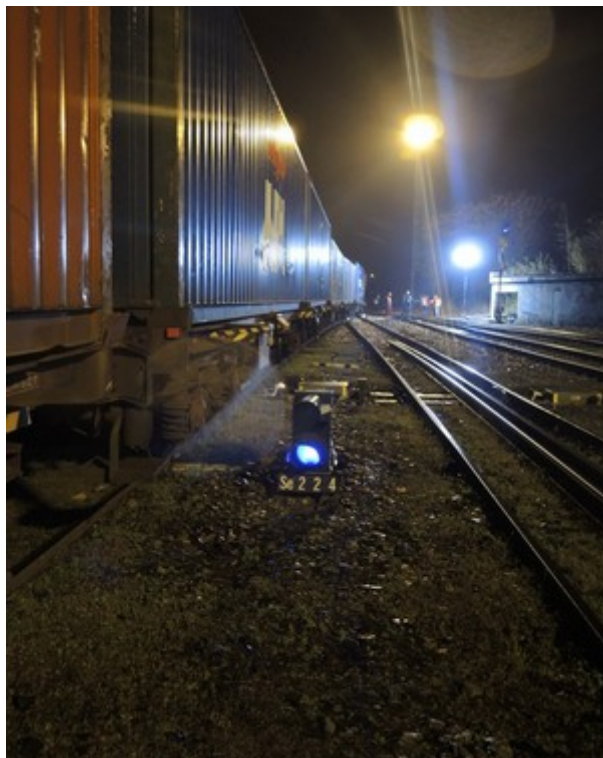


Obr. č. 7: Návěst „Jízda zleva“ na výhybce č. 239

Zdroj: DI

#### Stav zabezpečovacího zařízení:

- na seřadovacím návěstidle Se224, umístěném vpravo přímo vedle SK č. 210 a platném pouze pro tuto SK, svítila návěst „Posun zakázán“ (modré světlo – viz obr. č. 8).

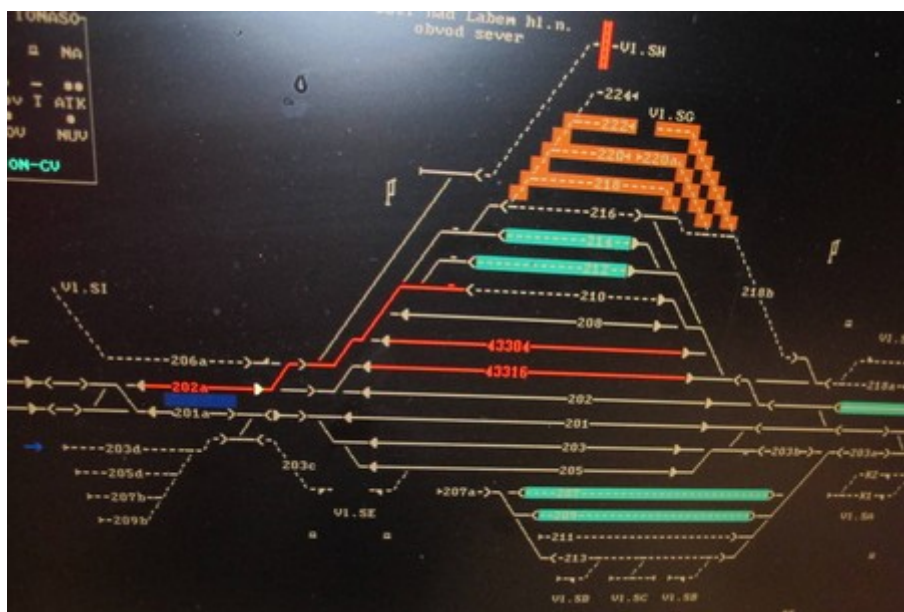


Obr. č. 8: Seřadovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“

Zdroj: DI

Požadovaná viditelnost tohoto návěstidla na vzdálenost 100 m byla shledána bez závad;

- na seřadovacím návěstidle Se230, umístěném vpravo přímo vedle koleje a platném pouze pro tuto kolej, svítila návěst „Posun zakázán“ (modré světlo);
- na cestovém návěstidle Sc202a, umístěném vpravo přímo vedle SK č. 202a a platném pouze pro tuto SK, svítila návěst „Posun dovozen“ (bílé světlo);
- mezi seřadovacím návěstidlem Se224 a výhybkou č. 239 (ve směru sunutého posunového dílu) byla na SK č. 210 umístěna výkolejka Vk207 a ve stejné kilometrické poloze mezi seřadovacím návěstidlem Se225 a výhybkou č. 239 byla na SK č. 212 umístěna výkolejka Vk208, obě výkolejky byly v poloze mimo kolejnici;
- výhybky č. 239, 241, 243, 245 a 247 byly opatřeny elektromotorickými přestavníky s výměnovými návěstidly;
- výhybka č. 249 byla opatřena elektromotorickým přestavníkem s čelistovým závěrem;
- na monitoru JOP SZZ 3. kategorie typu ESA 11 na pracovišti u výpravčího 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever bylo indikováno obsazení kolejových úseků DV mezi SK č. 202a a SK č. 210 (viz obr. č. 9);
- na SK č. 204 a č. 206 bylo indikováno obsazení kolejových úseků DV;
- na cestovém návěstidle Sc202a byla indikována návěst „Posun dovozen“ (bílé světlo);
- na seřadovacích návěstidlech Se230 a Se224 byla indikována návěst „Posun zakázán“ (modré světlo);



Obr. č. 9: Pohled na monitor JOP SZZ

Zdroj: DI

- žádná jiná jízdní cesta v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever nebyla postavena;
- v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever nebyla evidována žádná porucha.

Při MU byl aktivován IZS.

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

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

MU oznámena na COP DI dne: 4. 4. 2017, ve 22.48 h (tj. 19 min po vzniku MU).

Způsob oznámení: telefonicky.

Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (IDSC).

MU oznámena na COP DI dne: 4. 4. 2017, ve 23.42 h (tj. 1 h 13 min po vzniku MU).

Způsob oznámení: telefonicky.

Oznámeno pověřenou osobou za: dopravce (METRANS).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 5. 4. 2017, ve 3.36 h (tj. 5 h 7 min po vzniku MU).

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

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 4. 4. 2017, a to na základě závažnosti mimořádné události.

Šetření DI na místě MU: 3x inspektor ÚI Čechy.

Sestavení vyšetřovacího týmu: 2x inspektor ÚI Čechy.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

Drážní inspekce neobdržela v průběhu šetření žádné podněty, ani vyjádření.

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

## **2.2 Okolnosti mimořádné události**

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever, zaměstnanec SŽDC, OŘ Ústí nad Labem, PO Ústí nad Labem.

Dopravce (IDSC):

- strojvedoucí taženého posunového dílu, zaměstnanec LokoTrain.

Dopravce (METRANS):

- strojvedoucí sunutého posunového dílu, zaměstnanec METRANS;
- posunovač sunutého posunového dílu, zaměstnanec METRANS.

Třetí strana:

- třetí strana nebyla zúčastněna.

Ostatní osoby, svědci:

- strojvedoucí (v režimu režijní jízdy) taženého posunového dílu, zaměstnanec IDSC;
- strojvedoucí vlaku Nex 43304 (stojícího na SK č. 206), zaměstnanec METRANS Rail s. r. o.

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

Posunový díl 1:	IDSC	Sestava posunového dílu:		Držitel:
Délka (m):	350	HDV:	92 54 2 742 522-6	IDSC
Počet náprav:	88	HDV:	92 54 2 742 516-8	IDSC
Hmotnost (t):	728	TDV (za HDV):		
Potřebná brzdicí procenta (%):	-	1.	33 80 7832 094-6	D-GTX
Skutečná brzdicí procenta (%):	-	2.	33 80 7832 087-0	D-GTX
Chybějící brzdicí procenta (%):	-	3.	33 80 7832 066-4	D-GTX
Stanovená rychlost (km.h <sup>-1</sup> )	40	4.	33 80 7832 099-5	D-GTX
Způsob brzdění:	-	5.	33 80 7832 095-3	D-GTX
Režim brzdění:	P	6.	33 80 7832 097-9	D-GTX
		7.	33 80 7832 090-4	D-GTX
		8.	33 80 7832 074-8	D-GTX
		9.	33 80 7832 105-0	D-GTX
		10.	33 80 7832 083-9	D-GTX
		11.	33 80 7832 100-1	D-GTX
		12.	33 80 7832 082-1	D-GTX
		13.	33 80 7832 091-2	D-GTX
		14.	33 80 7832 084-7	D-GTX
		15.	33 80 7832 071-4	D-GTX
		16.	33 80 7832 070-6	D-GTX
		17.	33 80 7832 076-3	D-GTX
		18.	33 80 7832 104-3	D-GTX
		19.	33 80 7832 109-2	D-GTX
		20.	33 80 7832 078-9	D-GTX

### Pozn. k posunového dílu 1:

- tažený posunový díl dopravce IDSC;
- posunový díl byl sestaven z prázdných cisternových vozů po přepravě nebezpečné věci dle RID (33 UN č. 1114 – benzen) – bez úniku nebezpečné látky;
- všechna TDV řady Zaens, vlastník i držitel společnost GATX Rail Germany GmbH;
- při MU poškozená DV jsou žlutě podbarvena.

Posunový díl 2:	METRANS	Sestava posunového dílu:		Držitel:
Délka (m):	223	HDV:	92 51 7 620 135-6	CZ-MT
Počet náprav:	40	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	602	1.	33 54 4576 028-3	CZ-MT
Potřebná brzdicí procenta (%):	-	2.	37 80 4576 139-2	D-MT
Skutečná brzdicí procenta (%):	-	3.	33 54 4576 374-1	CZ-MT
Chybějící brzdicí procenta (%):	-	4.	33 54 4960 327-3	CZ-MT
Stanovená rychlost (km.h <sup>-1</sup> )	30	5.	33 54 4960 449-5	CZ-MT
Způsob brzdění:	-	6.	33 54 4960 461-0	CZ-MT
Režim brzdění:	G + P	7.	33 54 4960 843-9	CZ-MT
		8.	33 54 4576 953-2	CZ-MT

**Pozn. k posunového dílu 2:**

- sunutý posunový díl dopravce METRANS;
- sunutá DV řady Sggnss a Sggrss, vlastník i držitel společnost METRANS;
- sunutý posunový díl byl sestaven z plošinových nákladních vozů s přepravovanými loženými kontejnery;
- při MU poškozená DV jsou žlutě podbarvena.

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

Žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží leží na železniční dráze celostátní Praha-Bubeneč – Děčín hl. n. Stanice je rozdělena na tři obvody – obvod jih, obvod osobní nádraží a obvod sever. Žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever leží v km 518,272 trati 527A Praha-Bubeneč – Děčín hl. n., v přilehlých mezistaničních úsecích je trať dvukolejná.

Žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever je vybavena SZZ typu ESA11 s počítači náprav Frauscher AZF a kolejovými obvody KOA-1. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zabezpečovací zařízení 3. kategorie, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Zařízení je umístěno v ústředním stavědle žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever a je obsluhováno výpravčími z JOP.

Mezistaniční úsek žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever – žst. Povrly je vybaven TZZ – obousměrným automatickým blokem ABE-1 s automatickou činností oddílových návěstidel, včetně přenosu VZ.

Obvod sever žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží je rozdělen na 9 posunovacích obvodů. Posunovací obvod 6 zahrnuje SK č. 206, 208, 210, 212, 214 a výtažnou kolej č. 206a od návěstidla Se231 do km 520,143, tj. k začátku dráhy – vlečky „Vlečka – přístav Ústí nad Labem“. Výhybky a výkolejky v tomto obvodu jsou ovládány z JOP výpravčím nebo místně z PSt 202. Za tento posunovací obvod odpovídá výpravčí 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever.

Dle SŘ žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever jsou SK č. 210 a 212 dopravní koleje – odjezdové koleje směr žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod osobní nádraží. Užitečná délka SK č. 210 je vymezená polohou návěstidel Sc210 a Se224 a činí 563 m, užitečná délka SK č. 212 je vymezená polohou návěstidel Sc212 a Se225 a činí 527 m. Nejnepříznivější spád obou SK je 0,5 ‰ ve směru k žst. Povrly. SK č. 210 a 212 nejsou vybaveny zařízením pro kontrolu volnosti a obsazenosti kolejových úseků.

Světelné návěstidlo Se224 je seřaďovací návěstidlo typu AŽD 70 v trpasličím provedení. Návěst „Posun zakázán“ – modré světlo bylo dostatečně viditelné a jeho viditelnost nebyla rušena žádnou překážkou.

Výhybka č. 239 je jednoduchá pravostranná výhybka tvaru J S49 1:9-300 Pp na dřevěných pražcích, do koleje byla vložena v roce 1979. Výměnová část výhybky je vybavena hákovými závěry a na pravé straně elektromotorickým přestavníkem EP 600.

Nejvyšší dovolená rychlost v místě vzniku MU byla vyhláškou č. 173/1995 Sb.

stanovena pro posun sunutím na  $v = 30 \text{ km.h}^{-1}$  a pro posun tažením na  $v = 40 \text{ km.h}^{-1}$ .

#### 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 22.29 h použil strojvedoucí vlaku Nex 43304 vozidlovou radiovou stanici k ohlášení vzniku MU výpravčímu 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever;
- 22.30 h použil strojvedoucí posunového dílu METRANS přenosnou radiovou stanici MRS k ohlášení vzniku MU výpravčímu 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever;
- 22.32 h vedoucí dispečer CDP Praha – OŘP pro oblast Ústí nad Labem přijal ohlášení o vzniku MU od výpravčího 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever a aktivoval IZS.

Komunikace mezi oběma strojvedoucími, vedoucím dispečerem a výpravčím 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever byla zaznamenávána.

Strojvedoucí posunového dílu METRANS používal při komunikaci s výpravčím 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever při provádění posunu přenosnou radiovou stanici MOTOROLA typu P040 (PK302C) a při komunikaci s posunovačem přenosnou radiovou stanici MOTOROLA typu CP040 (PG502CB).

Komunikace mezi strojvedoucím a posunovačem posunového dílu METRANS (uskutečňovaná prostřednictvím přenosné radiové stanice) nebyla zaznamenávána.

#### 2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

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

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

- 22.29 h – ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Nex 43304 výpravčímu 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever;
- 22.30 h – ohlášení vzniku MU strojvedoucím posunového dílu METRANS výpravčímu 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever;
- 22.32 h – MU ohlášena výpravčím 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever dle ohlašovacího rozvrhu vedoucímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Ústí nad Labem;
- 22.35 h – MU ohlášena vedoucím dispečerem CDP Praha – OŘP pro oblast Ústí nad Labem na O18 SŽDC;
- 22.42 h – MU ohlášena vedoucím dispečerem CDP Praha – OŘP pro oblast Ústí nad Labem na IZS;

- 22.48 h – MU ohlášena pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI;
- 23.50 h – ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI, PČR, SŽDC a METRANS;
- 5. 4. 2017 ve 3.36 h – přítomným inspektorem DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 5. 4. 2017 v 19.10 h – zahájení nepředpokládané výluky po nakolejení DV;
- 10. 4. 2017 v 15.00 h – došlo k ukončení nepředpokládané výluky a k úplnému obnovení provozu.

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

Plán IZS vzhledem k charakteru MU byl aktivován. Plán IZS aktivoval ve 22.42 h, tj. 13 minut po vzniku MU, vedoucí dispečer CDP Praha – ORP pro oblast Ústí nad Labem.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Hasičská záchranná služba SŽDC, JPO Ústí nad Labem;
- PČR, Obvodní oddělení Ústí nad Labem – Krásné Březno;
- PČR, SKPV Ústí nad Labem.

## **2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda**

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

Při MU nedošlo k újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravců, osob ve smluvním poměru a ani u cestujících a třetích osob.

### **2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku**

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

### **2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí**

Provozovatelem dráhy a dopravci byla vyčíslena škoda na:

- |                                      |               |
|--------------------------------------|---------------|
| • HDV (posunový díl dopravce IDSC)   | 1 839 004 Kč; |
| • DV (posunový díl dopravce METRANS) | 2 205 000 Kč; |
| • zařízení dráhy                     | 318 287 Kč;   |
| • životním prostředí                 | 0 Kč.         |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku



vyčíslena celkem na 4 362 291 Kč.

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 7°C, noční doba, umělé osvětlení, viditelnost nesnížena.

## 3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

#### 3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- **výpravčí 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever** – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - dne 4. 4. 2017 nastoupil na noční směnu jako výpravčí 2 na ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever;
  - na začátku noční směny mu telefonicky oznámil provozní dispečer CDP Ústí nad Labem, že vlak Pn 56197 dopravce IDSC bude v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever odstaven na SK č. 212;
  - v průběhu směny probíhal posun dopravce METRANS, spočívající v rozřazování zátěže od vlaku Nex 43315;
  - kolem 21. h byl proveden posun tohoto dopravce se zátěží z dráhy – vlečky České přístavy na SK č. 208;
  - dále probíhal posun přes zhlaví směrem k osobnímu nádraží spočívající v rozřazení zátěže vlaků, které předtím přijely do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever, a přistavení zátěže na SK č. 210 určené na dráhu – vlečku České přístavy;
  - komunikace při tomto posunu probíhala pomocí rádiového zařízení se strojvedoucím dopravce METRANS, během této komunikace bylo mimo jiné domluveno, že následně bude proveden posun ze SK č. 210 na SK č. 206a a potom na dráhu – vlečku České přístavy;
  - po 22. h obdržel předvídaný odjezd vlaku Pn 56197 a postavil normální obsluhou SZZ vlakovou cestu z 1. TK od žst. Povrly na SK č. 202a;
  - v průběhu jízdy vlaku Pn 56197 ho telefonicky kontaktoval strojvedoucí tohoto vlaku a domluvili následný posun ze SK č. 202a na SK č. 212, což je běžný postup;
  - postavil proto normální obsluhou posunovou cestu ze SK č. 202a na SK č. 212, závěr posunové cesty byl uskutečněn;
  - na monitoru SZZ sledoval vjezd vlaku Pn 56197 na SK č. 202a a následně i jízdu posunu se soupravou tohoto vlaku na SK č. 212;
  - posun probíhal bez závad, po chvíli ale zpozoroval na monitoru SZZ signalizaci rozřezu výhybky č. 239 a obsazení úseku za seřaďovacím návěstidlem Se224;

- zároveň zazněl i akustický signál rozřezu výhybky;
- po chvíli mu pomocí GSM-R zavolal strojvedoucí stojícího HDV na SK č. 204 nebo 206 a oznámil mu, že došlo ke srážce drážních vozidel;
  - vznik MU ohlásil podle Ohlašovacího rozvrhu a vyčkal příchodu vyšetřujících osob;
  - souhlas k posunu pro posunový díl dopravce METRANS udělen nebyl, pouze byl asi před půlhodinou sjednán průběh posunu;
  - komunikaci mezi zaměstnanci dopravce METRANS neslyšel;
  - strojvedoucímu vlaku Pn 56197 se pokusil volat, aby se ho zeptal, zda stihne dojet do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever v čase 22.30 h kvůli jízdě osobního vlaku, protože se mu zdálo, že prodlužuje jízdní doby.
- **strojvedoucí posunového dílu dopravce IDSC** – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
    - dne 4. 4. 2017 nastoupil na noční směnu jako strojvedoucí pro dopravce IDSC společně s druhým strojvedoucím v žst. Děčín-Prostřední Žleb, ze které vedl HDV zapojené ve vícenásobném řízení do žst. Bad Schandau;
    - po přivěšení HDV k soupravě DV tvořících vlak Nex 44391/Pn 56197 a splnění všech úkonů před odjezdem byl vlak vypraven a jízda probíhala bez závad;
    - mezi žst. Děčín hl. n. a žst. Povrly zavolal ze svého služebního mobilního telefonu výpravčímu ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever a sjednal s ním mimo jiné i posun ze SK 202a na SK č. 212, výpravčí mu dal svolení k posunu;
    - vjezd do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever proběhl bez závad;
    - na cestovém návěstidle Sc202a i na následném trpasličím návěstidle viděl svítit návěst „Posun dovolen“, což mu potvrdil i druhý strojvedoucí, a proto pokračoval dále cestou posunu ze SK č. 202a směrem na SK č. 212;
    - ještě před minutím cestového návěstidla Sc202a snížil rychlost na cca 15 km.h<sup>-1</sup>;
    - HDV, které jelo dlouhým představkem vpřed, vedl z I. stanoviště vpravo ve směru jízdy;
    - po ujetí cca 100 m za cestovým návěstidlem zpozoroval, že proti nim jede sunutý posunový díl;
    - okamžitě zavedl rychločinné brzdění a upozornil druhého strojvedoucího;
    - na 1. sunutém DV vpravo ve směru sunutí viděl zaměstnance, který asi ve vzdálenosti 40 – 50 m od čela jejich HDV seskočil z DV a utíkal pryč směrem vpravo ve směru sunutí;
    - po chvíli došlo ke srážce;
    - brzdy jejich vlaku a následně posunového dílu byly bez závad s velmi dobrým brzdícím účinkem;
    - přišel k nim nějaký zaměstnanec, asi dopravce METRANS, a dotázal se jich, zda neutrpěli újmu na zdraví;
    - dále vyčkal příjezdu vyšetřujících zaměstnanců;
    - žádnou komunikaci zaměstnanců dopravce METRANS neslyšel a ani neví, jak spolu komunikovali.
  - **strojvedoucí posunového dílu dopravce IDSC** – z Úředního záznamu o podaném

vysvětlení PČR vyplývá:

- dne 4. 4. 2017 nastoupil do zaměstnání a jako poslední mu byl přidělen vlak 56129, na který nastoupil v Německu v žst. Bad Schandau a vlak vezli do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever;
  - vlakem zastavili u cestového návěstidla v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever a čekali na pokyn;
  - telefonicky jim bylo sděleno, že mají postavenou vlakovou cestu a po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle vyrazili vpřed na SK č. 212;
  - po chvíli si všiml, že proti nim jede další souprava a to sunutím, vpředu na levé straně z jeho pohledu stál posunovač, který z vlaku seskočil a někam zmizel;
  - když zjistil, že může dojít ke srážce, ihned začal brzdit, aby zabránil srážce;
  - mohl jet rychlostí asi 15 – 20 km.h<sup>-1</sup>, souprava proti němu nestála, byla v pohybu;
  - došlo ke srážce lokomotivy, která byla spojená ještě s další lokomotivou a soupravou 20 prázdných cisteren, s protější soupravou;
  - celou dobu byl s ním kolega strojvedoucí, který ale neřídil, byl pouze jako druhý strojvedoucí pro jízdu v Německu;
  - srážku ihned oznámil vedoucímu provozu, dále informoval výpravčího a dispečera;
  - věděl, že došlo pouze ke škodě na majetku, posunovač stačil seskočit a on žádné zranění necítil;
  - dechovou zkoušku na místě nehody měl s negativním výsledkem a při nástupu do zaměstnání byl schopen normálně řídit bez zdravotních problémů;
  - k celé věci pouze opravil, že nejdříve byla postavena vlaková cesta a pak dostali pokyn, neboli svolení k posunu.
- strojvedoucí posunového dílu dopravce IDSC – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI vyplývá:
    - strojvedoucí využil svého práva odepřít podání vysvětlení DI.
  - strojvedoucí posunového dílu dopravce METRANS – ze Zápisu se zaměstnancem ze dne 5. 4. 2017 mimo jiné vyplývá:
    - prováděli obsluhu vlaků v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever posunem na zhlaví pod Mariánskou skálou;
    - odvěsy odebrané z vlaků na SK č. 204 a 206 sestavili na SK č. 210 a sunuli posunový díl směrem na děčínské zhlaví;
    - další předpokládaný posun byl na SK č. 206a;
    - posunovač mu při sunutí soupravy dával řádně návěsti pro sunutí soupravy;
    - přímo před srážkou znejistěl z polohy dalších vozidel na zhlaví, na což zareagoval brzděním, to ale nesnížilo rychlost soupravy a došlo ke srážce;
    - po nárazu šel směrem k čelu sunuté soupravy, aby zjistil zdravotní stav posunovače a dalších osob;
    - událost oznámil výpravčímu ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever a dispečerovi terminálu METRANS Ústí nad Labem.
  - strojvedoucí posunového dílu dopravce METRANS – ze Zápisu se zaměstnancem

ze dne 29. 5. 2017 mimo jiné vyplývá:

- posun zřejmě nesjednali;
  - osobou pověřenou sjednáním posunu je strojvedoucí.
- strojvedoucí posunového dílu dopravce METRANS – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI vyplývá:
    - v obvodu žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží jezdí jako strojvedoucí od roku 1983, s traťovými poměry v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží a Staničním řádem žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží byl prokazatelně seznámen;
    - posun sjednává on jako osoba řídící posun zásadně s výpravčím, jak to bylo konkrétně dne 4. 4. 2017, si nevybavuje;
    - pro komunikaci s výpravčím používal přenosnou vysílačku a pro komunikaci s posunovačem přenosnou vysílačku s frekvencí METRANS;
    - nevybavuje si, na základě jakého pokynu uvedl posunový díl do pohybu;
    - komunikaci s posunovačem po uvedení posunového dílu do pohybu si nevybavuje, ale určitě nějaká proběhla;
    - ze stanoviště, odkud ovládal HDV, neměl výhled na seřaďovací návěstidlo Se224 a nevybavuje si, zda zjistil před uvedením posunového dílu do pohybu, jaká návěst na něm byla;
    - zkoušku radiostanic provádějí pravidelně před zahájením posunu a toho dne probíhala komunikace bez závad;
    - s posunovači zásadně komunikuje a seznámí je se sjednaným posunem, následně jim oznamuje konkrétní postup, co budou provádět, z které koleje na kterou budou posunovat;
    - toto provedl i u posunovače dne 4. 4. 2017, o kterém věděl, že jeho praxe není dlouhá.
  - posunovač posunového dílu dopravce METRANS – ze Zápisu se zaměstnancem ze dne 5. 4. 2017 mimo jiné vyplývá:
    - při obsluze vlaků na SK č. 204 a 206 dávali odvěšené díly na SK č. 210, kde si je připravili do druhé poloviny této koleje;
    - oba odvěsy svěsil dohromady, připojil k HDV a od strojvedoucího obdržel informaci, že posun je domluven s výpravčím;
    - strojvedoucímu řekl, že až to bude možné, můžou sunout;
    - byla to jeho poslední komunikace ve vysílačce, poté šel na čelo soupravy, kde naskočil na rozjíždějící se první vůz a chytil se madla;
    - nevybavoval si, jaká návěst svítila na návěstidle Se224 na konci SK č. 210;
    - jel jen okamžik, když se proti němu objevila jiná lokomotiva;
    - seskočil, ale nevybavoval si, zda upadl;
    - poté došlo k nárazu a běžel k druhé lokomotivě, aby zjistil, jestli je strojvedoucí v pořádku;
    - po nárazu se ho jeho strojvedoucí přes vysílačku ptal, jestli je v pořádku a jestli se něco nestalo někomu dalšímu.
  - posunovač posunového dílu dopravce METRANS – ze Zápisu se zaměstnancem ze dne 29. 5. 2017 mimo jiné vyplývá:

- jako posunovač se nacházel na čele sunutého dílu vpravo ve směru jízdy.
- posunovač posunového dílu dopravce METRANS – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI vyplývá:
  - po nástupu na směnu dne 4. 4. 2017 pracoval ve funkci jak dispečera, kdy organizoval nakládku a překládku kontejnerů na vozy, kontrolu jejich naložení a provozní kontrolu při přejímce vozů na vlečce Vlečka – přístav Ústí nad Labem, tak i ve funkci posunovače;
  - ve funkci posunovače je podřízený strojvedoucímu a naopak ve funkci dispečera je strojvedoucí podřízen jemu;
  - rok a půl pracoval ve funkci dispečera a v březnu roku 2017 složil odbornou zkoušku pro funkci vedoucí posunu – posunovač;
  - po složení odborné zkoušky pracoval do konce března pouze ve funkci dispečera a od měsíce dubna 2017 začal vykonávat i funkci posunovače;
  - do 4. 4. 2017, tj. do vzniku MU, odpracoval samostatně jako posunovač 1 směnu;
  - před složením odborné zkoušky pro funkci vedoucí posunu – posunovač absolvoval teoretický a praktický výcvik v délce 10 pracovních dnů na vlečce METRANS v Praze-Uhřetěvesi;
  - teoretický výcvik byl prováděn lektorsky a také formou samostudia;
  - praktický výcvik obsahoval především připojování a odpojování vozů, zajištění na koleje na vlečce;
  - organizování posunu, včetně praxe související s posunem do jiných obvodů neprováděl a ani nenacvičoval;
  - praktický výcvik v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží neabsolvoval;
  - vlečku Vlečka – přístav Ústí nad Labem zná z pozice dispečera, místní poměry žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží zná pouze z vysvětlení strojvedoucího, že by podepisoval seznámení s místními poměry a staničním řádem, si neuvědomuje;
  - zkušenosti s posunem v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever má takové, že dne 4. 4. 2017 tam byl podruhé;
  - posun sjednává strojvedoucí s výpravčím, strojvedoucí jemu pouze zprostředkovává konkrétní informace související s provedením posunu;
  - se strojvedoucím komunikoval pomocí vnitropodnikové vysílačky;
  - po spojení soupravy zkontroloval vozy a informoval strojvedoucího pomocí vysílačky, že až bude vše domluvené, můžou zpět na vlečku. To byla jeho poslední komunikace se strojvedoucím, na další pokyny si nepamatoval;
  - před uvedením posunového dílu do pohybu nedal strojvedoucímu žádný pokyn;
  - ví, že u SK č. 210 je trpasličí návěstidlo, ale jaká návěst na něm byla, si nevybavuje, rovněž si nevybavuje další komunikaci se strojvedoucím;
  - po uvedení posunového dílu do pohybu naskočil na první vůz v čele na stupačku vpravo ve směru jízdy;
  - poté, co spatřil protijedoucí posunový díl, seskočil vpravo ve směru jízdy a vysílačkou informoval strojvedoucího o vzniku MU.

### 3.1.2 Jiní svědci

- strojvedoucí (v režimu režijní jízdy) posunového dílu dopravce IDSC – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - dne 4. 4. 2017 nastoupil na noční směnu v žst. Děčín-Prostřední Žleb jako druhý strojvedoucí, což je pro trať mezi žst. Dolní Žleb a Bad Schandau a zpět vyžadováno předpisy DB;
  - ze žst. Bad Schandau vezli zátěž určenou k odstavení v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever;
  - během jízdy, která probíhala bez závad, se nacházel na levé straně HDV, které bylo vedeno dlouhým představkem vpřed a bylo zapojené ve vícenásobném řízení s dalším HDV;
  - po odjezdu ze žst. Děčín hl. n. mu strojvedoucí sdělil, že v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever pojedou na SK č. 212;
  - viděl, že strojvedoucí předtím někam telefonuje, ale z důvodu hluku v kabině HDV hovor neslyšel;
  - po vjezdu do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever viděl na cestovém a trpasličím seřaďovacím návěstidle návěst „Posun dovolen“;
  - tuto skutečnost sdělil strojvedoucímu, který to opakoval;
  - někde po minutě trpasličího seřaďovacího návěstidla vykřikl na něj strojvedoucí, aby se držel a použil rychločinné brzdění;
  - v okamžiku, kdy uviděl roh přepravovaného kontejneru, se zapřel o dveře a vzápětí došlo ke srážce;
  - jejich rychlost byla v ten moment dost nízká, určitě pod 20 km.h<sup>-1</sup>;
  - po zjištění, že ani on ani kolega strojvedoucí nejsou zranění, sestoupil z HDV, aby zkontroloval, zda není proražená nádrž, a současně ohlásil vznik MU dispečerovi;
  - po chvíli se k HDV dostavil posunovač, zmateně něco říkal, pak odběhl pryč a po uplynutí několika minut se vrátil společně s dalším zaměstnancem ve výstražném obleku;
  - dále vyčkal příjezdu vyšetřujících zaměstnanců;
  - co se týče toho, kdo sjednal a jak byl sjednán posun ze SK č. 202a na SK č. 212 v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever, obdržel pouze od kolegy strojvedoucího informaci o tom, že v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever budou odstavovat DV na SK č. 212.
- svědek, strojvedoucí vlaku Nex 34304 dopravce METRANS Rail s. r. o. – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - dne 4. 4. 2017 vezl vlak Nex 43304 z Praha-Uhřetěves do Děčína, který měl plánovanou manipulaci v Ústí nad Labem sever pro terminál METRANS na vlečce České přístavy;
  - do Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever přijel na SK č. 206 a po provedené výměně vozů a zkoušce brzdy se ohlásil s připraveností k odjezdu;
  - dopisoval vlakovou dokumentaci a viděl vjíždět z protisměru soupravu se dvěma 742, když náhle zaregistroval v bočním okně pohyb vozidel;
  - tato jízda ho překvapila, nedokázal nijak zareagovat a po několika vteřinách došlo ke srážce;
  - zavolal výpravčího ústředního stavědla, že se srazily vlaky, a běžel na místo

- srážky zjistit, co se stalo a jestli není někdo zraněný;
- strojvedoucí IDSC od dvou 742 byli venku a v pořádku, posunovače METRANS zpočátku neviděl.

### **3.2 Systém zajišťování bezpečnosti**

#### **3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů**

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

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

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

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

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

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

V době vzniku předmětné MU byla osoba provozovatele dráhy SŽDC zúčastněná na MU provádějící činnosti při provozování dráhy odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce (výpravčí 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever).

V době vzniku předmětné MU byla osoba dopravce LokoTrain (pracující pro dopravce IDSC) zúčastněná na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce (strojvedoucí taženého posunového dílu).

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby dopravce METRANS zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce (strojvedoucí a posunovač sunutého posunového dílu).

#### **3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky**

Provozovatel dráhy SŽDC má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování dráhy. Kontrolní činnost je prováděna dle Opatření č. j. 25271/2015-SŽDC-O12 „Společné opatření náměstka generálního ředitele pro řízení provozu a vrchního ředitele v úseku

generálního ředitele ke kontrolní činnosti na úseku řízení provozu“, pověřenými zaměstnanci oprávněnými ke kontrolní činnosti. Kontroly zaměřené na přímý výkon dopravní služby výpravčího (provedené ve dnech 19. 6. 2015, 30. 3. 2016 a 22. 2. 2017) zúčastněného na MU vyhodnotil provozovatel jako výkon služby bez závad.

Dopravce LokoTrain (zaměstnavatel strojvedoucího zúčastněného na MU) má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna dle Směrnice č. S 08 – D „Kontrolní činnost“ pověřenými zaměstnanci oprávněnými ke kontrolní činnosti. Strojvedoucí zúčastněný na MU byl kontrolován ve dnech 11. 5. 2016, 14. 11. 2016 a 4. 2. 2017. Všechny provedené kontroly vyhodnotil dopravce jako výkon služby bez závad.

Dopravce IDSC má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna dle Směrnice č. S-01/2015 „Kontrolní činnost“ pověřenými zaměstnanci oprávněnými ke kontrolní činnosti. Strojvedoucí (v režimu režijní jízdy) byl kontrolován dne 22. 10. 2016 a 12. 12. 2016. Zjištěné závady během obou kontrol neměly souvislost s příčinou a okolnostmi předmětné MU.

Dopravce METRANS má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna dle Směrnice č. S-09 „Pravidla kontrolní činnosti při provozování drážní dopravy“ pověřenými zaměstnanci oprávněnými ke kontrolní činnosti. Strojvedoucí ani posunovač zúčastnění na MU, vzhledem ke krátké době trvání zaměstnání v příslušných funkcích u dopravce METRANS, nebyli kontrolováni.

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

### **3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy**

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Praha-Bubeneč – Děčín hl. n., je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽDC, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Praha-Bubeneč – Děčín hl. n., byla SŽDC.

Dopravcem taženého posunového dílu byly IDS CARGO a. s., se sídlem Albertova 229/21, Olomouc, PSČ 779 00.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem IDSC dne 6. 3. 2012, s účinností od 6. 3. 2012.

Dopravcem sunutého posunového dílu byl METRANS, a. s., se sídlem Podleská 926/5, Praha 10, PSČ 104 00.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi



provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem METRANS dne 29. 2. 2012, s účinností od 29. 2. 2012.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

### 3.3 Právní a jiná úprava

#### 3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„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.“*

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 261, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování. Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté o přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi.“;*
- čl. 1545, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„Návěst **Posun zakázán** (modré světlo) zakazuje posun; čelo posunového dílu musí zastavit ještě před návěstidlem.“;*
- čl. 1687, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„Svolení k posunu je souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. Ve stanicích s trvalým posunem může být svolení k posunu nahrazeno pokyny, uvedenými v ZDD. Bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat.“;*
- čl. 1728, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„U sunutých posunových dílů zajišťuje bezpečnost při posunu zaměstnanec v čele posunového dílu.“;*
- čl. 1744, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„Zaměstnanec řídící posun, nebo vedoucí posunové čety, je-li pověřen sjednáváním*

*posunu, musí včas před zahájením posunu informovat výpravčího o požadované technologii posunu (požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr provádět posun, předpokládaná doba posunu), pokud není tato technologie uvedena v TTP...“;*

- čl. 1746, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„Pokud nedal výhybkář souhlas k posunu zaměstnanci řídícímu posun přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety, při posunu s posunovou četou, nesmí zaměstnanec řídící posun v posunovacím obvodu výhybkáře zahájit posun.“;*
- čl. 1750, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„Zaměstnanec řídící posun je dále povinen před uvedením vozidel do pohybu zjistit pohledem nebo dotazem, případně není-li to se zřetelem na místní poměry možné, co nejdříve v průběhu jízdy, zda pro každou zamýšlenou jízdu posunového dílu:  
a) nepřenosná návěstidla platná pro posun dovolují posun;“;*
- čl. 1753, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„Strojvedoucí (i v případě, že v souladu s ustanovením tohoto předpisu není zaměstnancem řídícím posun) je při posunu povinen:  
a) splnit pokyny dané návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun;  
g) zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku ani podle informace výhybkáře.  
U sunutých posunových dílů musí strojvedoucí tyto povinnosti plnit, jen umožňuje-li mu to mu to výhled z místa, odkud je ovládáno hnací vozidlo; v opačném případě neodpovídá za jejich splnění.  
U sunutých posunových dílů musí povinnosti, uvedené v tomto článku, plnit (popř. zajistit jejich plnění) vždy i vedoucí posunové čety.“;*
- čl. 1767, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:  
*„Vedoucí posunové čety je při posunu povinen:  
e) dát neprodleně pokyn k zastavení posunového dílu, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku ani podle informace výhybkáře.“;*
- čl. 5, vnitřního předpisu dopravce METRANS, Směrnice S-02:  
*„Zaměstnanci dopravce jsou povinni se při provozování drážní dopravy na tratích celostátních a regionálních řídit pokyny zaměstnanců provozovatele dráhy, udílenými při organizování drážní dopravy.“*

### 3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

SZZ 3. kategorie typu AŽD ESA11 v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 2345/07-

E.47, vydaný DÚ dne 11. 12. 2007, s platností na dobu neurčitou. Poslední prohlídka a zkouška určeného technického zařízení byla na základě Protokolu č. 43/12-JV provedena ve dnech 27. – 29. listopadu 2012 se závěrem: Prohlédnuté a přezkoušené zabezpečovací zařízení nadále plní funkce přímého zajišťování bezpečnosti železniční dopravy a je provozně způsobilé.

Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba byly prováděny v předepsaných intervalech. V době vzniku MU nebyla v Záznamníku poruch evidována žádná porucha.

Rozborem staženého archivu dat bylo zjištěno:

- 22.23.18 h – zadání stavění posunové cesty od seřadovacího návěstidla Se218 na SK č. 210;
- 22.23.33 h – postavena posunová cesta od seřadovacího návěstidla Se218 na SK č. 210 pro posunový díl METRANS. Seřadovací návěstidlo Se218 návěstí návěst „Posun dovolen“;
- 22.24.08 h – obsazen kolejový obvod výhybky č. 219 jízdou posunového dílu METRANS po postavené posunové cestě na SK č. 210;
- 22.24.12 h – uvolněn kolejový obvod výhybky č. 218 po odjetí posunového dílu METRANS;
- 22.24.16 h – obsazen kolejový úsek výhybek č. 221 – 229 jízdou posunového dílu METRANS po postavené posunové cestě na SK č. 210;
- 22.24.21 h – uvolněn kolejový obvod výhybky č. 219 po odjetí posunového dílu METRANS;
- 22.24.44 h – uvolněn kolejový úsek výhybek č. 221 – 229. Posunový díl METRANS zajel na SK č. 210;
- 22.24.45 h – zadání stavění posunové cesty od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212;
- 22.24.51 h – zadání vlakové cesty od vjezdového návěstidla 1S od žst. Povrly na SK č. 202a;
- 22.25.01 h – postavena posunová cesta od seřadovacího návěstidla Se230 na SK č. 212. Seřadovací návěstidlo Se230 návěstí návěst „Posun dovolen“;
- 22.25.13 h – postavena vlaková cesta od vjezdového návěstidla 1S na SK č. 202a pro vlak Pn 56197. Vjezdové návěstidlo návěstí návěst „Rychlost 50 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“;
- 22.25.13 h – postavena posunová cesta od cestového návěstidla Sc202a k seřadovacímu návěstidlu Se230. Cestové návěstidlo Sc202a návěstí návěst „Posun dovolen“;
- 22.26.31 h – obsazen kolejový obvod záhlaví 1. TK (obvod 1SK). Vlak Pn 56197 vjíždí do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever z 1. TK od žst. Povrly po postavené vlakové cestě na SK č. 202a;

- 22.27.48 h – obsazen kolejový obvod výhybky č. 256 jízdou vlaku Pn 56197;
- 22.27.53 h – obsazen kolejový obvod výhybek č. 254 – 255 jízdou vlaku Pn 56197;
- 22.28.07 h – obsazen kolejový obvod SK č. 202a jízdou vlaku Pn 56197;
- 22.28.31 h – uvolněn kolejový obvod záhlaví 1. TK po vlaku Pn 56197;
- 22.28.37 h – obsazen kolejový obvod výhybky č. 249. Vlak Pn 56197 pokračuje jako posunový díl dopravce IDSC v jízdě po postavené posunové cestě na SK č. 212;
- 22.28.37 h – uvolněn kolejový obvod výhybky č. 256 po vlaku Pn 56197;
- 22.28.43 h – obsazen kolejový úsek výhybky č. 248 jízdou posunového dílu IDSC;
- 22.28.56 h – obsazen kolejový úsek výhybek č. 239 – 247 jízdou posunového dílu IDSC;
- 22.29.00 h – uvolněn kolejový obvod výhybek č. 254 – 255 po vlaku Pn 56197;
- 22.29.13 h – **ztráta dohledu polohy plus výhybky č. 239 (z důvodu násilného přestavení jazyků této výhybky nedovolenou jízdou posunového dílu dopravce METRANS ze SK č. 210). Indikace rozřezu výhybky č. 239;**
- 22.29.14 h – dohled polohy mínus výhybky č. 239 po násilném přestavení jazyků této výhybky nedovolenou jízdou posunového dílu dopravce METRANS ze SK č. 210;
- 22.29.15 h – změna návěstního znaku na seřaďovacím návěstidle Se230. Seřaďovací návěstidlo Se230 návěstí návěst „Posun zakázán“.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem činil + 4 s.

**V časovém úseku od 22.23.18 h až do vzniku MU nebyla postavena žádná jízdní cesta ze SK č. 210 okolo seřaďovacího návěstidla Se224 a seřaďovací návěstidlo Se224 v celém časovém úseku návěstilo návěst „Posun zakázán“.**

Z rozboru stažených dat ze SZZ vyplývá, že SZZ vykazovalo normální činnost a že technický stav SZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

Po vzniku MU bylo odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy provedeno komisionální přezkoušení činnosti staničního ZZ. Bylo konstatováno, že zabezpečovací zařízení nebylo příčinou vzniku MU, všechny zjištěné skutečnosti byly v souladu s normovým stavem, údržba byla prováděna v předepsaných intervalech a stav zařízení odpovídal jejímu pravidelnému provádění.

Nedostatky nebyly zjištěny.

### 3.4.2 Součásti dráhy

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

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

### 3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

V traťovém úseku mezi výhybnou Praha-Bubeneč a žst. Děčín hl. n. je pro komunikaci mezi výpravčími a strojvedoucími vlaků jako základní radiové spojení používán systém GSM-R. Jako náhradní radiové spojení je určena všeobecná operativní síť a jako nouzové radiové spojení je určena síť GSM veřejného operátora.

V obvodu žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží jsou provozovány tyto druhy sítí:

- místní radiové sítě (v pásmu 150 Mhz);
- síť radiodispečerská provozovaná systémem GSM-R.

Pracoviště výpravčích 2 a 3 na ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever je vybaveno dispečerským terminálem IPTC ve funkci telefonního zapojovače. Jsou v něm integrovány telefonní linky (traťový, autoblokový, přivolávací, místní, účastnický a dispečerský okruh), ovládání rozhlasového zařízení a radiové sítě GSM-R a MRS.

Hovory vedené přes zařízení IPTC jsou nahrávány na záznamové zařízení ReDat 3.

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

### 3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 742.522-6 posunového dílu dopravce IDSC mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ5418/01-V.20, vydaný DÚ dne 17. 1. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 1. 3. 2017 s platností do 1. 9. 2017 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.522-6 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem MESIT TT-43.1KDS5 výr. č. IG0003.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 21.29.48 h odjezd vlaku Nex 44391/Pn 56197 ze žst. Bad Schandau Ost;

- 22.14.00 h v úseku mezi zastávkami Dobkovice a Povrly-Roztoky dosažena maximální rychlost vlaku Pn 56197 v hodnotě 72 – 73 km.h<sup>-1</sup> a touto rychlostí ujetá dráha cca 4,4 km;
- 22.22.43 h zaregistrováno svícení žlutého světla návěstního opakovače;
- 22.23.47 h na dráze 790 m snížení rychlosti z hodnoty 59 km.h<sup>-1</sup> na hodnotu 9 km.h<sup>-1</sup> v průběhu 1 min a 40 s;
- 22.23.53 h zaregistrováno svícení žlutého mezikruží návěstního opakovače, registrace obsluhy tlačítka bdělosti;
- 22.25.23 h od tohoto času dochází k postupnému zvyšování rychlosti z hodnoty 9 km.h<sup>-1</sup>;
- 22.26.40 h vlak Pn 56197 minul vjezdové návěstidlo 1S od žst. Povrly rychlostí 31 km.h<sup>-1</sup>;
- 22.27.08 h po dosažení rychlosti 35 km.h<sup>-1</sup> následuje jízda výběhem s registrací obsluhy tlačítka bdělosti;
- 22.28.38 h následuje snížení rychlosti použitím přímočinné brzdy z hodnoty 26 km.h<sup>-1</sup> na hodnotu 21 km.h<sup>-1</sup> v průběhu 5 s;
- 22.28.40 h vlak Pn 56197 minul cestové návěstidlo Sc202a na SK č. 202a v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever rychlostí 23 km.h<sup>-1</sup> – **vlak Pn 56197 pokračuje dále již jako posunový díl;**
- traťová, stanovená ani nejvyšší dovolená rychlost vlaku Pn 56197 nebyla překročena;
- vlakový zabezpečovač byl v činnosti a v průběhu jízdy vlaku Pn 56197 byl strojvedoucím řádně obsluhován;
- 22.29.18 h dochází k prudkému poklesu rychlosti z hodnoty 16 km.h<sup>-1</sup> a současně k prudkému poklesu tlaku v hlavním potrubí;
- 22.29.23 h při rychlosti cca 4 km.h<sup>-1</sup> dochází ke srážce s protijedoucím sunutým posunovým dílem dopravce METRANS;
- 22.29.24 h došlo k zastavení posunového dílu na dráze 17 m od okamžiku zahájení brzdění;
- nejvyšší dovolená rychlost taženého posunového dílu 40 km.h<sup>-1</sup> nebyla překročena.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem činil + 4 s.

HDV 742.516-8, které bylo spojeno ve vícenásobném řízení s HDV 742.522-6, posunového dílu dopravce IDSC mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ5419/01-V.20, vydaný DÚ dne 17. 1. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 28. 12. 2016 s platností do 28. 6. 2017 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.516-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem MESIT TT-43.1KDS5 výr. č. JF0002.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- HDV bylo po celou dobu jízdy ovládáno z HDV 742.522-6;
- vlakový zabezpečovač byl zapnut v režimu „POSTRK“.

Nedostatky nebyly zjištěny.

HDV 620.135-6 sunutého posunového dílu dopravce METRANS mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ174379/16-V.97, vydaný DÚ dne 20. 10. 2016. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 10. 2. 2017 s platností do 10. 8. 2017 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 620.135-6 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – mechanickým registračním rychloměrem Hasler Bern typu RT13, výr. č. H09.101.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 22.27 h rozjezd sunutého posunového dílu a na dráze 188 m dosažení rychlosti 18 km.h<sup>-1</sup>;
- 22.28 h po ujetí dalších 43 m jízda sunutého posunového dílu kolem návěstidla Se224 s návěstí „Posun zakázán“ rychlostí cca 17 km.h<sup>-1</sup>;
- 22.28 h na dráze cca 100 m následuje jízda výběhem a těsně před nárazem použito rychločinné brzdění;
- 22.29 h při rychlosti 13 km.h<sup>-1</sup> dochází ke srážce s protijedoucím posunovým dílem dopravce IDSC;
- nejvyšší dovolená rychlost sunutého posunového dílu 30 km.h<sup>-1</sup> nebyla překročena.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem činil - 7 min.

Všechna DV obou posunových dílů zúčastněných na MU měla na svých skříních vyznačeno provedení pravidelné technické kontroly. Všechna DV měla ke dni vzniku MU platnou technickou kontrolu.

Odborně způsobilými osobami dopravců IDSC a METRANS byly ve dnech 13. 4. 2017, 18. 4. 2017 a 2. 5. 2017 provedeny za přítomnosti inspektorů DI komisionální prohlídky poškozených HDV a DV za účelem stanovení rozsahu poškození.

Poškození obou HDV i obou DV vznikla jako následek srážky a jejich technický stav nebyl v příčinné souvislosti se vznikem této MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

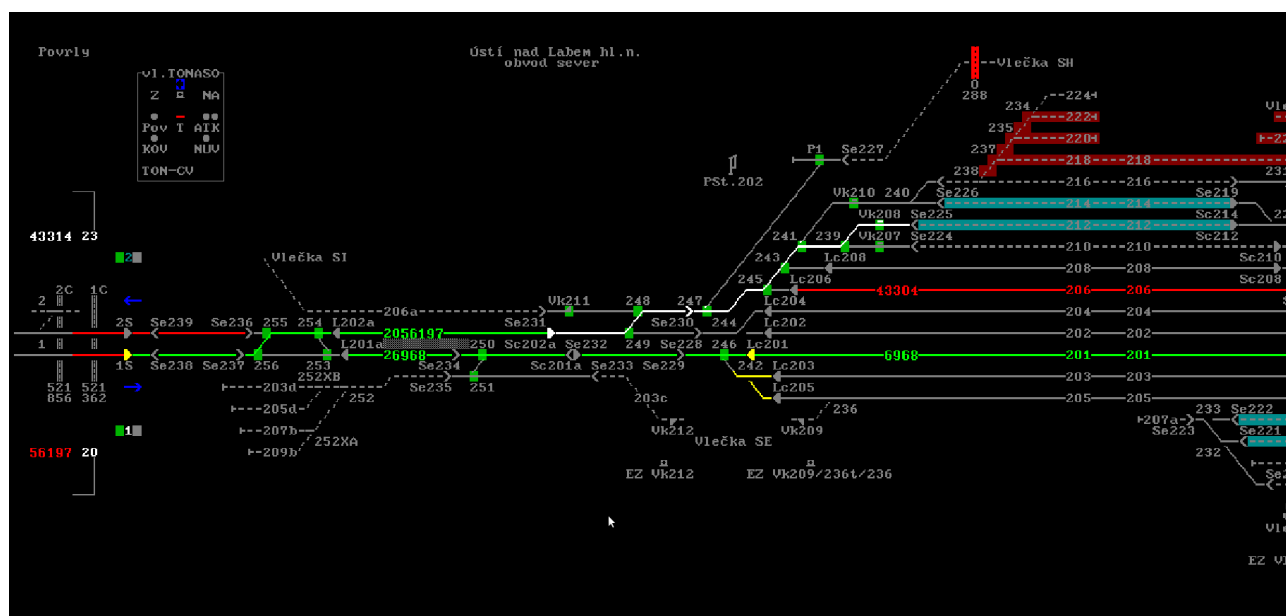
#### 3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy

Ve 22.20 h obdržel výpravčí pomocí aplikace GTN předvídaný odjezd vlaku Pn 56197 dopravce IDSC ze žst. Povrly, který měl být dle pokynu provozního dispečera CDP Ústí nad Labem odstaven na SK č. 212 v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever.

V čase 22.23.18 h zadal výpravčí 2 ÚS Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever stavění posunové cesty od seřaďovacího návěstidla Se218 na SK č. 210 pro posunový díl dopravce METRANS. Následně, když byla postavena posunová cesta a na seřaďovacím návěstidle Se218 svítila návěst „Posun dovolen“, došlo jízdou posunového dílu postupně k obsazení KO výhybky č. 219 a obsazení kolejového úseku výhybek č. 221 až 229. Po uvolnění KO výhybky č. 219 došlo v čase 22.24.44 h k uvolnění kolejového úseku výhybek č. 221 až 229 a posunový díl dopravce METRANS zajel na SK č. 210, kde zastavil.

Ve 22.24.45 h zadal výpravčí stavění posunové cesty od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212 pro posunový díl dopravce IDSC a následně stavění vlakové cesty od vjezdového návěstidla 1S od žst. Povrly na SK č. 202a pro vlak Pn 56197.

Ve 22.25.13 h byla postavena posunová cesta od seřaďovacího návěstidla Se230 na SK č. 212 a od cestového návěstidla Sc202a k seřaďovacímu návěstidlu Se230, na seřaďovacím i cestovém návěstidle svítila návěst „Posun dovolen“ (viz obr. č. 10). Od vjezdového návěstidla 1S od žst. Povrly na SK č. 202a byla postavena vlaková cesta pro vlak Pn 56197.



Obr. č. 10: Postavená posunová cesta od Sc202a na SK č. 212

Zdroj: SŽDC



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

Ze záznamů hovorů, které jsou nahrávány na záznamové zařízení ReDat 3, vyplývá, že mezi strojvedoucím posunového dílu dopravce METRANS a výpravčím 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever před zahájením posunu ze SK č. 210 směrem k žst. Povrly neproběhla žádná verbální komunikace.

Byl zjištěn nedostatek.

#### Zjištění:

- před zahájením posunu sunutého posunového dílu dopravce METRANS ze SK č. 210 směrem k žst. Povrly nebyl tento posun mezi strojvedoucím a výpravčím sjednán, nebylo dáno výpravčím svolení k posunu a nebyl dán ani souhlas k posunu návštěí „Posun dovolen“ na seřadovacím návěstidle Se224.

### **3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události**

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

## **3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky**

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

- výpravčí 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever, ve směně dne 4. 4. 2017 od 17.30 h, odpočinek před směnou 24 h; přestávka na oddech a odpočinek byla čerpána ve vhodných provozních dobách.
- strojvedoucí posunového dílu IDSC, ve směně dne 4. 4. 2017 od 18.00 h, odpočinek před směnou 27 h; přestávka na oddech a odpočinek byla čerpána ve vhodných provozních dobách.
- strojvedoucí posunového dílu METRANS, ve směně dne 4. 4. 2017 od 13.50 h, odpočinek před směnou 15.45 h; přestávka na oddech a odpočinek byla čerpána ve vhodných provozních dobách.
- posunovač posunového dílu METRANS, ve směně dne 4. 4. 2017 od 13.50 h, odpočinek před směnou 15.45 h; přestávka na oddech a odpočinek byla čerpána ve vhodných provozních dobách.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny, v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., resp. s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým

se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

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

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

Posunovač dopravce METRANS vykonal zkoušku odborné způsobilosti pro funkci „vedoucí posunu, posunovač“ dne 14. 3. 2017. Před obdobím odborné teoretické a praktické přípravy, která byla ukončena složením odborné zkoušky, pracoval rok a půl ve funkci železničního dispečera (viz bod 4.2.1 této zprávy).

Strojvedoucí dopravce METRANS pracoval ve funkci strojvedoucího od roku 1983, měl tudíž dlouholetou praxi a v obvodu žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží jezdil pravidelně.

Ze Záznamu o podaném vysvětlení k MU pro DI vyplývá, že v nedávné době došlo dle vyjádření strojvedoucího dopravce METRANS k velmi negativním událostem v rodině. Přesto byl schopen své povolání vykonávat vzhledem k jeho zodpovědnosti k rodině i zaměstnání.

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

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravců nemělo souvislost se vznikem MU.

## **3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru**

DI šetřila příčiny a okolnosti v období od 1. 1. 2010 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, u těchto obdobných MU, kdy došlo k nedovolené jízdě posunového dílu, srážce posunového dílu s vlakem, popř.

posunovým dílem s následným vykolejením:

- ze dne 1. 3. 2017 v žst. Hradec Králové hl. n. kdy došlo ke srážce posunového dílu s vlakem Mn 83044 s následným vykolejením posunového dílu. Příčinou vzniku MU byla nedovolená jízda posunového dílu za odjezdové návěstidlo L6 s návěstí „Stůj“;
- ze dne 25. 6. 2016 v žst. Brno hl. n., kdy došlo ke srážce posunového dílu s protijedoucím posunujícím samostatným hnacím drážním vozidlem a vykolejením hnacího drážního vozidla taženého posunového dílu. Příčinou vzniku MU byla nedovolená jízda taženého posunového dílu za seřaďovací návěstidlo Se69 s návěstí „Posun zakázán“;
- ze dne 3. 7. 2010 v žst. Olomouc hl. n., kdy došlo ke srážce taženého posunového dílu s vlakem Rn 53033 a vykolejením TDV vlaku. Příčinou vzniku MU byla nedovolená jízda taženého posunového dílu za seřaďovací návěstidlo Se48 s návěstí „Posun zakázán“.

DI dále eviduje v období od 1. 1. 2010 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, tyto obdobné MU:

- ze dne 27. 6. 2011 v žst. Děčín hl. n., kdy došlo ke srážce samostatného posunujícího HDV s vlakem Pn 66612 a vykolejením HDV vlaku. Příčinou vzniku MU byla nedovolená jízda samostatného HDV za seřaďovací návěstidlo Se52 s návěstí „Posun zakázán“;
- ze dne 31. 7. 2011 v žst. Děčín hl. n., kdy došlo ke srážce dvou posunových dílů s vykolejením TDV. Příčinou vzniku MU byla nedovolená jízda posunového dílu za seřaďovací návěstidlo Se501 s návěstí „Posun zakázán“.

V období od 1. 1. 2010 do doby vzniku předmětné MU nedošlo u dopravce METRANS ani u dopravce IDSC k žádné obdobné MU.

DI eviduje i další MU, kdy při posunu došlo k nedovolené jízdě za návěstidlo zakazující jízdu, avšak bez obdobných následků.

## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

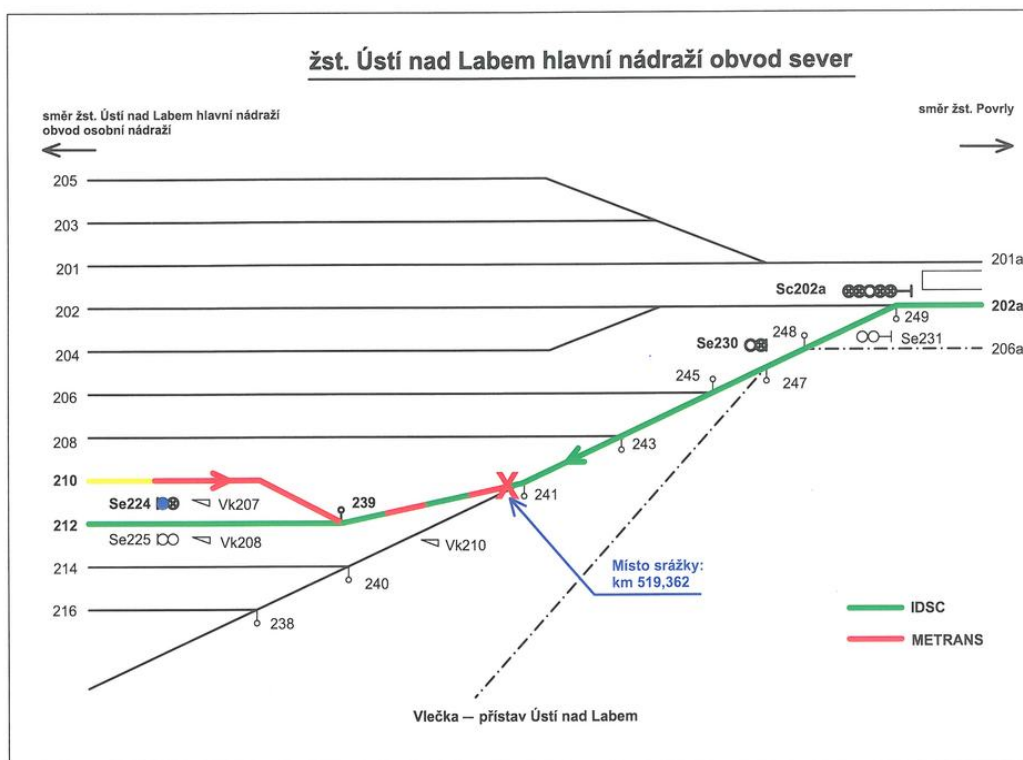
#### 4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3

Dne 4. 4. 2017 v čase přibližně od 21.25 h do 22.24 h probíhal v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever posun dopravce METRANS na zhlaví směrem k žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod osobní nádraží. Posun spočíval v rozřazování zátěže od vlaků Nex 43304 a Nex 43314 stojících na SK č. 206 a 204 a její přistavování na SK č. 210. Zátěž ze SK č. 210 byla určena pro dráhu – vlečku „Vlečka – přístav Ústí nad Labem“. Posun byl ukončen v čase 22.24 h, kdy posunový díl dopravce METRANS zajel na SK č. 210, kde zastavil.

Výpravčí žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever obdržel ve 22.20 h pomocí aplikace GTN předvídaný odjezd vlaku Pn 56197 dopravce IDSC ze žst. Povrly, který měl být v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever odstaven na SK č. 212. Postavil proto normální obsluhou SZZ posunovou cestu od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212 (vlak Pn 56197 po příjezdu na SK č. 202a pokračoval dále jízdou posunu na SK č. 212) a následně vlakovou cestu od vjezdového návěstidla 1S od žst. Povrly na SK č. 202a pro vlak Pn 56197. Na seřaďovacím návěstidle Se230 i na cestovém návěstidle Sc202a svítila návěst „Posun dovolen“.

Ve 22.26 h vjel vlak Pn 56197 dopravce IDSC do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever na SK č. 202a a následně ve 22.28 h pokračoval bez zastavení dále jako posunový díl po postavené posunové cestě na SK č. 212.

V prostoru mezi výhybkami č. 239 a 241 se posunový díl dopravce IDSC srazil s protijedoucím sunutým posunovým dílem dopravce METRANS, který se nedovoleně rozjel ze SK č. 210 za seřaďovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“, násilně přestavil jazyky výhybky č. 239 a vjel do postavené posunové cesty posunovému dílu dopravce IDSC. Ke srážce obou posunových dílů došlo v km 519,362 (viz obr. č. 11).



Obr. č. 11: Znárodnění jízdy obou posunových dílů

Zdroj: DI

Následkem srážky vykolejilo první a druhé DV sunutého posunového dílu dopravce METRANS a první HDV dopravce IDSC. K újmě na zdraví žádného ze zúčastněných zaměstnanců nedošlo.

## 4.2 Rozbor

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

Na základě ohledání SZZ žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever bezprostředně po vzniku MU a na základě provedené komisionální prohlídky a měření bylo zjištěno, že SZZ bylo v době vzniku MU v bezporuchovém stavu a jízdní cesta pro vlak Pn 56197/posunový díl byla postavena normální obsluhou. Z předložené dokumentace bylo zřejmé, že SZZ bylo pravidelně prohlíženo a udržováno. Stav SZZ nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Činnost zaměstnance provozovatele dráhy (výpravčího 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever) při obsluze dráhy (přípravě posunové cesty pro posunový díl dopravce IDSC od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212 a vlakové cesty pro vlak Pn 56197 dopravce IDSC od vjezdového návěstidla 1S od žst. Povrly na SK č. 202a, přičemž od Sc202a pokračoval vlak Pn 56197 již jako posunový díl) nebyla v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Výpravčí ve 22.25.13 h postavil normální obsluhou SZZ posunovou cestu od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212 a následně vlakovou cestu od vjezdového návěstidla 1S od žst. Povrly na SK č. 202a pro vlak Pn 56197 dopravce IDSC. Na seřadovacím návěstidle Se230 i na cestovém návěstidle Sc202a svítila návěst „Posun dovolen“. Poté se výpravčí pokusil ve 22.25.37 h navázat radiové spojení s HDV vlaku Pn 56197 v síti GSM-R, protože se mu dle svého vyjádření zdálo, že vlak Pn 56197 prodlužuje jízdní doby, a proto se chtěl zeptat strojvedoucího, zda stihne dojet do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever v čase do 22.30 h kvůli jízdě vlaku Os 6968. Tento pokus o navázání spojení, který je zaznamenaný na ReDat 3, byl však neúspěšný.

Šetřením bylo zjištěno, že pokus o navázání spojení byl neúspěšný z důvodu, že HDV vlaku Pn 56197 dopravce IDSC nebylo v době vzniku MU řádně zaregistrováno v radiokomunikačním systému GSM-R, resp. bylo zaregistrováno nesprávně pod číslem vlaku 56129.

V průběhu jízdy vlaku Pn 56197 z žst. Bad Schandau došlo v mezistaničním úseku žst. Dolní Žleb a žst. Děčín-Prostřední Žleb v čase 21.47.47 h k registraci HDV 742 522-6 strojvedoucím do sítě GSM-R pod správným číslem vlaku 56197. Následně v žst. Děčín hlavní nádraží obvod nákladové nádraží v čase 22.03.36 h strojvedoucí deregistroval HDV od čísla vlaku 56197 a poté v čase 22.04.30 h registroval HDV, avšak pod číslem vlaku 56129. V časovém rozmezí od 22.04.30 h až do okamžiku vzniku MU, tj. 22.29.23 h, bylo HDV 742 522-6 zaregistrováno v systému GSM-R pod číslem vlaku 56129 (viz také bod 2.1.2 této zprávy – Stav drážních vozidel). Tato skutečnost neměla žádný vliv na vznik této MU ani na velikost jejích následků.

Proč strojvedoucí jednal výše popsáním způsobem a zda mu někdo vydal pokyn k přeregistraci HDV, se nepodařilo DI v rámci šetření příčin a okolností vzniku MU zjistit, protože strojvedoucí využil svého práva odepřít podání vysvětlení DI.

V Zápisu se zaměstnancem jak strojvedoucí posunového dílu dopravce IDSC tak i výpravčí shodně tvrdí, že posun od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212 sjednali ještě v průběhu jízdy vlaku Pn 56197. Toto tvrzení je ale v rozporu se záznamy hovorů, ve kterých komunikace mezi strojvedoucím a výpravčím není zaznamenána.

Záznamové zařízení ReDat 3 nevykazovalo dne 4. 4. 2017 žádnou poruchu. Vzhledem k tomu, že na záznamovém zařízení je zaznamenán jak neúspěšný pokus výpravčího o navázání radiového spojení se strojvedoucím vlaku Pn 56197 ve 22.25.37 h o délce 3 sekund, tak také hovor ve 22.41.26 h, ve kterém strojvedoucí ohlásil výpravčímu vznik MU, lze tvrdit, že pokud by strojvedoucí v průběhu jízdy vlaku Pn 56197 skutečně sjednal s výpravčím posun a výpravčí mu udělil svolení k posunu, byl by tento hovor na záznamovém zařízení zaznamenán.

Na základě chybějící komunikace lze konstatovat, že svolení k posunu od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212 pro posunový díl dopravce IDSC nebylo výpravčím uděleno. Tuto skutečnost potvrzuje záznam hovoru ve 22.35.07 h, uskutečněného mezi výpravčím a dozorčí provozu žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží bezprostředně po vzniku MU, ve kterém výpravčí říká: „...56 197. Ten tady ukončil jízdu na 202a koleji a bez sjednaného posunu pokračovali dál, teda zajištěnou posunovou cestou 212. kolej, protože já jsem se jim nedovolal, voni se mi taky neozvali, ale jeli teda klidně suverénně dál bez sjednaného posunu. Měli tam teda jako bílou, já jsem to měl připravený, jo a vjeli prostě, a když byli na výhybce 239, tak tam skočil rozřez výhybky...“.

Ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 je svolení k posunu definováno jako souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. Výpravčí smí dát svolení k posunu, jen když mu je znám dopravce, který bude posunovat, a dopravcem požadovaná technologie posunu.

Výpravčí 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever byl dle svého vyjádření informován provozním dispečerem CDP Ústí nad Labem o tom, že vlak Pn 56197 dopravce IDSC bude v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever odstaven na SK č. 212. Výpravčí měl tedy potřebné informace k udělení svolení k posunu.

O tom, že výpravčímu byla známá požadovaná technologie posunu, svědčí i skutečnost, že poté, co obdržel ve 22.20 h předvídaný odjezd vlaku Pn 56197, postavil ve 22.25 h normální obsluhou SZZ posunovou cestu od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212. Na seřadovacím návěstidle Se230 i na cestovém návěstidle Sc202a svítila návěst „Posun dovolen“.

Strojvedoucí vlaku Pn 56197 po vjezdu do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever na SK č. 202a pokračoval sice bez výpravčím předem uděleného svolení k posunu za návěstidlo Sc202a, které ukončovalo jeho vlakovou cestu, ale po postavené a zajištěné posunové cestě na SK č. 212. Souhlas k posunu od cestového návěstidla Sc202a na SK č. 212 byl udělen návěstí „Posun dovolen“ na návěstidle Sc202a (viz obr. č. 10).

V této době nebyla kromě postavené posunové cesty pro posunový díl dopravce IDSC postavena žádná jiná jízdní cesta v posunovacím obvodu 6 žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever.

Kolem cestového návěstidla Sc202a v km 519,565 projel posunový díl dopravce IDSC rychlostí 23 km.h<sup>-1</sup> a strojvedoucí posunového dílu i nadále snižoval rychlost. Po ujetí vzdálenosti 186 m začal strojvedoucí intenzivně brzdít z rychlosti 16 km.h<sup>-1</sup> a ve

22.29.23 h došlo v km 519,362 ke srážce s protijedoucím sunutým posunovým dílem dopravce METRANS. Nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou pro posun tažením na  $v = 40 \text{ km.h}^{-1}$  strojvedoucí nepřekročil a podmínky jízdy podle rozhledových poměrů dodržel.

Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že jízda posunového dílu dopravce IDSC od okamžiku, kdy čelo vlaku Pn 56197 projelo úroveň návěstidla Sc202a, nemohla ohrozit bezpečnost provozování dráhy ani drážní dopravy. Na cestovém návěstidle Se202a a také na seřaďovacím návěstidle Se230 svítila návěst „Posun dovolen“.

Z výše uvedeného vyplývá, že přestože strojvedoucí dopravce IDSC porušil ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, toto porušení nebylo v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Dne 4. 4. 2017 v čase přibližně od 21.25 h do 22.24 h prováděl strojvedoucí s posunovačem dopravce METRANS posun přes zhlaví žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever směr žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod osobní nádraží. Posun spočíval v rozřazování zátěže od vlaků Nex 43304 a Nex 43314 stojících na SK č. 206 a č. 204 a přistavení zátěže, která byla určena pro dráhu – vlečku „Vlečka – přístav Ústí nad Labem“, na SK č. 210. Strojvedoucí jako zaměstnanec řídící posun sjednával každý jednotlivý posun s výpravčím 2 ÚS Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever pomocí přenosné radiostanice. Tyto hovory jsou zaznamenány na záznamovém zařízení ReDat 3. Následně, dle svého vyjádření, seznamoval posunovače s konkrétním postupem plánovaného posunu. Rozřazování zátěže bylo ukončeno v čase 22.24.40 h, kdy posunový díl zajel na SK č. 210, kde zastavil.

Posouzením záznamu mechanického registračního rychloměru HDV dopravce METRANS bylo zjištěno, že sunutý posunový díl ujel od jeho uvedení do pohybu ze SK č. 210 do okamžiku srážky vzdálenost 344 m. Z ujeté vzdálenosti vyplývá, že čelo sunutého posunového dílu před jeho uvedením do pohybu stálo na SK č. 210 v km 519,018, tj. ve vzdálenosti 240 m před seřaďovacím návěstidlem Se224.

Posunovač, který dle své a také dle výpovědi strojvedoucího dopravce IDSC stál na prvním DV v čele posunového dílu vpravo ve směru sunutí, měl tedy dostatečnou vzdálenost viditelnosti na seřaďovací návěstidlo. Při rovnoměrně zrychleném pohybu posunového dílu z rychlosti  $0 \text{ km.h}^{-1}$  na rychlost  $18 \text{ km.h}^{-1}$  na dráze 188 m a následně při rovnoměrném pohybu rychlostí cca  $18 \text{ km.h}^{-1}$  na dráze 52 m měl posunovač stojící v čele posunového dílu možnost vidět návěst „Posun zakázán“ na seřaďovacím návěstidle Se224 po dobu přibližně 85 s. Tato doba byla dostatečně dlouhá na to, aby posunovač tuto návěst zaregistroval, její význam správně vyhodnotil a jednal podle zjištěných skutečností, tj. dal neprodleně strojvedoucímu pokyn k zastavení posunového dílu.

Přezkoušením viditelnosti seřaďovacího návěstidla Se224 a jeho návěsti nebyla zjištěna závada. Dle § 7 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. je požadovaná viditelnost ostatních proměnných návěstidel a návěstí nejméně na vzdálenost 100 m, pokud viditelnosti nebrání jiné drážní vozidlo, nejméně však na vzdálenost 50 m. Návěstidlo Se224 a jeho návěst byla viditelná na vzdálenost minimálně 300 m.

Posunovač ale návěst „Posun zakázán“ na seřaďovacím návěstidle Se224 po celou dobu 85 s od uvedení posunového dílu do pohybu na dráze 240 m nezaregistroval.

V rozporu s písm. a), g) čl. 1753 a písm. e) čl. 1767 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 nesplnil pokyn daný návěstí nepřenosného návěstidla a strojvedoucímu nedal neprodleně pokyn k zastavení posunového dílu. Dle svého vyjádření sice věděl, že u SK č. 210 je trpasličí návěstidlo, ale jaká návěst na něm svítila, si nepamatoval.

Zaměstnanec řídící posun má dle písm. a) čl. 1750 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 povinnost před uvedením vozidel do pohybu zjistit pohledem nebo dotazem, zda pro jízdu posunového dílu nepřenosné návěstidlo platné pro posun dovoluje jízdu.

Strojvedoucí dopravce METRANS jako zaměstnanec řídící posun před uvedením sunutého posunového dílu do pohybu nezjistil ani pohledem ani dotazem, zda návěst na seřaďovacím návěstidle Se224 dovoluje jízdu, přestože místní poměry (SK č. 210 je v celé své délce přímá) mu zjištění polohy seřaďovacího návěstidla Se224 umožňovaly. Tuto skutečnost potvrzuje také záznam hovoru, uskutečněného mezi výpravčím a strojvedoucím bezprostředně po vzniku MU:

- Výpravčí: „*No ale to, ale Jindro ty ... vůbec nechápu, jak se to stalo. Měl postavíno na 212, pak tam skočil rozřez výhybky najednou a vjel 210. Jako já vůbec nechápu, vůbec nechápu.*“
- Strojvedoucí METRANS: „*Jo, jo, jo.*“
- Výpravčí: „*To já vůbec nechápu, co se tam stalo.*“
- Strojvedoucí METRANS: „*Jasně a my jsme měli postavíno nebo neměli?*“
- Výpravčí: „*Neměli.*“
- Strojvedoucí METRANS: „*Aha, ty ..., takže je to naše.*“
- Výpravčí: „*Jsi to rozjel. No dobrý. No.*“

Strojvedoucí dopravce METRANS v Zápisu se zaměstnancem uvedl, že při sunutí soupravy mu posunovač dával řádně návěsti pro sunutí soupravy. V Záznamu o podání vysvětlení k MU pro DI uvedl, že po uvedení posunového dílu do pohybu s posunovačem komunikoval, ale o čem přesně si již nevybavoval.

Tato tvrzení strojvedoucího jsou v rozporu s výpovědí posunovače, který v Zápisu se zaměstnancem uvedl, že jeho poslední komunikace se strojvedoucím byla informace, že až to bude možné, můžou sunout. Poté šel na čelo soupravy, kde naskočil na rozjíždějící se první vůz a chytil se madla. V Záznamu o podání vysvětlení k MU pro DI rovněž uvedl: „*Poslední pokyn, který jsem dal strojvedoucímu, byl, že až bude vše domluvené, můžeme zpět na vlečku. Na další pokyny si nepamatuji.*“

Komunikace mezi strojvedoucím a posunovačem posunového dílu, která byla uskutečňovaná prostřednictvím přenosné radiové stanice, nebyla zaznamenávána. Vzhledem k této skutečnosti šetřením nebylo možné zjistit, zda posunovač po uvedení sunutého posunového dílu do pohybu řádně předával pokyny strojvedoucímu prostřednictvím přenosné radiové stanice v souladu s čl. 37 a čl. 38 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) Z11.

Ze záznamů hovorů, které jsou nahrávány na záznamové zařízení ReDat 3, vyplývá, že mezi strojvedoucím a výpravčím před zahájením posunu ze SK č. 210 na dráhu – vlečku „Vlečka – přístav Ústí nad Labem“ neproběhla žádná verbální komunikace. Tento posun nebyl mezi strojvedoucím a výpravčím sjednán, nebylo dáno výpravčím



svolení k posunu a nebyl dán ani souhlas k posunu návěstí „Posun dovolen na seřaďovacím návěstidle Se224. Rovněž nebyl dán strojvedoucímu dopravce METRANS výpravní pokyn k jízdě kolem neobsluhovaného návěstidla Se224, a to ani ústně ani jiným způsobem.

Přes výše uvedené skutečnosti uvedl strojvedoucí sunutý posunový díl dopravce METRANS do pohybu ze SK č. 210 směrem k žst. Povrly, a aniž by posunovač splnil pokyn daný návěstí nepřenosného návěstidla Se224 a neprodleně dal strojvedoucímu pokyn k zastavení posunového dílu, pokračovali v jízdě kolem seřaďovacího návěstidla Se224 s návěstí „Posun zakázán“ rychlostí cca 17 km.h<sup>-1</sup>. Následnou jízdou posunového dílu došlo k rozřezu výhybky č. 239 a v km 519,362 ke srážce s protijedoucím taženým posunovým dílem dopravce IDSC. Nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou pro posun sunutím na v = 30 km.h<sup>-1</sup> strojvedoucí nepřekročil.

Zúčastnění zaměstnanci dopravce METRANS, strojvedoucí i posunovač, byli na základě předložených lékařských posudků o zdravotní způsobilosti k práci v době vzniku MU zdravotně způsobilí pro výkon svých funkcí.

Strojvedoucí dopravce METRANS pracoval ve funkci strojvedoucího od roku 1983, z toho vyplývají jeho letité zkušenosti. V obvodu žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží jezdil pravidelně, s traťovými poměry v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží a SŘ žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží byl prokazatelně seznámen.

Dražní inspekce se při vyšetřování lidského faktoru snažila posoudit všechny vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik MU. U posunovače dopravce METRANS se vzhledem k tomu, že 14. 3. 2017 složil zkoušku odborné způsobilosti pro funkci „vedoucí posunu, posunovač“, jednalo zejména o posouzení jeho zkušeností, znalostí a délky praxe.

Od 2. 3. 2017 absolvoval posunovač výcvik – odbornou a teoretickou přípravu v délce 8 dní. Praktický výcvik probíhal na dráze – vlečce Metrans, a. s., zaústěné v žst. Praha-Uhřetěves. Teoretická příprava byla prováděna lektorsky a dále formou samostudia.

Odborná teoretická a praktická příprava byla zakončena vykonáním odborné zkoušky dne 14. 3. 2017 s výsledkem „prospěl“. Od tohoto data předtím, než posunovač začal pracovat samostatně jako posunovač, dle vyjádření dopravce pracoval posunovač ve směnách ještě s dalším kolegou posunovačem, aby ho zacvičil a opětovně seznámil mimo jiné i s místními poměry žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever.

DI šetřením zjistila, že posunovač úspěšně vykonal požadovanou odbornou zkoušku pro funkci „vedoucí posunu, posunovač“ a byl odborně způsobilý pro práci ve funkci posunovače. Přestože délka jeho praxe ve funkci posunovače nebyla relativně dlouhá, byla absolutně dostatečná k rozpoznání a splnění základních návěstí pro posun, tj. v případě této MU světelných návěstí seřaďovacích návěstidel „Posun zakázán“ a „Posun dovolen“, které jsou zásadními a základními podmínkami pro zajištění bezpečného provozování drážní dopravy. Na základě posouzení výše uvedených skutečností včetně vyjádření posunovače: „*To, že je u SK č. 210 trpasličí návěstidlo Se224, vím, co na něm bylo za návěst, si nepamatuji.*“, lze konstatovat, že délka jeho praxe, zkušenosti a znalosti

neměly vliv na vznik této MU.

Šetřením systému zajišťování bezpečnosti u dopravce METRANS bylo zjištěno, že dopravce má přijatý systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy. Ve vnitřním předpisu dopravce Směrnice S-02 je uvedeno, že součástí odborné způsobilosti k výkonu pracovních činností při provozování drážní dopravy je znalost místních a traťových poměrů. Poznání v předepsaném rozsahu organizuje a eviduje vedoucí železničního provozu.

DI bylo zjištěno, že dopravce toto poznání neeviduje. Tato skutečnost však neměla vliv na vznik MU ani na velikost jejích následků.

V průběhu šetření příčin a okolností této MU zjistila DI výrazné rozpory ve vlastních výpovědích na MU zúčastněných zaměstnanců a dále rozpory mezi výpověďmi, zaznamenanými hovory na záznamovém zařízení ReDat 3 a rozbořem zaznamenaných dat elektronického rychloměru HDV:

Výpravčí 2 ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever:

- v záznamu hovoru uskutečněném bezprostředně po vzniku MU řekl výpravčí dozorčí provozu žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží, že vlak Pn 56197 dopravce IDSC ukončil jízdu na SK č. 202a a bez sjednaného posunu pokračovali dál zajištěnou posunovou cestou na SK č. 212. Dále uvedl, že se jim nedovolal a oni se mu také neozvali, ale jeli suverénně dál bez sjednaného posunu;
- v Zápisu se zaměstnancem výpravčí uvedl, že strojvedoucí vlaku Pn 56197 ho v průběhu jízdy telefonicky kontaktoval a domluvili posun ze SK č. 202a na SK č. 212. Na záznamovém zařízení ReDat 3 však žádná komunikace o domluveném posunu a výpravčím uděleném svolení k posunu není zaznamenaná.

Strojvedoucí vlaku Pn 56197 a následně posunového dílu dopravce IDSC:

- v Úředním záznamu o podání vysvětlení pro PČR bezprostředně po vzniku MU strojvedoucí uvedl, že v žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever zastavili s vlakem Pn 56197 u cestového návěstidla Sc202a, po rozsvícení návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle jim byl telefonicky sdělen pokyn – svolení k posunu a vyrazili vpřed;
- v Zápisu se zaměstnancem strojvedoucí uvedl, že po vjezdu do žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever, když viděl, že na cestovém návěstidle Sc202a a seřadovacím návěstidle svítí návěst „Posun dovolen“, pokračoval dále cestou posunu ze SK č. 202a směrem na SK č. 212;
- z rozboru zaznamenaných dat elektronického rychloměru, kterým bylo vybaveno HDV vlaku Pn 56197, je ale zřejmé, že vlak Pn 56197 nezastavil u cestového návěstidla Sc202a a pokračoval v jízdě již jako posunový díl směrem na SK č. 212;
- v Zápisu se zaměstnancem strojvedoucí uvedl, že mezi žst. Děčín hl. n. a žst. Povrly volal výpravčímu ÚS žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží, sjednal s ním posun ze SK č. 202a na SK č. 212 a dostal svolení k posunu.

Strojvedoucí posunového dílu dopravce METRANS:

- v Zápisu se zaměstnancem strojvedoucí uvedl, že při sunutí soupravy mu

posunovač dával řádně návěsti pro sunutí soupravy.

Posunovač posunového dílu dopravce METRANS:

- v Zápisu se zaměstnancem posunovač uvedl, že jeho poslední komunikace ve vysílačce byla, když oznámil strojvedoucímu, že můžou sunout, až to bude možné, a poté naskočil na rozjíždějící se první vůz.

Na základě všech výše uvedených rozporů je nutné konstatovat, že výpovědi na MU zúčastněných zaměstnanců nelze považovat ve všech částech za pravdivé a věrohodné. Z těchto důvodů DI vycházela ve svých závěrech o příčinách MU prioritně ze záznamů hovorů zaznamenaných na záznamovém zařízení ReDat 3, dále ze staženého archivu dat SSZ žst. Ústí nad Labem hlavní nádraží obvod sever a z rozboru zaznamenaných dat elektronického rychloměru na HDV dopravce IDSC.

### 4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události byla:

- nedovolená jízda sunutého posunového dílu dopravce METRANS za seřaďovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“ a vjetí do postavené posunové cesty taženému posunovému dílu dopravce IDSC.

#### 4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadními příčinami mimořádné události byly:

- jízda sunutého posunového dílu dopravce METRANS bez svolení k posunu a souhlasu k posunu za seřaďovací návěstidlo Se224 s návěstí „Posun zakázán“;
- nezjištění strojvedoucím jako zaměstnancem řídícím posun pohledem nebo dotazem před uvedením sunutého posunového dílu dopravce METRANS do pohybu, zda pro zamýšlenou jízdu nepřenosné návěstidlo Se224 dovoluje posun;
- nezjištění okolností ohrožujících bezpečnost při posunu posunovačem, tj. nezjištění návěsti „Posun zakázán“ na seřaďovacím návěstidle Se224, a nedání neprodleně pokynu strojvedoucímu k zastavení sunutého posunového dílu dopravce METRANS.

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

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

## 4.4 Doplnující zjištění

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

U dopravce IDSC:

- v návaznosti na ustanovení čl. 1974 vnitřního předpisu SŽDC D1 a § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kdy strojvedoucí vlaku Pn 561967 pokračoval bez zastavení jako posun za návěstidlo Sc202a, které ukončovalo jeho vlakovou cestu, aniž by dostal od výpravčího svolení k posunu;
- v návaznosti na ustanovení čl. 2.3.2 vnitřního předpisu SŽDC Doplnující ustanovení GSM-R, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kdy strojvedoucí vlaku Pn 561967 neměl po celou dobu jízdy registrováno HDV 742 522-6 v síti GSM-R pod správným funkčním číslem vlaku.

U provozovatele dráhy SŽDC:

- v návaznosti na ustanovení čl. 1693 vnitřního předpisu SŽDC D1, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kdy výpravčí nedal svolení k posunu zaměstnanci řídícímu posun, tj. strojvedoucímu vlaku Pn 561967 dopravce IDSC, přímo, resp. výpravčí nedal svolení k posunu vůbec.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC nepřijal a nevydal žádná opatření.

Doprovce IDSC vydal po vzniku MU následující opatření:

- k mimořádné události bude vypracován poučný list, který bude zařazen do informačního systému společnosti a bude zařazen do náplně nejbližšího školení provozního personálu.

Doprovce METRANS vydal po vzniku MU následující opatření:

- zaměstnanci, odpovídající za vznik MU, byli zaměstnavatelem METRANS převedeni dočasně na jinou práci do doby mimořádného přezkoušení z ustanovení předpisu SŽDC D1;
- dopravce v pravidelných školeních zdůrazní potřebu pečlivého výkonu služby při posunu, pro školení zaměstnanců ve skupině METRANS bude vydán „Poučný list“ s rozбором příčin a následků MU;
- provozování železniční dopravy v gesci terminálu METRANS Ústí nad Labem bylo podrobeno mimořádnému auditu a je předmětem zvýšené kontrolní činnosti.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

V Plzni dne 15. září 2017

Ing. Klára Majdlová v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Čechy

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

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

## 7 PŘÍLOHY



Obr. č. 12: Pohled na sražené posunové díly a posunuté kontejnery

Zdroj: DI



Obr. č. 13: Zaklesnutí nárazníků sražených posunových dílů

Zdroj: DI