



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Ujetí svazku kolejových polí na podvozcích Vz 53 po vyloučené 1. traťové koleji s následným střetem se 2 osobami a srážkou s odstavenými svazky kolejových polí a jejich vykolejení na 3. staniční koleji dráhy železniční, celostátní, v železniční stanici Golčův Jeníkov

Středa, 9. září 2015

Investigation Report of Railway Accident

Uncontrolled movement of bogies type 53 loaded with rails on sleepers on excluded track towards the railway station Vlkaneč which consequently collided with two employees of infrastructure manager, entered the excluded station track No. 3 in railway station Golčův Jeníkov, where it bumped into another 7 bogies type 53 loaded with rails on sleepers and derailed

Wednesday, 9th September 2015

č. j.: 6-2832/2015/DI

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

1 SOUHRN



Zdroj: Dražní inspekce

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 9. 9. 2015, 9:15 h.

Popis události: ujetí svazku kolejových polí naložených na dvou podvozcích Vz 53/77 odstaveného na vyloučené koleji ve směru od žst. Vlkaneč, který se cestou po této koleji střetl se dvěma zaměstnanci provádějícími defektoskopické měření, vjel na nevyloučenou staniční kolej č. 3 žst. Golčův Jeníkov, kde narazil do odstavených 7 svazků kolejových polí s následným vykolejením prvního podvozku Vz 53/77 ujetého svazku kolejových polí a posledního podvozku Vz 53/77 odstavených svazků kolejových polí.

Dráha, místo: trať 324 Brno – Kutná Hora hl. n., k ujetí došlo v km 258,732 mezi žst. Vlkaneč a žst. Golčův Jeníkov, ke střetu s osobami došlo v km 266,349, ke srážce došlo na 3. SK v km 267,126, žst. Golčův Jeníkov.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy); společnost OHL ŽS, a. s. (zhotovitel stavby).

Následky: 1 usmrcený a 1 zraněný;
celková škoda 0 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- nedostatečné zajištění svazku kolejových polí, odstaveného na vyloučené koleji, proti jeho ujetí.

Příspěvající faktory:

- nedodržení předepsané pracovní operace stanovené Technologickými postupy pro odstavování svazků kolejových polí od pokladače kolejových polí.

Příspěvající faktory související s důsledkem ujetí kolejových polí – střet s osobami:

- neoznámení o přítomnosti svých zaměstnanců pracujících na vyloučené koleji objednatelem SŽDC, s. o., zhotoviteli OHL ŽS, a. s.

Zásadní příčiny:

- nedodržení ustanovení technologických postupů, stanovujících používání prostředků a podmínky pro zajištění vozidel proti ujetí.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

přehodnotit (upravit) svůj dosavadní systém vztahující se k činnostem na staveništích (v oblasti zajišťování bezpečnosti na jednotlivých pracovištích), a to zejména:

- aby texty smluv uzavíraných s cizími právními subjekty, které vykonávají práce pro provozovatele dráhy, byly vždy jasné, srozumitelné, významově jednoznačné a nešly vykládat více způsoby;
- aby byla jasně stanovena povinnost a odpovědnost, kdo konkrétní za provozovatele dráhy a jakým způsobem musí včas informovat koordinátora stavby o přítomnosti jeho zaměstnanců (fyzických osob) na staveništi včetně případných kontaktů na tyto osoby.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních příslušných provozovatelů drah v České republice, resp. v rámci své činnosti národního bezpečnostního orgánu na příslušných dráhách.

SUMMARY

Grade:	accident.
Date and time:	9 th September 2015, 9.15 (7.15 GMT).
Occurrence type:	uncontrolled movement.
Description:	uncontrolled movement of bogies type 53 loaded with rails on sleepers on excluded track towards the railway station Vlkaneč which consequently collided with two employees of infrastructure manager, entered the excluded station track no. 3 in railway station Golčův Jeníkov, where it bumped into another 7 bogies type 53 loaded with rails on sleepers and derailed.
Type of train:	solo running bogies type 53 loaded with rails on sleepers.
Location:	open line between Vlkaneč and Golčův Jeníkov stations, km 258,732.
Parties:	SŽDC, s. o. (IM); OHL ŽS, a. s. (the contractor).
Consequences:	1 fatality (track worker), 1 serious injury (track worker); total damage CZK 0,-.
Direct cause:	<ul style="list-style-type: none">insufficient securing against uncontrolled movement of bogies type 53 loaded with rails on sleepers.
Contributory factor:	<ul style="list-style-type: none">failure to comply with workflow defined in technological procedures for putting aside the bogies type 53 loaded with rails on sleepers.
Contributory factor associated with collide of loaded bogies with the employees:	<ul style="list-style-type: none">failure to notify the contractor about of the presence of employees working on excluded track by infrastructure manager.
Underlying cause:	<ul style="list-style-type: none">failure to comply with the provisions of technological processes, providing terms and conditions for securing vehicles against uncontrolled movement.
Root cause:	none.
Recommendations:	<p>1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:</p> <ul style="list-style-type: none">reconsider (edit) existing system related to activities at construction sites (in the field of providing security at individual workplaces), especially:<ul style="list-style-type: none">in order to keep the content of the agreements concluded with external legal entities that work for the IM, always clear, understandable, semantically unambiguous and prevent the possibility to be interpreted in multiple ways;in order to determine clearly duties and responsibilities for IM, how and who exactly notify the project coordinator about the

presence of the workers at the construction site, including contacts on these persons.

The meaning of the above-mentioned safety recommendation is to ensure better safety of infrastructure manager employees, when their physical movement around or near the construction site, which has been already handed over to the contractor, is needed. To revise the text of the contracts in order to improve clarity and conditions for ensuring the general safety of the affected employees.

2) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):

- it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for other all IMs in the Czech republic.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	12
2.1 Mimořádná událost	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	12
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	12
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	15
2.2 Okolnosti mimořádné události	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	15
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	16
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	16
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	17
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	18
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	18
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	18
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	19
2.4 Vnější okolnosti	19
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	19
3 Záznam o podaných vysvětleních	19
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	19
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru	19
3.1.2 Jiné osoby	28
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	28
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	28
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	29
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	29
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	29
3.3 Právní a jiná úprava	30
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	30
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	31
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	32
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	32
3.4.2 Součásti dráhy	32
3.4.3 Komunikační prostředky	32
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	32
3.5 Dokumentace o provozním systému	33
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	33
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	33
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	34
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	34
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	34
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	34
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	35
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	35
4 Analýzy a závěry	35
4.1 Konečný popis mimořádné události	35
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	35
4.2 Rozbor	36

4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	36
4.3 Závěry	40
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	40
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	41
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	41
4.4 Doplnující zjištění	41
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	41
5 Přijatá opatření	41
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	41
6 Bezpečnostní doporučení	43
7 Přílohy	44

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
IZS	integrovaný záchranný systém
KO	kolejový obvod
KŘ	Krajské ředitelství
MU	mimořádná událost
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PKP	pokladač kolejových polí 25/20
PO	Pracovní obvod
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
ROV	rozkaz o výluce
SK	staniční kolej
SKP	svazek kolejových polí naložený na dvou podvozcích Vz 53/77
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
ST	Správa tratí
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDS	technický dozor stavebníka (investora, Objednatele)
TK	traťová kolej
ÚO	Územní odbor
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
ZPŘS	zaměstnanec pro řízení sledu
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

Seznam zkratek použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
zákon č. 309/2006 Sb.	zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 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, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
ČSN 34 2650 ed. 2	ČSN 34 2650 ed. 2, Železniční zabezpečovací zařízení - Přejezdová zabezpečovací zařízení
předpis SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC D1, Dopravní a návěštní předpis
předpis SŽDC (ČD) S 8/3	vnitřní předpis SŽDC (ČD) S 8/3, Předpis pro provoz speciálních vozidel podle typů
předpis SŽDC Bp1	vnitřní předpis SŽDC Bp1, Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 9. 9. 2015.

Čas: 9:15 h.

Dráha: železniční celostátní.

Místo: trať 324 Brno – Kutná Hora hl. n., k ujetí došlo v km 258,732 mezi žst. Vlkanec a žst. Golčův Jeníkov, ke střetu s osobami došlo v km 266,349, ke srážce došlo na 3. SK, km 267,126 v žst. Golčův Jeníkov.

GPS: 49°50'13.2275"N, 15°28'4.5332"E.



Obr. č. 1: Pohled na místo MU

Zdroj: Dražní inspekce

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

Dne 9. 9. 2015 v 9:15 h ujel z pracovního místa v km 258,732 na vyloučené 1. TK mezi žst. Vlkanec a žst. Golčův Jeníkov svazek kolejových párů (SKP). Při jeho jízdě došlo v km 266,349 ke střetu s dvěma zaměstnanci SŽDC (dále také objednatel),

provádějí defektoskopické měření, a po vjezdu na provozovanou 3. SK v žst. Golčův Jeníkov došlo v km 267,126 ke srážce ujetého SKP se 7 SKP odstavenými na této koleji.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

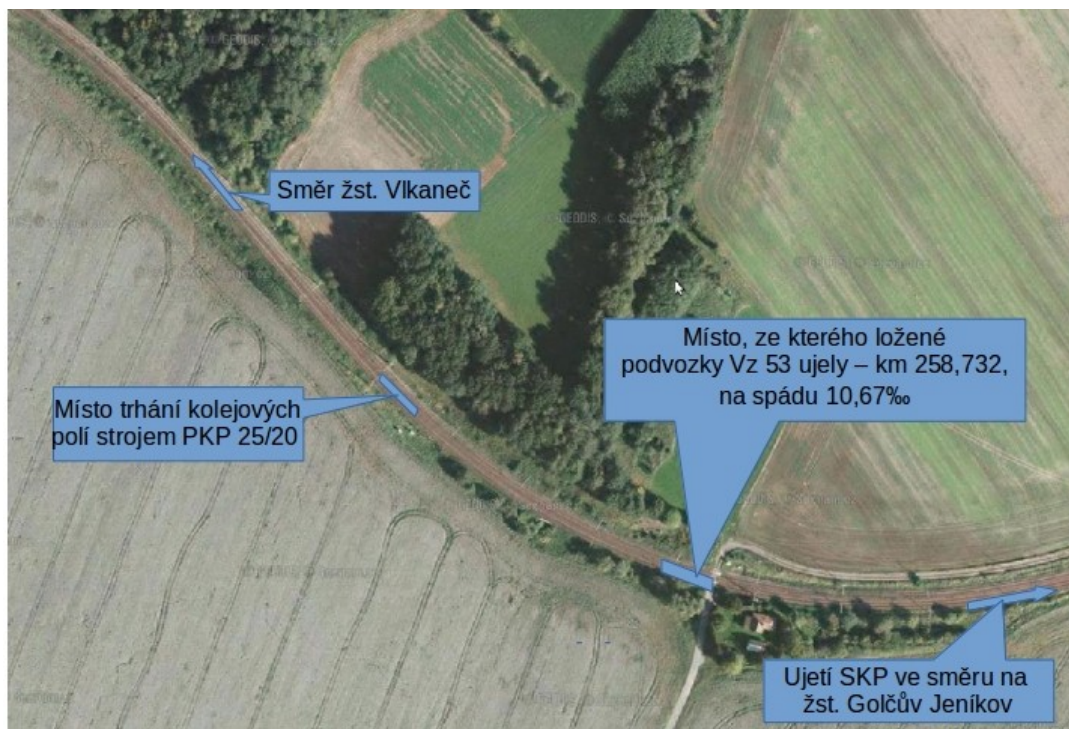
SKP, se kterým manipulovali zaměstnanci OHL ŽS, a. s. (dále také zhotovitel), nezajištěně jedoucí ve směru od žst. Vlkanec po vyloučené 1. TK, najel na odstavenou soupravu 7 SKP, stojících na provozované 3. SK žst. Golčův Jeníkov. V místě srážky došlo ke vzájemnému zaklínění ujetého a posledního SKP ve směru jízdy od žst. Vlkanec. Vlivem srážky se sesunuly dvě horní kolejová pole z posledního odstaveného SKP směrem k 5. SK. Po nárazu došlo k popojetí odstavených SKP, jejich roztržení mezi posledním a předposledním svazkem ve směru jízdy ujetého SKP a k vykolejení prvního železničního podvozku Vz 53/77 (dále jen podvozek) ev. č. 6427 z ujetého SKP a posledního podvozku č. 7018 z odstavených SKP ve směru jízdy ujetého SKP. Oba podvozky byly deformovány.

V dopravní kanceláři žst. Golčův Jeníkov bylo na ovládacím pultu staničního zabezpečovacího zařízení indikováno obsazení kolejového obvodu 1 LK a 1. TK. V Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení žst. Golčův Jeníkov byl na straně 116/117 uveden zápis ze dne 1. 9. 2015 „Dne 1. 9. 2015 v 9:00 h po zahájení výluky dle ROV 33209 byly vypnuty ze závislosti na KO v 1. trať. koleji PZ 2E – 6E výlukovou zástrčkou. V obvodech PZS 7E byly provedeny nařízené úpravy – zrušení závislosti na vyloučeném KO 1. TK. Úprava byla schválena přednostou SSZT Jihlava. KO byl vypnut z činnosti. Jízdy na a z vyloučené koleje provádějte dle předpisu SŽDC D1. Předávejte při předání služby“.

V místě, které bylo pracovníky OHL ŽS, a. s., označeno jako místo ujetí SKP, byly nalezeny stopy po sjetí dvoucestného rypadla LIEBHERR A 900 C ZW Litronic (dále také rypadlo) z 1. TK. Místo se nacházelo na železničním přejezdu P3703 v km 258,732 a bylo na spádu 10,67 ‰. Rypadlo stálo na louce vlevo od železničního přejezdu P3703 ve směru od žst. Vlkanec. Na přední plošině rypadla se nacházely dvě dvoupřírubové zarážky. Před místem ujetí SKP, ve směru od žst. Vlkanec, stál na 1. TK v km 258,644 pokladač kolejových polí PKP, u něhož byl připevněn podvozek se SKP, který sestával ze tří kolejových párů a dvou podvozků. Na horním (třetím) kolejovém páru byly z obou stran připevněny nárazníky pro přesun kolejových polí. Druhá náprava druhého podvozku ve směru od žst. Vlkanec byla podložena pod oběma koly zarážkami.

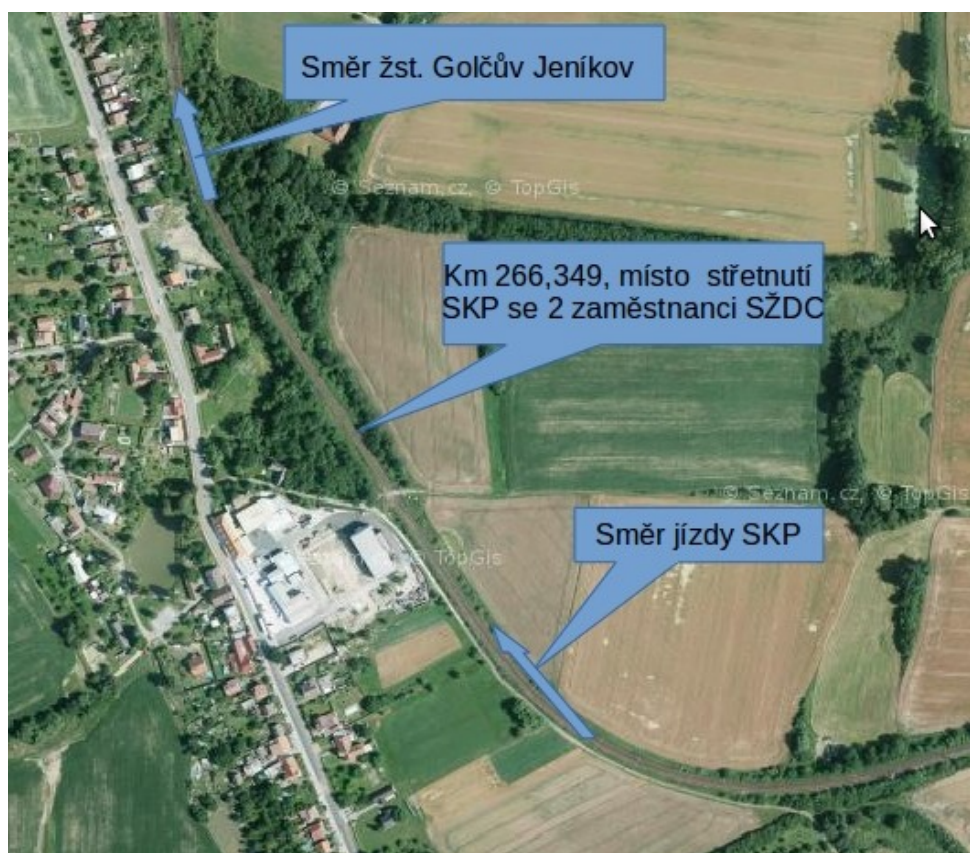
Ujetý SKP projel otevřeným železničním přejezdem P3708 v km 266,787, který byl podle ustanovení ROV 33209 výlukovými zásuvkami vypnut ze závislosti na přibližovacím úseku a jízdou SKP nebyl aktivován.

Místo střetu s osobami se nacházelo 106 m za ŽP P3707 ve směru od žst. Vlkanec v km 266,349 vyloučené 1. TK (viz Obr. č. 3). Jeden zaměstnanec byl usmrcen, druhý těžce zraněn. Oba byli zaměstnanci SŽDC. Při MU byl aktivován IZS.



Obr. č. 2: Schéma místa ujetí SKP.

Zdroj: Seznam.cz



Obr. č. 3: Místo střetu SKP se dvěma osobami.

Zdroj: Seznam.cz

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

MU ohlášena na COP DI dne:	9. 9. 2015, v 9.50 h (tj. 0:26 h po vzniku MU).
Způsob ohlášení:	telefonicky.
Ohlášeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a zhotovitele (OHL ŽS, a. s.).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	9. 9. 2015, 16.00 h (tj. 6:36 h po vzniku MU).

Ohlášení MU bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ:	9. 9. 2015, a to na základě poznatků zjištěných v rámci dozoru nad šetřením této MU.
Složení VI DI na místě MU:	2x VI ÚI Brno.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Brno. Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, vlastní fotodokumentace, z požádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, zhotovitelem stavby a PČR.

Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Zhotovitele stavby (OHL ŽS, a. s.):

- vedoucí prací, zaměstnanec OHL ŽS, a. s.;
- řidič rypadla LIEBHERR, zaměstnanec OHL ŽS, a. s.;
- vazač, zaměstnanec společnosti „Andrej Bosak“ (dále také jen BOSAK).

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí žst. Golčův Jeníkov, zaměstnanec SŽDC OŘ Brno, PO Havlíčkův Brod;
- zámečník kolejových konstrukcí, zaměstnanec SŽDC OŘ Brno, ST Jihlava;

- kontrolor-defektoskopista, zaměstnanec SŽDC OŘ Brno, ST Jihlava.

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

Při MU došlo ke srážce jednoho jedoucího SKP se 7 stojícími SKP. Jednalo se o srážku technologických nebrzděných vozidel. Váha jedoucího SKP byla 62 t, počet náprav 4, délka 25 m. Váha 7 stojících SKP byla 372 t, počet náprav 24, délka 150 m.

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

Popis trati ze směru od místa ujetí po místo srážky v žst. Golčův Jeníkov:

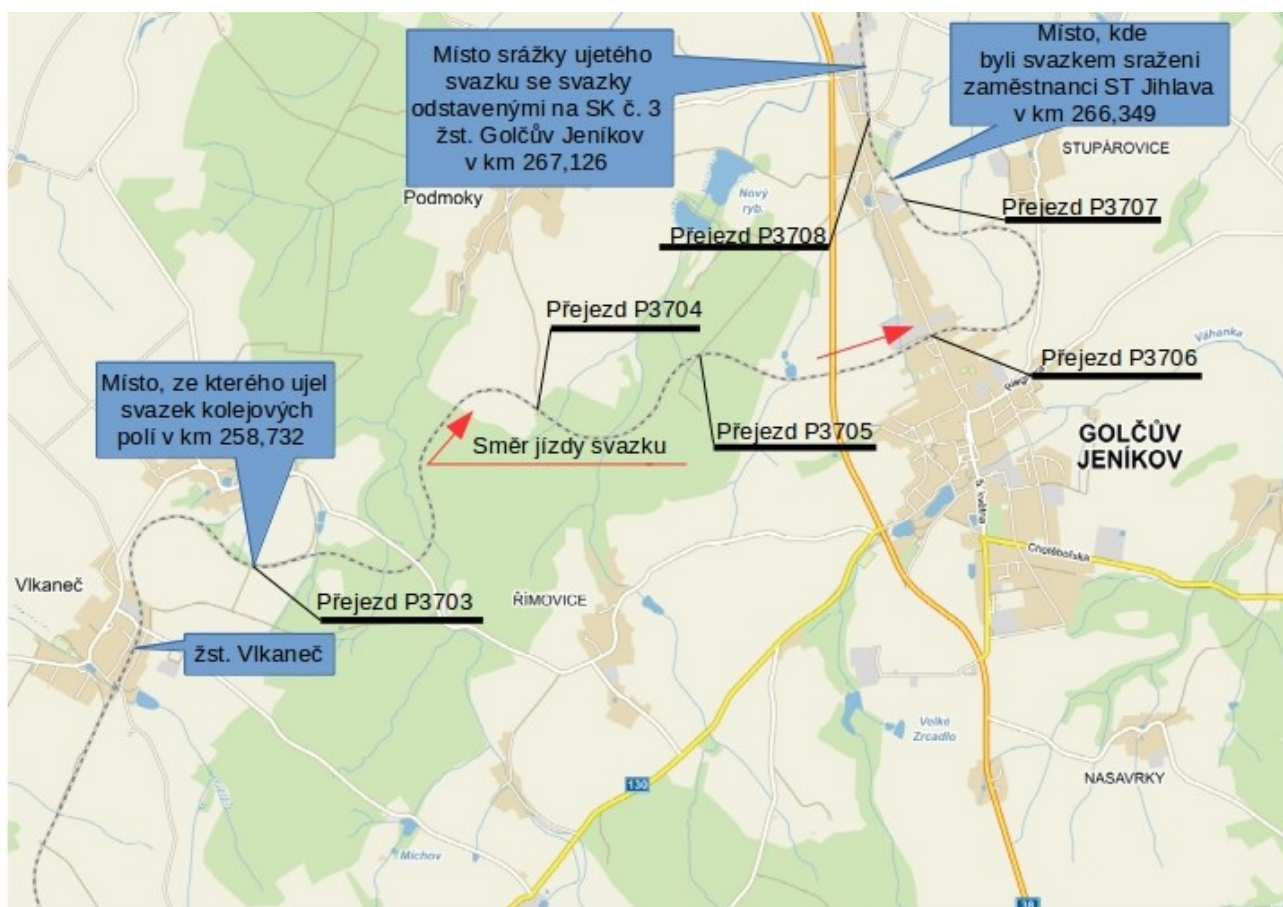
- místo ujetí SKP se nachází na železničním přejezdu P3703 v km 258,732 v levém oblouku o poloměru 300 m s převýšením 116 mm a klesáním 10,67 ‰;
- po 151,70 m v přímém směru na klesání 10,87 ‰ navazuje pravý oblouk o poloměru 306 m s převýšením 119 mm a klesáním 10,07 ‰;
- po 79,34 m v přímém směru na klesání 10,07 ‰ následuje levý oblouk o poloměru 284 m s převýšením 134 mm a klesáním 10,21 ‰;
- po 51,11 m v přímém směru na klesání 10,21 ‰ následuje pravý oblouk o poloměru 300 m s převýšením 116 mm a klesáním 10,55 ‰;
- po 161,14 m v přímém směru na klesání 9,24 ‰ následuje pravý oblouk o poloměru 300 m s převýšením 116 mm a klesáním 9,89 ‰;
- po 239,55 m v přímém směru přes železniční přejezd P3704 v km 261,436 na klesání 10,50 ‰ následuje levý oblouk o poloměru 400 m s převýšením 87 mm a klesáním 10,32 ‰;
- po 52,02 m v přímém směru na klesání 10,32 ‰ následuje pravý oblouk o poloměru 300 m s převýšením 116 mm a klesáním 10,33 ‰. V km 262,715 oblouku je železniční přejezd P3705;
- po 202,34 m v přímém směru na klesání 10,00 ‰ následuje levý oblouk o poloměru 285 m s převýšením 122 mm a klesáním 10,00 ‰;
- po 319,51 m v přímém směru na klesání 10,14 ‰ následuje levý oblouk o poloměru 500 m s převýšením 64 mm a klesáním 10,37 ‰;
- po 314,09 m v přímém směru přes železniční přejezd P3706 v km 264,230 na klesání 10,37 ‰ následuje pravý oblouk o poloměru 314 m s převýšením 114 mm a klesáním 9,30 ‰;
- po 61,23 m v přímém směru na klesání 10,20 ‰ následuje levý oblouk o poloměru 295 m s převýšením 132 mm s přechodem na poloměr 394 m s převýšením 132 mm a dalším přechodem na poloměr 287 m s převýšením 132 mm. V celém oblouku klesání 11,08 ‰;
- po 27,43 m v přímém směru na klesání 11,08 ‰ následuje pravý oblouk o poloměru 286 m s převýšením 132 mm a klesáním 9,66 ‰;
- po 310,11 m v přímém směru přes železniční přejezd P3707 v km 266,243 na klesání 10,66 ‰ následuje pravý oblouk o poloměru 310 m s převýšením 117 mm

a klesáním 8,18 ‰;

- po 457 m v přímém směru přes železniční přejezd P3708 v km 266,787 je v km 267,126 v žst. Golčův Jeníkov v úrovni okolního terénu na klesání 0,80 ‰ místo vzniku MU.

Podle ROV 33209 byly železniční přejezdy P3703, P3704, P3705, P3706, P3707 uzavřeny, přejezd P3708 byl výlukovými zásuvkami vypnut ze závislosti na kolejových obvodech 1. TK.

Ujetý SKP při jízdě z místa vzniku MU po místo srážky v žst. Golčův Jeníkov projel trať v délce 8,394 km s průměrným sklonem cca 10 ‰. Vzdálenost místa ujetí SKP od místa střetnutí se zaměstnanci SŽDC byla 7,617 km.



Obr. č. 4: Trať projetá ujetým SKP

Zdroj: Seznam. cz

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Po ujetí SKP použil vedoucí prací mobilní telefon k příkazu pracovníkům Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a. s. (dále jen Chládek a Tintěra), k opuštění a vyklizení pracoviště na zastávce Golčův Jeníkov město z důvodu ujetí SKP. Dále informoval pracovníky OHL ŽS, a. s., kteří byli u posunu v žst. Golčův Jeníkov, aby o této skutečnosti informovali výpravčího.

Tato komunikace nebyla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě ujetí SKP probíhala pracovní činnost na stavbě „Trať 324 Kutná Hora – Brno, úsek Golčův Jeníkov – Víkaneč“, kdy na vyloučené 1. TK dle ROV 33209 byla snášena kolejová pole pomocí PKP a ukládána po 4 ks na 2 podvozky. Takto vzniklé SKP měly být HDV přepravovány do žst. Golčův Jeníkov.

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

- 9:23 h přerušení provozování drážní dopravy na 2. traťové koleji;
- 9:44 h MU ohlášena vedoucím dispečerem CDP Přerov na IZS a OSB;
- 9:57 h MU ohlášena pověřenou osobou OSB na COP DI;
- 11:51 h obnovení provozování drážní dopravy na 2. traťové koleji;
- 15:45 h ukončení ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI, PČR a OSB;
- 16:00 h přítomným VI DI udělen souhlas s uvolněním dráhy.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a zhotovitele stavby.

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

MU ohlásil vedoucí dispečer CDP Přerov a plán IZS aktivoval v 9:44 h.

Na místo MU se dostavily složky IZS:

- Hasičská záchranná služba SŽDC Havlíčkův Brod;
- Rychlá záchranná služba Havlíčkův Brod;
- PČR, KŘ policie kraje Vysočina, ÚO Havlíčkův Brod, SKPV.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Při MU došlo k:

- usmrcení zaměstnance SŽDC;
- újme na zdraví zaměstnance SŽDC.

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 dopravní cesty a na životním prostředí

Škoda na technologických vozidlech a součástech dopravní cesty a jiném majetku dle vyjádření zúčastněných subjektů nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: skoro zataženo, + 10 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: členitý terén, traťový úsek s velkým počtem oblouků, v celé jeho délce spád až 11 ‰, úroňová křížení dráhy s pozemními komunikacemi.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

- Výpravčí žst. Golčův Jeníkov – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - když před dopravní kanceláří očekával průjezd vlaku R 977 žst. Golčův Jeníkov ve směru na Vlkaněč, oznámili mu zaměstnanci OHL ŽS, a. s., kteří připravovali na 3. SK odstavené SKP (dále balík) k přepravě na úložiště, že z místa trhání kolejových párů ujel balík a jede po 1. vyloučené koleji do žst. Golčův Jeníkov;
 - ihned se vrátil do dopravní kanceláře a generálním stopem R 977 zastavil.
- Vedoucí prací, zaměstnanec zhotovitele stavby OHL ŽS, a. s.:
- Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 16. 9. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - na stavbě Golčův Jeníkov byl stavbyvedoucím určen jako vedoucí prací. Na této stavbě koordinoval veškeré práce;
 - od 1. 9. 2015 prováděli přípravné práce na snesení kolejových polí, které začali snášet dne 7. 9. 2015;
 - dne 9. 9. 2015 prováděli snesení kolejových polí pomocí PKP, který vždy vytrhl kolejové pole dlouhé 25 m a uložil ho na dva kolejové podvozky nakolejené na vyloučené koleji;
 - ke dvěma podvozkům uvedl, že zadní podvozek je pomocí kleštín připevněn k pokladači PKP, přední drží dělníci, popřípadě je zajištěn zarážkou. Na tyto

- podvozky jsou postupně uložena čtyři kolejová pole, a to je tzv. balík;
- k manipulaci a urovnávání kolejových polí bylo používáno rypadlo;
 - po naložení druhého kolejového pole k němu připevnili z obou stran nárazníky pro přesun kolejových polí. Ze strany od PKP je připevňují dělníci, na druhé straně se připevňují za pomoci rypadla;
 - po naložení balíku k němu vazač připojil rameno rypadla. Po odpojení podvozku od pokladače PKP provedli pomocí rypadla jednoduchý posun ve směru k žst. Golčův Jeníkov a přesunuli ho asi 400 až 500 m k železničnímu přejezdu, před kterým 20 m zastavili. Vedoucí prací a vazač šli společně vedle posunujících kolejových polí;
 - po zastavení kolejová pole na podvozcích zajistili, a to tak, že před přední podvozek dali **železné kolíky**;
 - na dotaz, zda tam dával oba kolíky on, nebo vazač, odmítl odpovídat;
 - **z důvodu jeho zdravotního stavu odmítl v Úředním záznamu pokračovat.**
- Z doplňujícího Úředního záznamu PČR, provedeného dne 30. 9. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - k otázce, dle jakého nařízení, normy se řídí činnost na vyloučené koleji, uvedl, že v současné době není schopen říci číslo nějakého nařízení, ale že ví, že tato nařízení existují, byl z nich přezkoušen a zná jejich obsah. Hlavně se řídí praxí, vedoucího prací dělá již cca 12 – 13 let;
 - dne 7. 9. 2015 vedoucí prací proškolil zaměstnance o bezpečnosti práce a zahájili snášení kolejových polí z vyloučené 1. TK pomocí PKP. Když naložili první kolejové pole na podvozky, zjistili, že pracují v oblouku o malém poloměru a že druhé kolejové pole se na podvozky nedá usadit. Proto byly práce v ten den ukončeny;
 - dne 8. 9. 2015 bylo ke spolupráci přistaveno rypadlo. Vedoucí prací proškolil pracovníky o bezpečnosti práce a pokračovali ve snášení kolejových polí na podvozky z předešlého dne;
 - po naložení čtvrtého kolejového pole (balíku) zaměstnanec společnosti BOSAK (dále jen vazač) na příkaz vedoucího prací připevnil balík k rameni rypadla a po příkazu vedoucího prací balík rypadlem přestavili ve směru na Golčův Jeníkov asi 50 až 70 m od PKP. Vedoucí prací zajistil přední kola podvozku ve směru jízdy zážkami, rypadlo bylo odvěšeno od balíku a po jeho příkazu přestaveno na železniční přejezd, kde sjelo z koleje;
 - k odstavenému balíku najela lokomotiva se sunutým železničním vozem, která stála za železničním přejezdem ve směru na Golčův Jeníkov, vlakvedoucí balík zavěsil za vůz, vedoucí prací odstranil zajišťovací zážky a dal příkaz k přestavení posunujícího dílu za železniční přejezd, kde pak čekal na další posun;
 - následně se rypadlo na železničním přejezdu nakolejilo, přijelo k PKP, kde opět pomáhalo s ukládáním kolejových polí na podvozky;
 - tato činnost se celý den opakovala, naložili celkem 7 balíků a po celou dobu za železničním přejezdem ve směru na Golčův Jeníkov stála lokomotiva s odstavenými balíky;
 - k návaznosti na předchozí ukončený výsledek, kdy se měl vyjádřit k tomu, kdo

- dával pod odstavený balík zarážky, uvedl, že tam zarážky dával on, a to na každou kolejnici jednu pod přední kola prvního podvozku tak, že se jejich přední části dotýkaly kol. Potom dal vazači pokyn k odpojení rypadla od kolejových párů, což on učinil. Následně na jeho pokyn řidič rypadla na železničním přejezdu sjel s rypadlem z koleje (zkolejil);
- k otázce, jak dlouho trvalo zkolejení rypadla na železničním přejezdu, uvedl, že asi tak 5 až 10 min.;
 - pak došlo k tomu, že se ten zajištěný balík rozjel, kdo si toho všiml, neví, stál v tu dobu mezi vyloučenou kolejí a kolejí v provozu. Jak došlo k uvolnění zajištěného balíku, nebo zda byly přejetý zarážky nebo jak se to stalo, neví;
 - když se dal balík do pohybu, tak ihned běžel k zarážce, vzal ji a snažil se dát ji pod přední kola podvozku. Položil ji na kolejnici, ale při najetí kola podvozku na zarážku zarážka spadla mimo kolejnici. Tento pokus provedl jednou nebo dvakrát, zarážka vždy vypadla. To samé dělal také vazač, ale zarážka vždy vypadla;
 - dále uvedl, že řidič rypadla po zjištění, že balík kolem něho ujíždí, se pokusil zastavit ho pomocí lžice rypadla, lžice však po betonových pražcích sjela a balík nezastavila;
 - po zjištění, že balík nezastaví, informoval pomocí svého mobilního telefonu všechny pracovníky, kteří pracovali na vyloučené koleji, s příkazem k opuštění vyloučené koleje. Stavbyvedoucího společnosti Chládek a Tintěra, jehož zaměstnanci prováděli práce na vyloučené koleji v prostoru zastávky Golčův Jeníkov město, požádal, aby dvoucestné rypadlo opustilo vyloučenou kolej a zaměstnanci zajistili železniční přejezd, který je u zastávky;
 - poté odjel do žst. Golčův Jeníkov, kde se dozvěděl od výpravčího o střetu balíku s dvěma osobami, že je tam asi jeden usmrcený a jeden zraněný. Následně se od někoho dozvěděl, že se jednalo o zaměstnance SŽDC, kteří se mu nenahlásili, že se pohybují po vyloučené koleji;
 - po příjezdu policie odjel na její příkaz k lékaři, neboť z důvodu špatného psychického stavu nebyl schopen jí podat žádné vysvětlení;
 - k otázce vyšetřovatele, zda došlo ke změnám pracovních postupů mezi dny 8. 9. a 9. 9. 2015 a 11. 9. 2015, tedy před ujetím balíku a po něm, uvedl, že vše zůstalo stejné, jen došlo k tomu, že po naložení balíku rypadlo odjelo a zkolejilo se. Balík zůstal připevněný k portálu PKP. Jakmile rypadlo uvolnilo kolej, přijela pro balík lokomotiva v čele s ochrannými vozy, ke kterým byl pak balík přivěšen. Následně lokomotiva sjela pod místo zkolejení rypadla. To se vždy opakovalo po naložení dalšího balíku;
 - k otázce vyšetřovatele, který z technologických postupů byl správný, uvedl, že si myslí, že oba dva jsou správné.
- Ze Záznamu o podaném vysvětlení se zaměstnancem pro DI, ze dne 10. 12. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - na stavbě pracoval jako vedoucí prací. Dne 9. 9. 2015 snášeli kolejová pole pomocí stroje PKP a za pomoci rypadla, které urovnávalo kolejová pole na podvozcích. Naložené podvozky zapřáhli pomocí vázacích prostředků za rypadlo, odjistili od PKP a stáhli je na místo, které se nacházelo 20 m před železničním přejezdem v km 258,732 ve směru na Golčův Jeníkov. Po

zastavení dal 2 zarážky pod přední kola podvozku;

- řidič rypadla si pohledem zkontroloval zajištění podvozků a dal pokyn vazači, aby odjistil vázací prostředky, což trvalo cca 10 min. Po zajištění balíku rypadlo sjelo z kolejí;
 - po cca 5 – 10 min. se balík dal samovolně do pohybu. Poté, co to zjistili, snažil se řidič rypadla ujíždějící balík zachytit lžící bagru a vedoucí prací s vazačem pokládali před ujíždějící balík zarážky, které i po opakovaném pokládání (ještě asi 2x) uskakovaly;
 - potom, co balík ujel, začal obvolávat lidi, o kterých věděl, že jsou na trati, včetně ZPŘS, aby výpravčí v žst. Golčův Jeníkov zastavil mezi žst. Golčův Jeníkov a žst. Vlkaněč dopravu. Pracovníky společnosti Chládek a Tintěra, pracující na zastávce Golčův Jeníkov město, požádal o opuštění koleje, na které měli dvoucestné rypadlo, a aby zabezpečili železniční přejezd na zastávce;
 - odjel do žst. Golčův Jeníkov, odkud si ověřoval, zda jsou všichni zaměstnanci, o kterých věděl, v pořádku. Nikomu se nic nestalo;
 - po 30 min. v žst. Golčův Jeníkov se od výpravčího dozvěděl, že došlo ke sražení dvou zaměstnanců SŽDC, o kterých nevěděl, protože ho jako vedoucího prací o tom, že budou pracovat na vyloučené koleji, nikdo neinformoval;
 - na otázku, kolik kolejových polí bylo naloženo na následujících podvozcích, odpověděl, že neví, nebyl u toho;
 - na otázku, kolik kolejových polí mohli toho dne v místě prací naložit na kolejové podvozky bez pomoci rypadla, odpověděl jedno;
 - **následně oznámil, že k dalším doplňujícím otázkám nebude v tuto chvíli odpovídat.**
- Řidič rypadla, zaměstnanec zhotovitele stavby OHL ŽS, a. s.:
 - Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 23. 9. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - dne 8. 9. 2015 pracoval na rypadle, kde na vyloučené 1. TK v místě mezi žst. Vlkaněč a železničním přejezdem ve směru na Golčův Jeníkov urovnával kolejová pole vytrhaná pokladačem PKP při jejich pokládání na podvozky;
 - zadní podvozek, tedy ten blíže k jeho rypadlu, byl zajištěn zarážkami a přední podvozek byl připevněn k pokladači PKP. Poté, co urovnal druhé kolejové pole, tak pomáhal za pomoci bagru na toto kolejové pole upevnit tzv. „prsa“. Jedná se o železnou část, za kterou se naložené podvozky připevňují k sobě při přepravě;
 - po naložení a urovnání čtvrtého kolejového pole připevnil vazač rameno rypadla pomocí řetězu k naloženým kolejovým polím, dělníci uvolnili přední podvozek z kleštín PKP, vedoucí prací odstranil zarážky od kol zadního podvozku. Na pokyn vedoucího prací táhl balík, tj. dva podvozky ložené čtyřmi kolejovými poli, rychlostí cca 1 km.h⁻¹ směrem ke Golčovu Jeníkovu k železničnímu přejezdu, na kterém se nakolejoval. Při přesunu šel vedoucí prací a vazač vedle taženého balíku. Asi 20 m před železničním přejezdem dostal pokyn od vedoucího prací k zastavení. Vedoucí prací poté zasunul těsně pod obě kola předního podvozku zarážky;
 - po odvěšení rypadla od balíku na pokyn vedoucího prací popojel na železniční přejezd a sjel s rypadlem z kolejí. Vedoucí prací přivolal lokomotivu, která stála nedaleko pod železničním přejezdem připravena, přijela k tomu zajištěnému

balíku, za který byla zapřažena, obsluha lokomotivy odstranila zarážky od kol podvozku a s lokomotivou a balíkem sjela pod železniční přejezd směrem ke Golčovu Jeníkovu, kde zůstala stát;

- na pokyn vedoucího prací se s rypadlem opět nakolejil a jel k PKP, kde pokračoval ve stejné pracovní činnosti, jakou popsal u prvního balíku. Uvedl, že dne 8. 9. 2015 nebyl při pracovní činnosti žádný problém a naložili celkem 7 balíků (cca 700 m koleje);
- dne 9. 9. 2015 byl před začátkem práce proškolen vedoucím prací z bezpečnosti práce, což mu potvrdil podpisem;
- po obdržení všeobecného rozkazu od vedoucího sledu odjel na místo prací k železničnímu přejezdu, na kterém se dne 8. 9. 2015 zkolejil. Na příkaz vedoucího prací se s rypadlem nakolejil a jel k PKP. Na podvozcích již bylo uloženo jedno kolejové pole tak jako předešlý den. Potom pomohl umístit druhé kolejové pole, na které byla umístěna tzv. prsa;
- když byla naložena čtyři kolejová pole, zavěsil vazač na pokyn vedoucího prací rameno rypadla k takto vytvořenému balíku. Po uvolnění zadního podvozku z kleštín PKP vyjmul vedoucí prací zarážky z pod kol předního podvozku a dal řidiči rypadla pokyn k přemístění balíku k železničnímu přejezdu. Vedoucí prací a vazač šli vedle taženého balíku. Vzali s sebou také dvě zarážky, zda je nesli, nebo si je položili na balík, již nevěděl;
- asi ve vzdálenosti 20 m před železničním přejezdem dostal pokyn od vedoucího prací, že má zastavit, což učinil. Po zastavení pak vedoucí prací dal pod kola předního podvozku zarážky, a to pod každé kolo jednu. Po vystoupení z rypadla řidič zkontroloval umístění zarážek a konstatoval, že byly umístěny tak, jak mají být. Poté opět nastoupil do rypadla, vazač odvázal řetěz, kterým bylo rypadlo zavěšeno k balíku, na pokyn vedoucího prací odjel s rypadlem na železniční přejezd, kde se zkolejil. To trvalo cca 10 min.;
- po zkolejení rypadlo stálo mimo železniční přejezd na cestě, kabinou ke kolejím, z rypadla nevystupoval. V tu dobu nebyla pod přejezdem jako předešlý den lokomotiva, která by přijela k balíku, a ten byl za ni zapřažen a následně odtažen;
- po cca 5 min. od zkolejení rypadla uviděl, že se odstavený balík začíná pohybovat a začíná ujíždět. Uviděl vazače a vedoucího prací, jak mají v ruce zarážku a snaží se dát ji před kolo pohybujícího se balíku, zarážka vždy vypadla, to provedli asi dvakrát, možná třikrát;
- vysunul rameno rypadla se lžící nad ujíždějící balík a přitlačením lžice na pražce vrchního kolejového páru se snažil ujíždějící balík zastavit. To se mu však nepodařilo, tak také vyběhl se zarážkou z rypadla a snažil se ji umístit, ale to se mu nepodařilo. Asi tak po 200 m balík ujel. Dotázal se vedoucího prací, co má dělat, ten mu řekl, aby počkal na místě;
- osobně nic jiného nedělal, čekal, co bude dál. Byl v šoku, kam se poděly zarážky, se kterými se snažili zastavit ujíždějící balík, si nevzpomíná. Zda to byly ty, které měl na rypadle, si nevzpomíná, ani to, že by je tam dával;
- neví, co bylo příčinou toho, že zajištěný balík ujel;
- na otázku vyšetřovatele, zda může uvést, kde jsou v současné době zarážky, kterými se s vedoucím prací a vazačem snažili zastavit ujíždějící balík, odpověděl, že neví.

- Ze Záznamu o podaném vysvětlení se zaměstnancem pro DI, ze dne 10. 12. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - dne 9. 9. 2015 se pokračovalo v trhání kolejových polí, při kterém s rypadlem asistoval u jejich ukládání do balíku, stejně jako den předtím. Po uložení čtyř kolejových párů byl balík přemístěn k přejezdu;
 - zhruba 20 m před přejezdem byl vedoucím prací balík zajištěn zarážkami, poté řidič rypadla vizuálně zajištění zarážkami zkontroloval, vše bylo v pořádku a nastoupil do rypadla. Poté bylo rypadlo odpojeno od balíku a sjel z kolejí na železniční přejezd, kde se zkolejil, což trvalo cca 10 min;
 - po zastavení mimo přejezd kabinou směrem ke kolejím, přibližně po 5 min., uviděl, že odstavený balík se dal do pohybu;
 - vazač a vedoucí prací se snažili ujíždějící balík zastavit tím, že pod něj pokládali zarážky, které ale vyskakovaly. Ve chvíli, kdy se ujíždějící balík blížil k rypadlu, snažil se ho zastavit tím, že shora přitlačoval lžící rypadla na kolejová pole. Lžice ale odskakovala, štípala pražce a balík se zastavit nepodařilo;
 - vyskočil z rypadla a cca 200 m běžel s jednou zarážkou za balíkem, ale ten nedostihl. Vedoucí prací a vazač běželi se zarážkami před ním;
 - následně se na pokyn vedoucího prací vrátil do rypadla, kde setrval do příjezdu vyšetřujících orgánů;
 - **k dalším doplňujícím otázkám pak odmítl vypovídat.**
- Vazač, vedoucí čtyř, zaměstnanec společnosti BOSAK:
- Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 22. 9. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - dne 7. 9. 2015 byl přidělen k práci u snášení kolejových polí pokladačem PKP na vyloučené 1. TK. Při ukládání kolejových polí vznikl problém s jejich usazováním na podvozky nakolejené v oblouku, a proto byly práce přerušeny s tím, že od 8. 9. 2015 bude u snášení kolejových polí i rypadlo, které bude kolejová pole na podvozcích srovnávat;
 - dne 8. 9. 2015 po proškolení o bezpečnosti práce vedoucím prací zahájili snášení kolejových polí se stejným rozdělením činností jako předešlý den. Doložili první balík, který zůstal z předešlého dne nedokončen. Kolejová pole byla po uložení na podvozky srovnávána rypadlem, které z těchto důvodů bylo ke snášení kolejových polí přistaveno;
 - po naložení a srovnání čtvrtého kolejového pole přivěsil rameno rypadla k balíku. Po odjištění podvozků od portálu PKP rypadlo přestavilo balík kousek níže, kde byl po zajištění předního podvozku zarážkami, které provedl vedoucí prací, od rypadla odvěšen. Rypadlo odjelo na železniční přejezd, kde sjelo z kolejí;
 - následně byla k odstavenému balíku přistavena lokomotiva, která po svěšení s balíkem a odstranění zarážek sjela pod železniční přejezd, kde čekala na naložení dalšího balíku. Zajišťovací zarážky se braly zpět pro zajištění podvozku dalšího balíku. Rypadlo poté najelo na železniční přejezd na vyloučenou kolej, vrátilo se k PKP, kde pokračovaly práce se snášením kolejových polí;
 - dne 9. 9. 2015 po bezpečnostním školení, provedeným vedoucím prací, pokračoval na stejném pracovním místě jako předešlý den. Po naložení prvního

- balíku ho na příkaz vedoucího prací zavěsil pomocí řetězu za rameno rypadla;
- po odjištění podvozků balíku od portálu PKP a odstranění zarážek položených pod předním podvozkem ve směru spádu rypadlo balík přestavilo asi 20 m před železniční přejezd;
- při jízdě šel společně s vedoucím prací vedle rypadla, jakmile rypadlo zastavilo, položil vedoucí prací zarážky pod kola předního podvozku. Položení zarážek zkontroloval řidič rypadla společně s vedoucím prací;
- na příkaz vedoucího prací odvěsil rameno rypadla od řetězu, kterým bylo svěšeno s balíkem, a demontoval řetěz z prážců kolejových párů, rypadlo popojelo na železniční přejezd a sjelo z 1. TK;
- na místě čekali na lokomotivu, která měla přijet ze žst. Golčův Jeníkov;
- na místě čekali asi 5 až 10 min., když se najednou stalo to, že zarážky, které tam dal vedoucí prací, byly ze sevření mezi kolem a kolejnicí vytlačeny a balík se dal do pohybu;
- v záznamu zdůraznil, že v tu dobu byl na místě jen on, vedoucí prací a řidič rypadla, že s těmi zarážkami nikdo nemanipuloval, protože by to ani nešlo, že je drží váha balíku, tedy je nemohl nikdo vyndat;
- stál společně s vedoucím prací cca 10 m od ujíždějícího balíku. Stál na levé straně ve směru na Golčův Jeníkov. Když uviděl, jak byla zarážka vytlačena, tak k ní ihned běžel. Zarážka byla vytlačena na jeho stranu, vzal ji a dal před levé přední kolo podvozku ujíždějícího balíku, zarážka byla kolem opět odhozena vně kolejového pásu, zarážku vzal, předběhl ujíždějící balík a pokus opakoval, zarážka byla opět odhozena, avšak mezi kolejnice, a k zarážce se již nedostal;
- vedoucí prací v okamžiku vytlačení zarážek stál mezi 1. a 2. TK, snažil se také zarážku pokládat pod přední kola vozíku, zda se mu to podařilo, neměl čas sledovat;
- v záznamu rovněž uvedl, že o zastavení ujíždějícího balíku se také pokoušel řidič rypadla tím, že přitlačil rameno rypadla shora na prážce kolejových polí, ale rameno po nich sjíždělo a balík nezastavilo;
- dále sdělil, že ihned po ujetí balíku vedoucí prací telefonoval všem, kteří pracovali na vyloučené 1. TK, aby ji opustili z důvodu ujetí balíku;
- vazač ihned po ujetí balíku telefonoval spolupracovníkovi přidělenému k lokomotivě, která měla provádět posun s balíky v místě snášení kolejových polí, zda nejsou již někde na trati, volaný mu sdělil, že jsou ještě v žst. Golčův Jeníkov;
- pak odvezl vedoucího prací do žst. Golčův Jeníkov, kde se posléze dozvěděl, že všichni zaměstnanci informovaní vedoucím prací včas opustili pracoviště bez následků, ale že ujetý balík se střetl s dvěma zaměstnanci SŽDC, o kterých nikdo nevěděl;
- následně mu volal vedoucí prací, aby odvolal na ten den všechny z práce.
- Jeřábík PKP, zaměstnanec TSS Grade:
- Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 15. 9. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - společnost OHL ŽS, a. s., si najala stroj PKP na vytrhávání kolejových polí, který je majetkem společnosti TSS Grade, a to i s obsluhou;

- pracuje v pozici jeřábníka a jeho činností je obsluha tří kladkostrojů, které jsou součástí PKP. Místo jeho pracoviště je cca 30 m od kabiny vozidla Tatra 138;
- dne 8. 9. 2015 vytrhávali kolejová pole a ukládali na dva vozíky vždy čtyři kolejová pole. Pak přijelo rypadlo a naložené vozíky odtáhlo asi tak 50 m směrem ke Golčovu Jeníkovu. Potom rypadlo odjelo, asi na železniční přejezd, kde sjelo z kolejí. Pak přijela lokomotiva, která zapřáhla vozík a odtáhla ho za přejezd, aby mohl bagr najet zpět a pomáhat v pracovní činnosti. Tak to probíhalo celý den;
- dne 9. 9. 2015 vše probíhalo jako předešlý den. Poté, co byl na vozících první balík (čtyři kolejová pole), tak ho rypadlo odtáhlo jako v předešlých případech na přejezd, kam měla přijet lokomotiva. Zda přijela, nevěděl, neviděl ji;
- naložili na druhé dva vozíky dvě kolejová pole, pak přijelo rypadlo s tím, že na kolejové pole připevní prsa, tedy úchyt, nárazník, který slouží k připojení k dalšímu balíku. Poté, co tam ta prsa byla namontována, tak rypadlo odjelo;
- po jeho odjezdu pracovali dále, pak tam najednou chlapi od OHL říkali, že ten první balík jim ujel do stanice. Stačili dát ještě třetí kolejový pár. Pak na příkaz vedoucího prací práci ukončili.
- od 10. 9. 2015 již práce probíhaly tak, že poté, co byl naložen jeden balík, se rypadlo přesunulo na místo, kde se mohlo sjet z koleje. Balík zůstal stále připevněn k PKP. Když rypadlo opustilo kolej, přijela k balíku lokomotiva, zapřáhla balík a odjela za místo, kde z koleje sjelo rypadlo tak, aby rypadlo mohlo najet zpět na kolej a pokračovat v činnosti u PKP. Takto to probíhalo během dalšího snášení kolejových polí. Zdůraznil, že dne 9. 9. 2015 odtahovalo balík od PKP samotné rypadlo.
- Pomocný dělník, zaměstnanec společnosti BOSAK:
- Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 16. 9. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - dne 9. 9. 2015 opět pracoval u PKP, kde čistil pražce;
 - na příkaz vedoucího prací dávali na balík vždy zleva i zprava jednu zarážku, což udělali i v tomto případě;
 - po naložení prvního balíku jej rypadlo odtáhlo směrem k železničnímu přejezdu. Jak daleko s balíkem zajelo, neviděl, protože pokračovali v nakládání dalších kolejových polí;
 - za jak dlouho přijelo rypadlo zpátky, ani kdy se vrátil nazpět vazač a vedoucí prací, si nevšiml.
- Pomocný pracovní dělník, zaměstnanec společnosti BOSAK:
- Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 17. 9. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - dne 9. 9. 2015 pracoval u PKP. Jakmile se udělal jeden balík, tak ho vazač připojil k rypadlu, které s ním odjelo směrem k železničnímu přejezdu, po cca 200 m se ztratilo za obloukem. Pokračovali dál v práci na druhém balíku;
 - za jak dlouho se rypadlo s vazačem a vedoucím prací vrátili, neví, nepamatuje si to přesně.
- Stavební dělník, zaměstnanec společnosti BOSAK:

- Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 16. 9. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - dne 9. 9. 2015 přiděloval na první balík prsa a pomáhal při rovnání nakládaných kolejových polí;
 - po naložení čtyř kolejových polí vazač připojil balík k rypadlu a odjel s ním za oblouk, kam již neviděl;
 - jakmile odjeli, začali nakládat další balík, na koleje dali dva vozíky, na které naložili tři kolejová pole, pak za nimi přišel vedoucí prací s tím, že ten první balík ujel a že mají práci ukončit;
 - nedokázal říci, kdy se vrátilo zpět rypadlo poté, co odvezlo první balík.
- Stavbyvedoucí, zaměstnanec společnosti Chládek a Tintěra:
- Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 7. 10. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - jako stavbyvedoucí řídil práci čtyř pracovníků, kteří pracovali na vyloučené 1. TK na rekonstrukci nástupiště u zastávky Golčův Jeníkov město;
 - kolem 8:30 h mu volal vedoucí prací OHL ŽS a. s., a oznámil mu, že z místa trhání kolejových polí ujel svazek kolejových párů. Okamžitě nařídil svým pracovníkům, aby opustili vyloučenou kolej a zajistili železniční přejezd u zastávky Golčův Jeníkov město, neboť přejezd byl volně průjezdný.
- Řidič rypadla, zaměstnanec společnosti Chládek a Tintěra:
- Z Úředního záznamu PČR, provedeného dne 12. 10. 2015, mimo jiné vyplývá:
 - dne 9. 9. 2015 pracoval jako řidič rypadla na vyloučené 1. TK při rekonstrukci nástupiště u 1. TK zastávky Golčův Jeníkov město. Kolem 9:00 h mu zavolal stavbyvedoucí, že má ihned opustit vyloučenou kolej, protože pracovníkům OHL ŽS, a. s., ujely podvozky s kolejovými poli;
 - ihned s rypadlem odjel k železničnímu přejezdu, kde sjel z kolejí a následně s dalšími pracovníky Chládek a Tintěra zajistili železniční přejezd u zastávky Golčův Jeníkov město tak, aby na něj nic nevjelo;
 - železniční přejezd zajistili z toho důvodu, že v tu dobu byl v plném provozu, nebyly na něm umístěny žádné zákazové značky;
 - asi do půl minuty od zkolejení rypadla kolem nich velmi tiše projely podvozky s kolejovými poli, rychlostí odhadem kolem 60 km.h⁻¹.
- Vedoucí provozního střediska TO Světlá nad Sázavou, zaměstnanec SŽDC, OŘ Brno:
- Ze zápisu se zaměstnancem ze dne 17. 9. 2015 mimo jiné vyplývá:
 - činnost defektoskopistů se řídí články předpisu S2/3, S3/4 a S67. Defektoskopista vykonával v měsíci září svoji činnost v obvodu Světlá nad Sázavou podle plánu defektoskopické činnosti. Konkrétní činnost si domlouvá defektoskopista přímo s vedoucím TO Světlá nad Sázavou.
- Vedoucí mechanizačního střediska, zaměstnanec SŽDC, OŘ Brno:
- Ze zápisu se zaměstnancem ze dne 29. 9. 2015 mimo jiné vyplývá:
 - v souladu s plánem defektoskopické činnosti mělo být dne 9. 9. 2015 provedeno měření kolejnicových pásů defektoskopem. Za tímto účelem byl do jeho obvodu

přidělen defektoskopista, zaměstnanec Správy tratí Jihlava. Mistrem trati byl k němu do pracovní skupiny přidělen pracovník oprav a údržby infrastruktury.

- Mistr tratí, zaměstnanec SŽDC, OŘ Brno:
- Ze zápisu se zaměstnancem ze dne 6. 10. 2015 mimo jiné vyplývá:
 - dne 9. 9. 2015 po domluvě s vedoucím provozního střediska Světlá nad Sázavou určil defektoskopickou skupinu, seznámil ji s pracovními úkoly včetně seznámení se zásadami bezpečné práce;
 - pomocníka defektoskopisty upozornil na to, že bude obousměrně pojížděna 2. TK Vlkaneč – Golčův Jeníkov;
 - vedoucím pracovní skupiny určil defektoskopistu.
- Zámečník kolejových konstrukcí, zaměstnanec SŽDC, OŘ Brno:
- Ze zápisu se zaměstnancem ze dne 30. 10. 2015 mimo jiné vyplývá:
 - mistr tratí ho určil jako člena pracovní skupiny k defektoskopistovi. Mistrem tratí byli poučeni o bezpečnosti práce. Jejím úkolem byla defektoskopická prohlídka kolejí na vyloučené 1. TK v úseku zastávka Golčův Jeníkov město – žst. Golčův Jeníkov;
 - byl vybaven předepsanými pracovními pomůckami. Po zahájení měření průběžně sledoval provoz na trati v obou směrech, celou dobu byli na vyloučené kolej;
 - když se blížili k žst. Golčův Jeníkov, viděl již vjezdové návěstidlo, defektoskopista prováděl měření, při posledním rozhlédnutí zaregistroval velmi rychle jedoucí objekt, při té rychlosti nedokázal určit, co se to na ně řítí;
 - okamžitě vykřikl na defektoskopistu „ven“. Vzápětí na to cítil náraz do zad. Pak už nevěděl, co se dělo, probral se ležící vedle tratě;
 - dál odmítl vypovídat, bylo to pro něho, vzhledem k úmrtí defektoskopisty, deprimující.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby v úředních záznamech provedených na PČR pouze popisovaly jejich pracovní činnosti nesouvisející se vznikem MU.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

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

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

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti zhotovitele OHL ŽS, a. s., souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování dráhy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby zhotovitele OHL ŽS, a. s., zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Zhotovitel OHL ŽS, a. s., má ve smyslu § 101/5 § 102 Zákoníku práce zřízenou a vedenou „KNIHU KONTROL BOZP“, do které se zapisují kontroly pracoviště po stránce všeobecné bezpečnosti práce a požární ochrany. V knize jsou uvedeny osoby pověřené prováděním kontrol v předepsaných termínech. Kontroly byly prováděny a zaznamenávány v souladu s ustanoveními v knize kontrol. V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti zhotovitele nebyly zjištěny nedostatky.

Pracovníci SŽDC, s. o., defektoskopické skupiny byli před zahájením práce poučeni mistrem traťového okrsku o bezpečnosti práce, o pracovních postupech a všech mimořádnostech na pracovišti, což potvrdili podpisem v jeho pracovní knížce.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti OHL ŽS, a. s., a SŽDC, s. o., nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, trať 324 Brno hl. n – Kutná Hora hl. n., je Česká republika. Funkci vlastníka plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, trať 324 Brno hl. n – Kutná Hora hl. n., je SŽDC, s. o., se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002.

Stranou manipulující se svazky kolejových párů bylo OHL ŽS, a. s., se sídlem Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veverčí, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 8. 9. 1995, č. j.: 7847/95-DU/O-SE, ev. č.: L/1995/0067, a Licence

dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 11. 11. 2004, č. j.: 3-2945/04-DÚ/Se, ev. č.: L/2004/1349.

OHL ŽS, a. s., je držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 29. 3. 2013, č. j.: CZ1120130012, ev. č.: OSD/2013/117, s platností do 28. 3. 2018.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.:
„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek“;
- § 101 odst. 3 a odst. 4 písm. a) zákona č. 262/2006 Sb.:
„(3) Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni se vzájemně písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti. Na základě písemné dohody zúčastněných zaměstnavatelů touto dohodou pověřený zaměstnavatel koordinuje provádění opatření k ochraně bezpečnosti a zdraví zaměstnanců a postupy k jejich zajištění“;
(4) Každý ze zaměstnavatelů uvedených v odstavci 3 je povinen
a) zajistit, aby jeho činnosti a práce jeho zaměstnanců byly organizovány, koordinovány a prováděny tak, aby současně byli chráněni také zaměstnanci dalšího zaměstnavatele“;
- § 3 odst. 1 a odst. 2 písm. l), m), n), o) zákona č. 309/2006 Sb.:
„(1) Zaměstnavatel, který provádí jako Zhotovitel stavební, montážní, stavebně montážní nebo udržovací práce pro jinou fyzickou nebo právnickou osobu na jejím pracovišti, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce podle věty první mohou být zahájeny pouze tehdy, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.
(2) Zaměstnavatel je povinen dodržovat další požadavky kladené na bezpečnost a ochranu zdraví při práci při přípravě projektu a realizaci stavby, jimiž jsou
l) předcházení ohrožení života a zdraví fyzických osob, které se s vědomím zaměstnavatele mohou zdržovat na staveništi,
m) zajištění spolupráce s jinými osobami
n) předcházení rizikům vzájemného působení činností prováděných na staveništi

nebo v jeho těsné blízkosti,

o) vedení evidence přítomnosti zaměstnanců a dalších fyzických osob na staveništi, které mu bylo předáno“.

- § 14 odst. 4 zákona č. 309/2006 Sb.:
„Zadavatel stavby je povinen předat koordinátorovi veškeré podklady a informace pro jeho činnost, zejména pro zpracování plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán"), včetně informace o fyzických osobách, které se mohou s jeho vědomím zdržovat na staveništi, poskytovat mu potřebnou součinnost a zavázat všechny zhotovitele, popřípadě jiné osoby k součinnosti s koordinátorem po celou dobu přípravy a realizace stavby“.
- § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kde je mj. uvedeno:
„Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení musí varovat uživatele pozemní komunikace s dostatečným časovým předstihem, že se k přejezdu blíží vlak nebo drážní vozidlo, červeným přerušovaným světlem a přerušovaným signálem.....“

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto norem a vnitřních předpisů:

- čl. 5.1.4 normy ČSN 34 2650 ed. 2, kde je mj. uvedeno:
- „Výstraha musí být zahájena tak, aby i nejdelší a nejpomalejší uživatel pozemní komunikace, který je při spuštění výstrahy 1 m před výstražníkem (...), minul závoru za přejezdem, než se její břevno začne sklápět (nebo hranici nebezpečného pásma, není-li v jízdním pruhu za přejezdem závoru)“;
- čl. 1508 písm. a) předpisu SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Prostředky používané pro zajištění vozidel proti ujetí musí být položeny tak, aby zárážka přiléhala na kolejnici celou třetí plochou, příruba zárážky přiléhala na vnitřní stranu kolejnice a jazyk zárážky byl v kontaktu s podloženým kolem nápravy“...;
- čl. 1519 předpisu SŽDC D1, kde je mj. jiné uvedeno:
„Za zajištění vozidel proti ujetí během posunu zodpovídá vedoucí posunové čety nebo jím určený zaměstnanec“...;
- vnitřního předpisu SŽDC (ČD) S8/3, příloha XIV/1, bod 2. TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ PARAMETRY:
„Vozidla v provedení bez brzdiče průběžné brzdy mohou pojíždět s průběžně nebrzděnými vozidly o hmotnosti až 40 t“;
- čl. 7.2 písm. g) technologického předpisu OHL ŽS, a. s., předpis Snesení a demontáž koleje TEP – 052, Snášení kolejových polí strojem PKP:

*„Zavěšení svazku kolejových polí za **tažný stroj**, odvěšení svazku od portálu pokladače a posun uloženého svazku tak, aby uvolnil prostor o délku kolejového pole (provádí posádka stroje);“*

- technických podmínek dvoucestného rypadla LIEBHERR A 900 C ZW provedení 1030, 1031, 1032 článek 5.2:

„Vozidlo je určeno k tažení vozidel nebrzděných do celkové hmotnosti 40 t“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Jízda ujetého SKP se uskutečnila na vyloučené 1. TK, na které bylo vypnuto TZZ. ŽP P3703, P3704, P3705, P3706, P3707 byly výlukovými zásuvkami vypnuty ze závislosti na kolejových obvodech v 1. TK.

- ujetý SKP projel otevřeným železničním přejezdem P3708 v km 266,787, který byl podle ustanovení ROV 33209 výlukovými zásuvkami vypnut ze závislosti na přibližovacím úseku a jízdou SKP nebyl aktivován. Jednalo se o nepředvídanou jízdu přes otevřený přejezd, ŽP nebyl uzavřen pro silniční provoz, a nebyl aktivován ani výpravčím žst. Golčův Jeníkov. Jízdou SKP přes otevřený ŽP zhotovitel porušil ustanovení § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a čl. 5.1.4 ČSN 34 2650 ed. 2.
- Ke srážce došlo na 3. SK se SZZ 3. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením.

Byl zjištěn nedostatek mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

Před vznikem MU byl vedoucím prací OHL ŽS, a. s., použit mobilní telefon, komunikace tímto telefonem nebyla zaznamenána. Vedoucí pracovní skupiny zaměstnanců SŽDC, provádějících defoskopické měření, měl k dispozici služební mobilní telefon.

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU nemělo souvislost s jejím vznikem.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Dvoucestné rypadlo LIEBHERR A 900 C ZW mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 11746/08 - V, vydaný DÚ dne 18. 12. 2008. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 15. 9. 2014

s platností do 15. 3. 2016 s výsledkem, že technický stav odpovídal schválené způsobilosti.

Zhotovitel nerespektoval ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) S8/3, příloha XIV/1 a technické podmínky dvoucestného rypadla LIEBHERR A 900 C ZW provedení 1030, 1031, 1032 článek 5.2. Použil rypadlo k tažení SKP, jehož váha byla 62 t (povoleno max. 40 t).

Podvozky pro přepravu kolejových polí:

evidenční číslo 6427, poslední periodická revize byla provedena v 02/2015;

evidenční číslo 7018, poslední periodická prohlídka provedena v 10/2013.

DI zajistila videozáznam jízdy ujetého SKP v úseku před železničním přejezdem P3707. Rychlost jízdy zjištěna výpočtem z videozáznamu činila v tomto místě (se sklonem tratě 10,66 ‰) přibližně 60 km.h⁻¹.

Byl zjištěn nedostatek mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Zaměstnanci OHL ŽS, a. s., na příkaz vedoucího prací připojili v místě prací na vyloučené 1. TK k SKP rypadlo, kterým ho přestavili před ŽP P3703 v km 258,732 ve směru na Golčův Jeníkov. Tam byl SKP, na spádu 10,67 ‰ směrem ke Golčovu Jeníkovu, odstaven a dle vyjádření zaměstnanců OHL ŽS, a. s., zajištěn zárázkami zasunutými pod přední kola podvozku. Rypadlo po odpojení od SKP pak na železničním přejezdu sjelo z koleje. Po cca 10 min. zaměstnanci zjistili, že SKP začal ujíždět ve směru na Golčův Jeníkov, po marném pokusu o jeho zastavení dojel do žst. Golčův Jeníkov, kde se na 3. SK srazil s odstavenými SKP.

Dne 11. 11. 2015 byl proveden DI ve spolupráci s PČR ověřovací pokus, jehož cílem bylo zjistit, zda při odstavení podvozků, ložených čtyřmi kolejovými páry a zajištěných na straně spádu dvěma zárázkami, může dojít k jejich samovolnému ujetí. Bylo provedeno devět pokusů, během nichž nedošlo k uvolnění zajišťovacích prostředků a samovolnému rozjezdu ložených podvozků. Je evidentní, že při správném a důsledném zajištění podvozků zárázkami, tak jak je uvedeno v čl. 1508 bodu a) vnitřního předpisu SŽDC D1, nemůže dojít k samovolnému uvolnění zárážek a ujetí podvozků.

Z ověřovacího pokusu vyplývá, že před vznikem MU muselo dojít k nedostatečnému zajištění SKP proti ujetí po jeho odstavení v km 258,732 vyloučené 1. TK.

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

Vedoucí prací OHL ŽS informoval prostřednictvím mobilního telefonu všechny pracovníky na vyloučené 1. TK, o kterých věděl, aby z důvodu ujetí SKP okamžitě opustili tuto kolej. Stihl tak varovat zaměstnance pracující ve směru jízdy SKP v km 264,200 na

zastávce Golčův Jeníkov město, kteří byli vzdáleni od místa ujetí cca 5 500 m, a ti včas opustili kolej včetně v 1. TK pracujícího dvoucestného bagru, který se stihl zkolejit. Rovněž požádal ZPRS, aby u výpravního zajistil zastavení všech vlaků jedoucích ze žst. Golčův Jeníkov do žst. Vlkanec.

Vedoucí pracovní skupiny zaměstnanců SŽDC, provádějících defoskopické měření, měl k dispozici přidělen služební mobilní telefon. Vzhledem k tomu, že vedoucí prací OHL ŽS, a. s., ani výpravní nebyli informováni o přítomnosti této skupiny na vyloučené koleji, nemohli uskutečnit kroky k varování ohrožených zaměstnanců SŽDC, kteří byli až téměř u vjezdového návěstidla do žst. Golčův Jeníkov, tedy zhruba 7 000 m od místa ujetí SKP.

Telefonní hovory nebyly zaznamenány.

Objednatel SŽDC, s. o., neoznámil zhotoviteli OHL ŽS, a. s., přítomnost svých zaměstnanců pracujících na vyloučené 1. TK (dále viz část 4.2.1). Nebylo tak možné s nimi komunikovat a vyrozumět je o vzniklém nebezpečí.

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 události

- výpravní žst. Golčův Jeníkov, zaměstnanec SŽDC, ve směně dne 9. 9. 2015 od 6:00 h, odpočinek před směnou 72:00 h;
- vedoucí prací OHL ŽS, a. s., ve směně dne 9. 9. 2015 od 7:00 h, odpočinek před směnou 13 h;
- vazač, zaměstnanec společnosti Anrej Bosak, ve směně 9. 9. 2016 od 7:00 h, odpočinek před směnou 13 h;
- řidič rypadla, zaměstnanec OHL ŽS, a. s., ve směně dne 9. 9. 2015 od 7:00 h, odpočinek před směnou 13 h;
- kontrolor defektoskopista, zaměstnanec SŽDC, dne 9. 9. 2015 od 7:00 h, odpočinek před směnou 14 h;
- zámečník kolejových konstrukcí, zaměstnanec SŽDC, ve směně dne 9. 9. 2015 h, odpočinek před směnou 14 h.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou 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 vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a Zhotovitele byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

Zaměstnanci provozovatele dráhy a Zhotovitele se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. 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 vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání

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

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Obdobná MU není DI evidována.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Od 1. 9. 2015 probíhaly na 1. TK, vyloučené podle ROV 33209 Etapy A, stavební práce podle Smlouvy o dílo na ZHOTOVENÍ STAVBY „Trať 324 Kutná Hora – Brno, úsek Golčův Jeníkov – Vlkaneč, č. j.: E 617-S-2775/2015, uzavřené mezi SŽDC, s. o., a OHL ŽS, a. s. Na základě této smlouvy bylo zhotoviteli OHL ŽS, a. s., dne 31. 8. 2015 předáno staveniště.

Při popisu vzniku MU vycházela Dražní inspekce především z Úředních záznamů PČR a Záznamů o podaném vysvětlení DI.

Dne 9. 9. 2015 v úseku mezi žst. Vlkaneč a ŽP P3703 v km 258,732 prováděli zaměstnanci OHL ŽS, a. s., snesení kolejových polí pomocí pokladače PKP společnosti TSS Grade. PKP vytrhl kolejové pole dlouhé 25 m a uložil ho na dva kolejové podvozky nakolejené na vyloučené 1. TK. Při ukládání kolejových polí do svazku asistovalo rypadlo. Po naložení prvního SKP v km 258,309 (čtyř kolejových polí) k němu na pokyn vedoucího prací vazač připojil rameno rypadla a dělníci odpojili podvozek ukotvený k pokladači PKP. Na pokyn vedoucího prací provedli rypadlem jednoduchý posun ve směru k žst. Golčův Jeníkov a přesunuli SKP cca 400 m k železničnímu přejezdu, před kterým cca 20 m zastavili. Během posunu šel vedoucí prací a vazač vedle posunujícího SKP, každý z jedné strany.

Po zastavení, dle svých vyjádření, zajistil vedoucí prací a vazač SKP položením zarážek pod přední kola prvního podvozku ve směru na Golčův Jeníkov. Řidič vystoupil z rypadla a pohledem zkontroloval správnost položení zarážek. Po uvolnění ramena rypadla vazačem, na pokyn vedoucího prací, sjel na ŽP P3703 z koleje a zůstal s rypadlem stát na komunikaci v úrovni hranic nebezpečného pásma ŽP, vlevo od vyloučené koleje ve směru na Golčův Jeníkov.

Podle vyjádření všech tří osob zúčastněných na posunu (vedoucí posunu, vazač a řidič rypadla) trvalo zkolejnění rypadla 5 až 10 min. Po této době výše uvedení zaměstnanci zjistili, že se SKP dal do pohybu; vedoucí prací a vazač se snažili zastavit ujíždějící SKP pokládáním zarážek před ujíždějící SKP, řidič rypadla se pokoušel zastavit ho ramenem rypadla, které však po betonových pražcích klouzalo a SKP nezastavilo; řidič opustil rypadlo a běžel rovněž se zarážkou za ujíždějícím SKP; zastavit SKP se jim nepodařilo, zarážky položené před přední kola SKP byly vždy koly odhozeny.

SKP ujel směrem do žst. Golčův Jeníkov, kde v úseku mezi ŽP P3707 a vjezdovým návěstidlem 1L došlo k jeho střetu se dvěma osobami (zaměstnanci SŽDC) a po vjezdu do žst. Golčův Jeníkov na 3. SK k jeho srážce s odstavenými SKP. Ujetý SKP při jízdě z místa vzniku MU až do místa srážky v žst. Golčův Jeníkov projel trať v délce 8,394 km s protisměrnými oblouky a sklonem až 11 ‰. Jeho rychlost v místě před železničním přejezdem P3707 dosáhla hodnoty přibližně 60 km.h⁻¹, tato rychlost byla zjištěna výpočtem z automatického videozáznamu. Při MU byla jedna osoba usmrcena a jedna osoba utrpěla vážnou újmu na zdraví. Škoda na zařízení SŽDC nevznikla, škoda na soukromém SKP nebyla jeho vlastníkem uplatněna.

4.2 Rozbor

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

K ujetí SKP došlo na vyloučené 1. TK v úrovni železničního přejezdu P3703 v km 258,732. Vzhledem k tomu, že zúčastnění zaměstnanci OHL ŽS, a. s., odmítli podat v den vzniku MU potřebná vysvětlení k místu vzniku MU, bylo toto místo určeno podle stop rypadla na železničním přejezdu P3703 v km 258,732 po jeho sjetí z koleje. Při rozboru MU, jejího vzniku a popisu nehodového děje vycházela Dražní inspekce z Úředních záznamů PČR s pracovníky, kteří byli na místě bezprostředně přítomni v době vzniku MU, a ze Záznamů o podaném vysvětlení DI od zúčastněných osob, tj. vedoucího prací a řidiče rypadla. Ve svých tvrzeních uvedených v Záznamech o podaném vysvětlení DI osob zúčastněných na MU uvedl vedoucí prací a řidič rypadla jen popis svých pracovních činností, k doplňujícím otázkám, jejichž zodpovězením by mohly být přesně popsány skutečnosti předcházející vzniku MU, odpovídat odmítli.

Dne 9. 9. 2015 prováděli zaměstnanci OHL ŽS, a. s., snesení koleje pomocí pokladače PKP, který vytrhával kolejová pole, která byla předem nařezána na délku 25 m, a tato pole následně pokládal na dvojici podvozků předem nakolejených na vyloučenou 1. TK. Podvozky byly zajištěny proti ujetí tak, že podvozek směrem k Vlkanči byl zachycen do kleštin PKP, podvozek směrem ke Golčovu Jeníkovu byl podložen dvěma zarážkami. Při ukládání kolejových polí na tyto podvozky bylo používáno k jejich srovnávání do přímého směru rypadlo, protože práce probíhaly v oblouku. Po naložení druhého kolejového pole na podvozky byla na čela kolejového pole připevněna lanová spřáhla, tzv.

prsa. Prsa ve směru na Vlkaněč připevňovali dělníci, prsa ve směru na Golčův Jeníkov byla připevňována pomocí rypadla, jak uvedl řidič rypadla do Úředního záznamu PČR. Po naložení čtyř párů kolejových polí byl na příkaz vedoucího prací SKP vazačem přivěšen k ramenu rypadla. Po uvolnění SKP z kleštin PKP přestavil řidič rypadla, na pokyn vedoucího prací, SKP ve směru ke Golčovu Jeníkovu k přejezdu P3703.

Technologickým předpisem OHL ŽS, a. s. TEP – O52 „Snesení a demontáž koleje“ je v odstavci 7.2 Snášení kolejových polí strojem PKP 25/20 předepsáno v písm. g):

- *g) zavěšení svazku kolejových polí za tažný stroj, odvěšení svazku od portálu pokladače a přesun uloženého svazku tak, aby uvolnil prostor o délku kolejového pole (provádí posádka stroje).*

V tomto případě jako tažný stroj bylo určeno HDV 742.429-4, které tou dobou bylo ještě v žst. Golčův Jeníkov. Vedoucí prací v rozporu s tímto předpisem povolil k přesunu SKP rypadlo, které bylo ke snášení kolejových polí povoláno za účelem jejich zarovnávání při ukládání na podvozcích. Uvedené rypadlo nemohlo být považováno za tažný stroj, neboť jedno kolejové pole dlouhé 25 m s kolejnicemi tvaru S 49 na betonových pražcích s podkladnicemi a svěrkami má hmotnost 14,93 t a celková hmotnost (ujetého) SKP včetně podvozků byla 62 t. K jeho přestavení bylo použito rypadlo, přestože podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) S 8/3, příloha XIV/1 a Technických podmínek pro stroj LIEBHERR A 900 C ZW provedení 1030, 1031, 1032 č. 02/2008/LI, článek 5.2 Provozní určení drážního vozidla může být použito pouze k tažení vozidel nebrzděných do celkové hmotnosti 40 t. Zhotovitel tímto porušil ustanovení výše uvedených předpisů a ustanovení čl. 7.2. písm g) Technologického předpisu OHL ŽS, a. s., TEP – 052.

Po zastavení SKP vedoucí prací, podle jeho vyjádření pro PČR a DI, položil pod přední kola prvního podvozku ve směru spádu zarážky. Řidič vystoupil z rypadla a pohledem zkontroloval položení zarážek, které podle jeho vyjádření byly v pořádku. Po uvolnění rypadla od SKP sjel řidič na příkaz vedoucího prací na železničním přejezdu P3703 z vyloučené koleje a zastavil na cestě mimo přejezd, kabinou ke koleji. Tato činnost trvala cca 5 až 10 min. Po této době vedoucí prací, vazač i řidič rypadla zjistili, že se odstavený SKP dal do pohybu směrem ke Golčovu Jeníkovu. Řidič rypadla se snažil zastavit ujíždějící SKP ramenem rypadla přitlačeným shora na pražce kolejových párů, rameno však po betonových pražcích klouzalo a SKP nezastavilo. V tu dobu již vedle ujíždějícího SKP běžel vedoucí prací s vazačem, každý držící v ruce zarážku, kterou se snažili ujíždějící SKP zastavit. V této činnosti se jim snažil po opuštění rypadla pomoci i jeho řidič. Zarážky však vždy z pod kol vyskakovaly a SKP ujel směrem na Golčův Jeníkov. Při ohledání místa vzniku MU v okolí vyloučené 1. TK v délce 300 m za ŽP P3703 ve směru na Golčův Jeníkov zarážky nalezeny nebyly. Pouze na odstaveném rypadle, které stálo na louce asi 20 m od ŽP P3703, se vpředu na rámu nacházely dvě zarážky, ale zúčastnění zaměstnanci v podaných vysvětleních nepotvrdili, zda to byly zarážky použité k zastavování ujetého SKP.

Vedoucí prací i řidič rypadla v Úředním záznamu PČR i Záznamu o podaném vysvětlení DI uvedli, že ujíždějící SKP se pokoušel zarážkami zastavit vedoucí prací, řidič rypadla a vazač, každý běžel se zarážkou. **I kdyby použili obě zarážky z rypadla, tak pro jednoho z nich zarážka chyběla, což je v rozporu s tím, co uvedli v záznamech.**

Vzhledem k tomu, že vložení zarážek pod přední kola podvozku bylo zásadní pro bezpečné zajištění SKP před ujetím, byl ve spolupráci s PČR proveden ověřovací pokus, jehož cílem bylo prokázat, zda při odstavení SKP, zajištěného na straně spádu dvěma zarážkami, může dojít k jeho samovolnému ujetí. Ověřovací pokus byl proveden podle

skutečností uvedených zúčastněnými zaměstnanci v Úředních záznamech PČR a Záznamech o podaném vysvětlení DI. Místo provedení bylo v km poloze uvedené ve skutkových tvrzeních zúčastněných pracovníků, se stejnými sklonovými poměry jako při vzniku MU, avšak na 2. TK, a to vzhledem k tomu, že zúčastnění zaměstnanci uvedli zásadní informace o ujetí SKP až v době, kdy byla 1. TK snesena. Bylo provedeno 9 pokusů. Při každém pokusu vedoucí prací položil zarážky na straně spádu pod přední kola podvozku SKP, stejného jako před vznikem MU. Po každém položení zarážek bylo od SKP odvěšeno HDV a SKP uvolněn tak, aby najel na jazyk zarážek. Po desetiminutovém čekání byla provedena vizuální i fyzická kontrola sevření zarážek pod koly podvozku. Ve všech případech byly zarážky pod koly pevně sevřeny, k samovolnému vypadnutí nedošlo. Tímto bylo prokázáno, že zarážky řádně položené pod přední kola podvozků tak, jak je stanoveno v čl. 1508, bod a), vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1, nemohly být koly podvozků vytlačeny ani nemohlo dojít k jejich samovolnému vypadnutí.

Jeřábík stroje PKP v Úředním záznamu pro PČR uvedl, že po odjezdu rypadla s prvním SKP k železničnímu přejezdu naložili se skupinou zaměstnanců OHL ŽS, a. s., určených k práci u PKP, na druhé dva podvozky dva páry kolejových polí. Poté přijelo rypadlo a pomáhalo při nasazování nárazníku pro přesun kolejových polí (prs) a odjelo zpět k železničnímu přejezdu. Je-li toto tvrzení pravdivé, svědčilo by to o tom, že se SKP mohlo být posunováno tak, aby po zkolejnění rypadla na ŽP P3703 došlo k uvolnění 1. TK mezi ŽP P3703 a PKP pro nakolejení rypadla a umožnění jeho jízdy k druhému SKP a pokračování v práci před příjezdem HDV 742.429-4. To by ale znamenalo manipulaci se SKP směrem ke Golčovu Jeníkovu a jeho odstavení v prostoru pod ŽP P3703, bez možnosti pro tuto činnost zapojit SKP k rypadlu, max. by šlo použít k této manipulaci jeho rameno a lžici. V Úředním záznamu pro PČR se k otázce návratu rypadla k PKP po odstavení SKP vyjádřili tři zaměstnanci společnosti BOSAK, kteří se shodli, že přijelo zpět, ale jejich vyjádření k době návratu rypadla bylo neurčité a v rozporu s tvrzením zúčastněných zaměstnanců zhotovitele OHL ŽS, a. s. I z těchto důvodů nelze jednoznačně konstatovat přesný postup při manipulaci s předmětným SKP, a tak jednoznačně a přesně popsat děj, který vzniku MU předcházel a je pro její vznik klíčový. Jednou ze základních nezodpovězených otázek je právě ta, proč dne 9. 9. 2015 ráno došlo ke změně technologie práce. SKP byl v rozporu s technologickými postupy rypadlem přepraven až do těsné blízkosti ŽP P3703, několik stovek metrů od PKP, a nečekal na příjezd HDV. Vzhledem k tomu, že potřebné HDV nebylo stále k dispozici ani na cestě, by muselo nutně dojít k zastavení prací PKP. Po naložení prvního SKP se již rypadlo nemohlo dostat zpět právě přes něj bez ohledu na to, kde stál, kromě situace, kdy by s ním byla plánována manipulace bez zapojení s rypadlem směrem ke Golčovu Jeníkovu přes prostor ŽP P3703 a jeho odstavení až za ním. Jedině tak by bylo umožněno nakolejení rypadla a pokračování prací.

Vedoucí prací okamžitě informoval všechny zaměstnance, o kterých věděl, že pracují na vyloučené koleji, aby tuto kolej z důvodu ujetí SKP ihned opustili. Zaměstnance společnosti Chládek a Tintěra, pracující na rekonstrukci nástupiště zastávky Golčův Jeníkov město, navíc požádal, aby zajistili ŽP P3706 proti vjetí silničních vozidel. Následně společně s vazačem odjeli do žst. Golčův Jeníkov.

Dle vysvětlení zúčastněných zaměstnanců OHL ŽS, a. s., došlo ke 3 druhům postupů manipulace s SKP:

1) SKP byl po naložení zapojen za rypadlo, odpojen od PKP, posunován do menší vzdálenosti od PKP, tam odstaven, rypadlo odjelo na ŽP, kde se zkolejilo a za ŽP čekající

HDV (lokomotiva) na pokyn vlakvedoucího dojelo pro SKP směrem k PKP a zapojilo ho (v případné cestě ujetému SKP by stálo nedaleké HDV);

2) SKP byl po naložení zapojen za rypadlo, odpojen od PKP, posunován rypadlem až k ŽP, tam odstaven, rypadlo se zkolejilo na ŽP a tam čekalo na příjezd HDV (v případné cestě ujetému SKP již nestálo nic – postup použitý při vzniku MU);

3) SKP nebyl po naložení vůbec zapojen za rypadlo, zůstal zapojen k PKP, rypadlo odjelo na ŽP, kde se zkolejilo a za ŽP čekající HDV (lokomotiva) si poté dojelo pro SKP až přímo k PKP, k jejichž rozpojení došlo až po zapojení k HDV.

Správný postup v souladu s technologickými postupy je pouze manipulace označená 3), protože jen tehdy nehrozí ujetí nebrzděného SKP. Tento postup začal být zhotovitelem OHL ŽS, a. s., používán až po vzniku předmětné MU. Předchozí postupy označené jako 1) a 2) jsou nesprávné a v rozporu s technologickými postupy, přičemž **postup 2), použitý v době vzniku MU, byl riskantní, protože právě v případě ujetí od ŽP nestálo poblíž SKP v cestě nic, co by ho mohlo zastavit.**

Ujetý SKP projel tratí s protisměrnými oblouky v délce 8,394 km s průměrným sklonem 10 ‰ přes uzavřené ŽP P3704 v km 261,438, P3705 v km 262,715, P3706 v km 264,230, P3707 v km 266,243 a přes otevřený ŽP P3708 v km 266,787 (v podrobnostech viz část 3.4.1).

Před tímto ŽP se v km 266,349 střetl s pracovní skupinou, dvěma pracovníky SŽDC, kteří prováděli defektoskopické měření kolejnic ve směru na Golčův Jeníkov. Tito zaměstnanci byli na defektoskopické měření vysláni zaměstnavatelem SŽDC dle plánu defektoskopické činnosti. Při nástupu do směny byli mistrem tratí seznámeni s pracovními úkoly včetně zásad o bezpečnosti práce. Dále mistr tratí určil defektoskopistu vedoucím pracovní skupiny a pracovníka oprav a údržby infrastruktury jako člena pracovní skupiny. Oba členové pracovní skupiny byli mistrem tratí upozorněni na to, že bude obousměrně pojížděna 2. TK Vlkanec – Golčův Jeníkov. Podle vyjádření člena skupiny prováděli defektoskopické měření ve směru na Golčův Jeníkov, s ohledem na výše uvedené proto průběžně sledoval trať v obou směrech. Ten, když se blížili k žst. Golčův Jeníkov a bylo již vidět vjezdové návěstidlo, při posledním rozhlédnutí směrem dozadu zaregistroval velmi rychle jedoucí objekt, při jeho rychlosti nedokázal určit, co se to na ně řítí. Okamžitě vykřikl na defektoskopistu „Ven!“ a pak jen ucítil náraz. Z videozáznamu bylo zjištěno, že před ŽP P3707 defektoskopista prováděl měření levého kolejnicového pásu 1. TK a člen skupiny šel mezi kolejnicovými pásy 1. TK.

Podle vyjádření vedoucího prací zhotovitele pracovali zaměstnanci SŽDC na vyloučené koleji bez jeho vědomí, neboť to, že se budou pohybovat na vyloučené 1. TK, mu nebylo nahlášeno. Výpravčí nebyli rovněž nikým informováni o tom, že se na vyloučené 1. TK budou pohybovat zaměstnanci SŽDC.

Mezi Objednatelem SŽDC a Zhotovitelem OHL ŽS, a. s., byla uzavřena „Smlouva o dílo na Zhotovení stavby“ č. E 617-5-2775/2015, kde v odst. 4.2.6. Všeobecných technických podmínek zhotovení stavby VTP/R/05/14, které jsou součástí a přílohou smlouvy, je uvedeno:

„Povolané osoby budou tvořit výlučně zaměstnanci Zhotovitele a zaměstnanci Objednatele a veškerí další zaměstnanci ohlášení Zhotoviteli Objednatelem nebo TDS, jako oprávnění zaměstnanci dalších Zhotovitelů Objednatele na Staveništi a oprávnění zaměstnanci veškerých legálně ustavených

veřejných orgánů, zejména státního stavebního dohledu a zaměstnanci koordinátora BOZP jmenovaného Objednatelům“.

Na základě výstavby textu nelze spolehlivě určit, které osoby jsou povolané, a proto DI požádala Ústav pro jazyk český o výklad významu znění odstavce 4.2.6. Ten ve svém výkladu „Odpověď na jazykový dotaz“, č. j.: 19/16, ze dne 2. 3. 2016, sdělil, že **výše uvedený text je dvojznačný, lze ho vyložit dvěma způsoby a pro větší přehlednost a jednoznačnost ho doporučil přeformulovat**. Nelze tedy jednoznačně tvrdit, že osoby defektoskopické skupiny SŽDC jsou osobami povolanými a nemusely se ohlásit zhotoviteli při vstupu na staveniště. Z důvodu zajištění bezpečnosti a podle výše uvedených ustanovení (v podrobnostech viz části 3.3.1 a 3.3.2) měl objednatel SŽDC povinnost informovat zhotovitele OHL ŽS, a. s., o přítomnosti svých pracovníků na vyloučené koleji v úseku mezi zastávkou Golčův Jeníkov město a žst. Golčův Jeníkov, což však dle shromážděných podkladů neučinil. Z toho plynoucí následná nemožnost informování (varování) zaměstnanců SŽDC o vzniklé situaci významně přispěla k tragickým následkům předmětné MU.

Po vjezdu ujetého SKP do žst. Golčův Jeníkov došlo na obsazené 3. SK v km 267,176 k jeho srážce se soupravou 7 odstavenými SKP, k devastaci kolejových párů a čelního podvozku ujetého SKP, k devastaci kolejových párů a posledního podvozku z odstavených SKP a k roztržení odstavené soupravy SKP, mezi prvním a druhým SKP z odstavené soupravy vznikla mezera dlouhá 67 m.

V dopravní kanceláři žst. Golčův Jeníkov bylo na ovládacím pultu staničního zabezpečovacího zařízení signalizováno obsazení kolejového obvodu 1LK a 1. TK. V Záznamníku poruch na zabezpečovacím zařízení byl uveden zápis o vypnutí přejezdových zabezpečovacích zařízení 2E až 6E ze závislosti na kolejových obvodech v 1. TK a o úpravě přejezdového zabezpečovacího zařízení 7E.

Vzhledem k neochotě některých zúčastněných osob odpovídat na otázky vyšetřovatelů a rozporům v jejich vysvětleních nelze zcela jednoznačně a přesně rozkrýt děj, který předcházel vlastnímu ujetí SKP (např. možná manipulace s SKP ramenem a lžící bagru za účelem jeho posunu pod ŽP P3703, aby bylo možné nakolejení a jízda rypadla zpět k PKP a pokračování práce PKP, nebo další posun s SKP, bližší informace k počtu zarážek apod.).

S jistotou lze však konstatovat, že způsob manipulace a nedostatečné zajištění SKP proti ujetí byly v příčinné souvislosti se vznikem této MU.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nedostatečné zajištění svazku kolejových polí, odstaveného na vyloučené koleji, proti jeho ujetí.

Přispívající faktory mimořádné události byly:

- nedodržení předepsané pracovní operace stanovené Technologickými postupy pro odstavování svazků kolejových polí od pokladače kolejových polí;

Příspívající faktory související s důsledkem ujetí kolejových polí – střet s osobami:

- neoznámení o přítomnosti svých zaměstnanců pracujících na vyloučené koleji objednatelem SŽDC, s. o., zhotoviteli OHL ŽS, a. s.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

- nedodržení ustanovení technologických postupů, stanovujících používání prostředků pro zajištění vozidel proti ujetí.

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

Nebyly zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

- text odst. 4.2.6., Všeobecných technických podmínek zhotovení stavby VTP/R/05/14, které jsou součástí a přílohou smlouvy na zhotovení stavby Trať „324 Kutná Hora – Brno, úsek Golčův Jeníkov – Vlkaněč“, je nejednoznačný, lze ho vykládat dvěma způsoby a **nelze tedy jednoznačně určit**, zda osoby objednatele jsou osobami povolanými;
- v návaznosti na čl. 5.1.1.4 ČSN 34 2650 ed. 2 a § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. zhotovitel nejednal podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že uživatel pozemní komunikace činností PZS na ŽP P3708 nebyl v dostatečném předstihu varován, že k ŽP se blíží SKP, tzn. SKP byla uskutečněna jízda při otevřeném ŽP;
- použití dvoucestného rypadla LIEBHERR A 900 C ZW Litronic k posunu se svazkem kolejových polí bylo v rozporu s předpisem SŽDC (ČD) S 8/3, příloha XIV/1, a Technickými podmínkami dvoucestného rypadla č. 02/2008/LI pro stroj LIEBHERR A 900 C ZW, provedení 1030, 1031, 1032, článek 5.2 Provozní určení drážního vozidla.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., nepřijal k MU žádné opatření.

Zhotovitel OHL ŽS, a. s.:

„Návrh nápravných opatření k předcházení mimořádným událostem včetně návrhu termínu k jejich odstranění:

1. Seznámit všechny v úvahu přicházející zaměstnance OHL ŽS, a. s., vstupující na dopravní cestu SŽDC s průběhem MU.
Termín: do konce března 2016
Odpovídá výrobní náměstek výkonného ředitele závodu Železnice OHL ŽS, a. s.
2. V rámci povinného školení strojvedoucích SHV a ostatních zaměstnanců OHL ŽS, a. s., se zkouškou D-04 provést rozbor této MU.
Termín: do konce března 2016
Odpovídá výrobní náměstek výkonného ředitele závodu Železnice OHL ŽS, a. s.
3. Zaměřit kontrolní činnost při výlukové činnosti na SŽDC na způsob posunování drážních vozidel, zajišťování vozidel proti ujetí a informovanost spolupracujících firem.
Termín: v průběhu roku 2016
Odpovídá: všichni vedoucí zaměstnanci OHL ŽS, a. s.

Závěrem lze doporučit, aby na straně SŽDC byla přijata taková opatření, aby do budoucna byla přítomnost jakýchkoliv osob vyslaných ze strany SŽDC do prostoru pracoviště Zhotovitele stavby předem oznámena Zhotoviteli stavby, respektive určenému vedoucímu prací, spolu s telefonními kontakty na tyto osoby, případně aby bylo jiným účinným způsobem zajištěno naplňování informační povinnosti SŽDC jakožto zaměstnavatele ve vztahu ke Zhotoviteli stavby jakožto dalšímu zaměstnavateli působícímu na stejném pracovišti“.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

přehodnotit (upravit) svůj dosavadní systém vztahující se k činnostem na staveništích (v oblasti zajišťování bezpečnosti na jednotlivých pracovištích), a to zejména:

- aby texty smluv uzavíraných s cizími právními subjekty, které vykonávají práce pro provozovatele dráhy, byly vždy jasné, srozumitelné, významově jednoznačné a nešly vykládat více způsoby;
- aby byla jasně stanovena povinnost a odpovědnost, kdo konkrétní za provozovatele dráhy a jakým způsobem musí včas informovat koordinátora stavby o přítomnosti jeho zaměstnanců (fyzických osob) na staveništi včetně případných kontaktů na tyto osoby.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je zajistit lepší bezpečnost zaměstnanců provozovatele dráhy, pokud je nutný jejich fyzický pohyb po staveništi (nebo v jeho blízkosti) předaném zhotoviteli – cizímu právnímu subjektu. Úprava textů smluv provozovatele dráhy (jakožto objednatele) se zhotoviteli má za cíl zlepšení jejich jednoznačnosti a podmínek k celkovému zajištění bezpečnosti dotčených zaměstnanců.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, Dražní inspekce doporučuje Dražnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních příslušných provozovatelů drah v České republice, resp. v rámci své činnosti národního bezpečnostního orgánu na příslušných dráhách.

V Brně dne 29. 6. 2016

Ing. Stanislav Handl v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu

Bc. Josef Dvořák v. r.
ředitel
Územního inspektorátu

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Ukládání kolejových polí na podvozky vzor 53/77 pokladačem PKP 25/20

Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 6: Přejezd P 3703 v km 258,732, místo ujetí svazku kolejových polí

Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 7: Dvoucestné rypadlo v místě, kde se nacházelo při příjezdu DI

Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 8: Rozhled na trať z místa střetu s defektoskopisty, ve směru na Vlkaněč.

Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 9: Místo srážky ujetého svazku se svazky odstavenými na 3. SK v žst. Golčův Jeníkov

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 10: Ujetý svazek kolejových polí, vklíněný do odstavených svazků na 3. SK žst. Golčův Jeníkov

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 11: Podvozek Vz 53/77 zajištěný zarážkami při ověřovacím pokusu

Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 12: Přistavení svazku kolejových polí k ověřovacímu pokusu

Zdroj: Drážní inspekce