



**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

Nezajištěná jízda vlaku Mn 81013 při odjezdu z dopravního úseku D3 Rýmařov a následné vykolejení jednoho taženého drážního vozidla

Pátek, 17. srpna 2018

## **Accident and incident investigation report**

Unsecured movement of the freight train No. 81013 with consequent derailment of one rolling stock at Rýmařov operating control point

Friday, 17<sup>th</sup> August 2018

č. j.: 6-2896/2018/DI

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

## 1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Skupina události: incident.

Vznik události: 17. 8. 2018, 17.46.29 h.

Popis události: nezajištěná jízda vlaku Mn 81013 při odjezdu z dopravní D3 Rýmařov a následné vykolejení taženého drážního vozidla, řazeného na konci vlaku.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie regionální, Valšov – Rýmařov, doprava D3 Rýmařov, výhybka č. 8, km 14,211.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);  
ČD Cargo, a. s. (dopravce vlaku Mn 81013).

Následky: bez újmy na zdraví osob;  
celková škoda 125 780 Kč.

Bezprostřední příčina:

- jízda vlaku Mn 81013 přes výhybku č. 8 v dopravně D3 Rýmařov, která nebyla v době odjezdu vlaku správně přestavena.

Příspějící faktor:

- nepřesvědčení se o skutečné poloze návěstního taženého drážního vozidla vlaku Mn 81013 a nezjištění jeho stání v prostoru výhybky č. 8 dopravní D3 Rýmařov a před jejím začátkem.

**Zásadní příčina:**

- jízda vlaku Mn 81013 přes nezajištěnou výhybku č. 8 v dopravně D3 Rýmařov, která nebyla opatřena mechanickým výměnovým zámekem pro její zajištění, a tudíž nesměla být vlakem pojížděna.

**Příčina v systému bezpečnosti:**

- nebyla Dražní inspekcí zjištěna.

**Bezpečnostní doporučení:**

- nebylo Dražní inspekcí vydáno.

## SUMMARY

Grade:	incident.
Date and time:	17 <sup>th</sup> August 2018, 17:46 (15:46 GMT).
Occurrence type:	train derailment.
Description:	unsecured movement of the freight train No. 81013 with consequent derailment of one rolling stock.
Type of train:	freight train No. 81013.
Location:	Rýmařov operating control point, switch No. 8, km 14,211.
Parties:	SŽDC, s. o. (IM); ČD Cargo, a. s. (RU of the freight train No. 81013).
Consequences:	0 fatality, 0 injury; total damage CZK 125 780,-
Direct cause:	<ul style="list-style-type: none"><li>• movement of the freight train No. 81013 through the switch No. 8, which was not properly set at the departure time of the train.</li></ul>
Contributory factor:	<ul style="list-style-type: none"><li>• failure to detect the actual position of the last rolling stock of the freight train No. 81013 which stood in the area of the switch No. 8 and in front of its beginning.</li></ul>
Underlying cause:	<ul style="list-style-type: none"><li>• movement of the freight train No. 81013 through the unsecured switch No. 8 which was not equipped with a mechanical lock to cover it and therefore it mustn't be traveled by the train.</li></ul>
Root cause:	none.
Recommendation:	not issued.

## Obsah

1 SHRUTÍ.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	11
2.1 Mimořádná událost.....	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	11
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, 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 dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	16
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	18
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	19
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	19
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	19
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	20
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	20
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	20
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	20
2.4 Vnější okolnosti.....	20
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	20
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	20
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	20
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	20
3.1.2 Jiní svědci.....	25
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	26
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	26
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	27
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	28
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	29
3.3 Právní a jiná úprava.....	29
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	29
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	29
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	30
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	30
3.4.2 Součásti dráhy.....	31

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	31
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	32
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	33
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	33
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	34
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 mimořádné události.....	34
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	35
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	35
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	35
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	35
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	35
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	35
4.2 Rozbor.....	36
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	36
4.3 Závěry.....	39
4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení.....	39
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	39
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	39
4.4 Doplnující zjištění.....	39
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	39
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	40
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	40
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	40
7 PŘÍLOHY.....	41

## Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
ČDC, a. s.	ČD Cargo, a. s.
DK	dopravní kancelář
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
KV	konec výhybky
MU	mimořádná událost
NA	nákladní automobil
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PJ	Provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RDST	radiostanice
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí)
RR	registrační rychloměr
SK	staniční kolej, staniční koleje
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TJŘ	tabelární jízdní řád
TK	traťová kolej, traťové koleje
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
ÚZB	úplná zkouška brzdy
VŠ	vlastní šetření
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZV	začátek výhybky
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice



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

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, ve znění platném v době vzniku MU
SŽDC D3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o. „SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55996/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, ve znění platném v době vzniku MU

PND D3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „Prováděcí nařízení pro trať D3 VALŠOV – RÝMAŘOV“, schválený dne 13. 12. 2017, pod č. j.: 13494/2016 – SŽDC-OR OVA, s účinností od 30. 12. 2017, ve znění 1. změny platné v době vzniku MU
Směrnice PTs10-B-2011	vnitřní předpis dopravce ČDC, a. s., „Směrnice PTs10-B-2011 Lokomotivní čety“, schválen dne 31. 10. 2014, s účinností od 1. 1. 2015, ve znění platném v době vzniku MU

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

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

Datum: 17. 8. 2018.

Čas: 17.46.29 h.

Dráha: železniční, kategorie regionální, Valšov – Rýmařov.

Místo: trať 310D Valšov – Rýmařov, dopravna D3 Rýmařov, výhybka č. 8, km 14,211.

GPS: 49°55'47.397"N, 17°16'56.723"E.

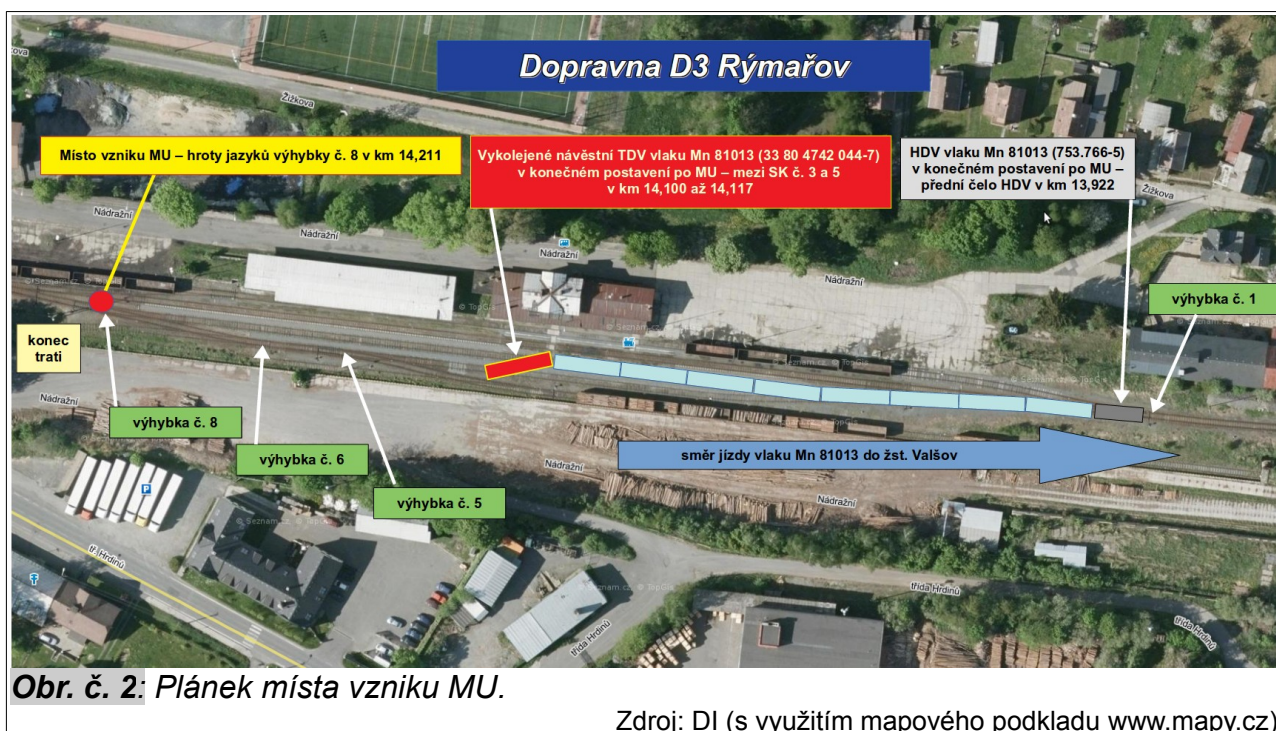


**Obr. č. 1:** Pohled ze směru od začátku vlaku na vykolejené TDV D-NACCO 33 80 4742 044-7 v konečném postavení po MU v dopravně D3 Rýmařov v prostoru SK č. 3 a č. 5.

Zdroj: DI

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

Dne 17. 8. 2018 v 17.46.29 h došlo při odjezdu vlaku Mn 81013 ze SK č. 3 dopravní D3 Rýmařov k nezajištěné jízdě přes výhybku č. 8 a následnému vykolejení TDV D-NACCO 33 80 4742 044-7 řady Sps (dále také 33 80 4742 044-7), řazeného na konci vlaku.



Ohledáním místa MU v dopavně D3 Rýmařov bylo mj. zjištěno (veškeré směrové parametry jsou uvedeny ve směru jízdy vlaku Mn 81013):

- hroty jazyků výhybky č. 8 se nacházely v km 14,211, kde fyzicky došlo k nezajištěné jízdě vlaku Mn 81013, a proto jsou hroty jazyků výhybky č. 8 pro potřeby této MU považovány za místo vzniku MU;
- **jednoduchá levostranná výhybka č. 8**, situovaná v km 14,215, **byla přestavena pro jízdu DV přímým směrem** ze SK č. 2b ve směru na dráhu-vlečku č. 6110 „KATR a.s. - vlečka Rýmařov“ (dále také vlečka KATR). Levý (přímý) jazyk výhybky č. 8 doléhal k levé (ohnuté) opornici. Pravý (ohnutý) jazyk byl rozevřený. Hroty jazyků výhybky nebyly naražené koly DV, výhybkové součásti nenesly stopy násilného přestavení. **Výhybka nebyla opatřena výměnovým zámekem. Výhybkové návěstidlo, umístěné na stožárku, návěstilo návěst „Jízda doprava“** (bílá šipka v černém poli směřovala z levého dolního rohu šikmo vzhůru do horního pravého rohu), tzn. nesprávně informovalo o směru jízdy přes výhybku proti hrotu vedlejším směrem doprava (správně mělo informovat návěstí „Jízda přímým směrem“ o jízdě přes výhybku přímým směrem proti hrotu). Výměňíkové závaží bylo opatřeno bílo-černým nátěrem, jež po MU směřovalo bílým polem k zemi, tzn. výhybka se nenacházela v základní poloze;
- jednoduchá pravostranná výhybka č. 6 (projatá zadním podvozkem vykojeného TDV 33 80 4742 044-7), situovaná v km 14,152, byla přestavena pro jízdu DV vedlejším směrem ze SK č. 2b na vlečku KATR. Výhybka nebyla opatřena výměnovým zámekem. Výhybkové návěstidlo, umístěné na stožárku, návěstilo návěst „Jízda zleva“ (bílá šipka v černém poli směřující z levého dolního rohu šikmo vzhůru do horního pravého rohu), která informovala o směru jízdy přes výhybku po hrotu z vedlejšího levého směru;
- jednoduchá pravostranná výhybka č. 5 (projatá zadním podvozkem vykojeného TDV 33 80 4742 044-7), situovaná v km 14,145, byla přestavena pro jízdu DV

vedleším směrem ze SK č. 2b na vlečku KATR. Výhybka nebyla opatřena výměnovým zámkem. Výhybkové návěstidlo, umístěné na stožárku, návěstilo návěst „Jízda doprava“, která informovala o směru jízdy přes výhybku proti hrotu vedleším směrem doprava. Výměňkové závaží bylo opatřeno bílo-černým nátěrem, jež po MU směřovalo bílým polem k zemi, tzn. výhybka se nenacházela v základní poloze;

- jednoduchá oboustranná výhybka č. 3, situovaná na valšovském zhlaví v km 13,987, byla přestavena pro jízdu DV směrem ze SK č. 3 a přes výhybky č. 2 a 1 na TK prostorového oddílu Rýmařov – Břidličná. Výhybkové návěstidlo, umístěné na stožárku, návěstilo návěst „Jízda zleva“, která osobu řídící DV (dále jen strojvedoucí) vlaku Mn 81013 informovala o směru jízdy přes výhybku č. 3 po hrotu zleva. Výhybka opatřená výměnovým zámkem byla pro jízdu vlaku Mn 81013 správně přestavena a zajištěna tak, že výměnový zámek byl uzamčen a závěrný hák se nacházel ve svislé poloze. Výměňkové závaží bílo-černého nátěru po MU směřovalo černým polem k zemi, tzn. výhybka se nacházela v základní poloze;
- jednoduchá levostranná výhybka č. 2, situovaná na valšovském zhlaví v km 13,960, byla přestavena pro jízdu DV vedleším směrem ze SK č. 3 a přes výhybku č. 1 na TK prostorového oddílu Rýmařov – Břidličná. Výhybkové návěstidlo, umístěné na stožárku, návěstilo návěst „Jízda zprava“, která strojvedoucího vlaku Mn 81013 informovala o směru jízdy přes výhybku č. 2 po hrotu z vedlejšího pravého směru. Výhybka opatřená výměnovým zámkem byla pro jízdu vlaku Mn 81013 správně přestavena a zajištěna tak, že výměnový zámek byl uzamčen a závěrný hák se nacházel ve svislé poloze. Výměňkové závaží bylo opatřeno bílo-černým nátěrem, jež po MU směřovalo bílým polem k zemi, tzn. výhybka se nenacházela v základní poloze;
- jednoduchá pravostranná výhybka č. 1, situovaná na valšovském zhlaví v km 13,960, byla přestavena pro jízdu DV vedleším směrem ze SK č. 3 na TK prostorového oddílu Rýmařov – Břidličná. **Výhybkové návěstidlo, umístěné na stožárku, návěstilo návěst „Jízda zprava“**, která strojvedoucího vlaku Mn 81013 nesprávně informovala o směru jízdy přes výhybku po hrotu z vedlejšího pravého směru (správně mělo informovat návěstí „Jízda přímým směrem“ o jízdě přes výhybku přímým směrem po hrotu). Výhybka opatřená výměnovým zámkem byla pro jízdu vlaku Mn 81013 správně přestavena a zajištěna tak, že výměnový zámek byl uzamčen a závěrný hák se nacházel ve svislé poloze. Výměňkové závaží bylo opatřeno bílo-černým nátěrem, jež po MU směřovalo bílým polem k zemi, tzn. výhybka se nenacházela v základní poloze;
- železniční svršek SK č. 3 tvořily kolejnice tvaru T s tuhým podkladnicovým upevněním kolejnic k dřevěným kolejnicovým podporám (viz také bod 2.2.3 této ZZ);
- zapuštěné kolejové lože SK č. 3 a všech vlakem Mn 81013 při odjezdu z dopravny D3 Rýmařov pojížděných výhybek, tzn. výhybek č. 8 (6 a 5), 3, 2 a 1, bylo tvořené lomovým kamenem frakce 31,5-63 mm;
- drážnost upevňovadel SK č. 3 a výhybek č. 8 (6 a 5), 3, 2 a 1 byla dobrá. Kolejnice a výhybky a jejich součásti byly bez většího opotřebení a vad;

- hlavy temen obou kolejnicových pásů SK č. 3 a pojižděných výhybek byly suché, neznečištěné biologickými a ropnými látkami a na hlavách kolejnicových pásů ani železničním svršku se nenacházely stopy po použití pískovacího zařízení HDV;
- vlak Mn 81013 byl sestaven z HDV CZ-ČDC 92 54 2 753 766-5 (dále jen 753.766-5), řazeného v čele vlaku, a celkem 9 TDV řad Eanos-xx<sup>415W</sup> (4 TDV), Eanos-xx<sup>423W</sup> (1 TDV), Roos<sup>207.3</sup> (1 TDV), Rnoos-uz (2 TDV) a Sps (1 TDV), ložených dřevem (kulatinou). Při MU nebylo tahadlové ústrojí DV vlaku dynamikou nehodového děje poškozeno a všechna DV vlaku zůstala zapojena do průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku;
- vlak Mn 81013 se po vzniku MU předním čelem HDV 753.766-5 nacházel v km 13,922, tj. 5 m před ZV č. 1, 289 m za místem vzniku MU a 212 m, resp. 200 m, za bodem „0“ ve SK č. 5, resp. ve SK č. 3, tzn. za místy, kde vykolejil zadní, resp. přední podvozek TDV 33 80 4742 044-7. Konec vlaku se nacházel v km 14,100;
- při MU vykolejilo TDV 33 80 4742 044-7 oběma podvozky a v konečném postavení po MU se TDV nacházelo:
  - první vykolejenou nápravou podvozku „a“, tj. předního ve směru jízdy vlaku, v km 14,083, kdy její levé kolo stálo vně levé kolejnice SK č. 3 na pražci a ve štěrkovém loži, a to mezi levou kolejnicí a hranou jednostranného úrovňového nástupiště u SK č. 3. Pravé kolo stálo mezi kolejnicovými pásy SK č. 3 na pražci a ve štěrkovém loži;
  - druhou nevykolejenou nápravou podvozku „a“ v km 14,085 na kolejnicových pásech SK č. 3;
  - oběma vykolejenými nápravami podvozku „b“, tj. zadního ve směru jízdy vlaku, v km 14,096, resp. 14,098, kdy jejich levá kola stála mezi kolejnicovými pásy SK č. 5 na pražcích a ve štěrkovém loži a pravá kola stála vně pravé kolejnice na pražcích a ve štěrkovém loži;
  - náklad (zboží) – kmenové dříví, resp. kulatina, ložený na ložné ploše TDV nebyl následkem MU poškozen. V uložení a zajištění nákladu nebyly zjištěny nedostatky.

Při MU byly aktivovány složky IZS.

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

MU oznámena na COP DI: 17. 8. 2018, v 18.12 h (tj. 26 min po vzniku MU).

Způsob oznámení: telefonicky.

Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČDC, a. s.

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 17. 8. 2018, ve 21.15 h (tj. 3 h 29 min po vzniku MU).

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

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ:	17. 8. 2018, a to na základě závažnosti MU a posouzení veškerých skutečností, vč. dopadů na provozování dráhy a drážní dopravy.
Šetření DI na místě MU:	3x inspektor ÚI Ostrava.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Ostrava. Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z vlastní fotodokumentace, z dokumentace pořízené při šetření PČR, provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., a dopravcem ČDC, a. s.

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

## **2.2 Okolnosti mimořádné události**

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy SŽDC, s. o.:

- osoba organizující drážní dopravu na trati se zjednodušeným řízením drážní dopravy (dále jen dirigující dispečer), zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, PO Opava.

Dopravce (ČDC, a. s.):

- strojvedoucí vlaku Mn 81013, zaměstnanec ČDC, a. s., PJ Ostrava;
- vedoucí posunu, člen doprovodu vlaku Mn 81013, zaměstnanec ČDC, a. s., PJ Ostrava;
- posunovač, člen doprovodu vlaku Mn 81013 (dále také jen posunovač), zaměstnanec ČDC, a. s., PJ Ostrava.

Svědci:

- strojvedoucí vlaku Os 3524, zaměstnanec ČD, a. s., Oblastní centrum provozu Východ;
- řidič NA, stojící s NA v době vzniku MU v prostoru nakládkové rampy přilehlé k vlečkové koleji vlečky KATR.



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

Vlak:	Mn 81013	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	182,5	HDV:	753.766-5	P
Počet náprav:	40	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	654,6	1.	31 81 3523 145-0	P
Potřebná brzdící procenta (%):	50	2.	31 81 3523 233-4	P
Skutečná brzdící procenta (%):	86	3.	31 54 3525 222-8	P
Chybějící brzdící procenta (%):	0	4.	31 51 5377 591-3	P
Nejvyšší dovolená rychlost v místě MU:	40 km·h <sup>-1</sup>	5.	31 51 5376 614-4	P
Způsob brzdění:	I.	6.	31 51 5377 397-5	P
		7.	31 51 5377 172-2	P
		8.	31 51 5376 637-5	P
		9.	33 80 4742 044-7	P

### Pozn. k vlaku Mn 81013:

- ÚZB a poslední technická prohlídka vlaku v rozsahu výchozí technické prohlídky byla odborně způsobilou osobou dopravce ČDC, a. s., vykonána ve výchozí stanici – v dopravně D3 Rýmařov dne 17. 8. 2018 a ukončena v 17.20 h;
- stanovená rychlost vlaku mezi dopravnou D3 Rýmařov a dirigující stanicí Valšov (dále jen žst. Valšov), předepsaná TJŘ, byla 50 km·h<sup>-1</sup>;
- strojvedoucí vlaku Mn 81013 byl v žst. Valšov prokazatelným způsobem zpraven písemným rozkazem „PŘÍKAZ VLAKU pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy pro vlak Mn 81013“, č. 412454, ze dne 17. 8. 2018, který vyhotovil dirigující dispečer. V obsahu tohoto písemného rozkazu nebyly zjištěny nedostatky, text rozkazu neměl vliv na vznik MU;
- vlak byl sestaven ze čtyřnápravových vysokostěnných TDV běžné stavby a čtyřnápravových plošinových TDV s vysokými klanicemi, v nichž bylo přepravováno kmenové dříví.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

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

Na dráze železniční, kategorie regionální „Valšov – Rýmařov“, je provozovatelem dráhy použito zjednodušené řízení drážní dopravy, kdy drážní doprava na jednokolejných tratích s jednoduchými provozními poměry je organizována podle technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech SŽDC D1 a SŽDC D3 tak, že ve stanovených traťových úsecích se pohybuje pouze jeden vlak nebo PMD, doprovod vlaku má předem stanoveny dopravní D3, kde se vlaky kříží nebo předjíždějí, a stanoveny dopravní D3, v nichž je nařízena ohlašovací povinnost. Dirigující stanicí je žst. Valšov.

Dopravna D3 Rýmařov leží v km 13,713 (lichoběžníková tabulka – hranice dopravní) až 14,374 (zarážedlo kusé SK č. 2b – konec tratě) a není obsazena dopravním zaměstnancem (odborně způsobilým zaměstnancem provozovatele dráhy SŽDC, s. o.).



Vzhledem k jízdám vlaků je dopravnou výchozí, resp. končící. Tato doprava disponuje celkem 9 SK, přičemž SK č. 1 a 3 jsou kolejemi dopravními, tzn. kolejemi určenými pro vjezd, resp. odjezd vlaku. Ostatní SK, tzn. č. 1a, 2, 2a, 2b, 5, 7 a 7a, jsou kolejemi manipulačními, určenými pro nakládku a vykládku (č. 2, 2a, 2b a 7), odstavování DV s nebezpečnými věcmi (RID) při závadách vzniklých během přeprav (č. 2 a 2a) a umožňující odstavení DV (č. 1a). Manipulační SK č. 5 nemá provozovatelem dráhy specifikován účel použití. Doprava D3 je vybavena mechanickým SZZ. V příslušném prostorovém oddílu Břidličná – Rýmařov je dráha jednokolejná a není vybavena TZZ.

SK č. 3 dopravy D3 Rýmařov je situována v km 14,015 až 14,188. Užitečná délka 136 m je vymezena polohou námezníků, jenž jsou nepřenosičnými neproměnnými návěstidly, stanovujícími mezi SK č. 3 a č. 5 hranici, přes kterou nesmí přesahovat DV, aby nebyla ohrožena jízda DV po sousední koleji. Vzhledem k jízdě vlaku Mn 81013 byl přední námezník mezi SK č. 3 a č. 5 umístěn 10,7 m před KV č. 3 a zadní námezník 21,3 m před KV č. 8. Železniční svršek SK č. 3 tvoří kolejnice tvaru T s tuhým podkladnicovým upevněním kolejnic k dřevěným kolejnicovým podporám typu D s rozdělením „c“, tzn. ve vzdálenosti pražců v kolejovém poli 674,5 mm. Železniční svršek SK č. 3 byl do kolejiště vložen v roce 1980 jako nový materiál. SK č. 3 je ve směru jízdy vlaku Mn 81013 vedena v úrovni okolního terénu, od km 14,188 do km 14,084 v přímém směru ve stoupání 0,55 ‰, od km 14,084 do 14,015 v přímém směru v klesání 1,80 ‰. Od km 13,889, tzn. 44 m za výhybkou č. 1 (krajní výhybkou dopravy), je kolej vedena v klesání 12,66 ‰.

Hranici dopravy D3 Rýmařov stanovuje nepřenosičné neproměnné návěstidlo Lichoběžníková tabulka s číslicí 1, které trvale návěstí návěst „Hranice dopravy“. Návěstidlo je opatřeno označovacími pásy se šikmými černými a bílými pruhy a je situováno v km 13,713, ve směru jízdy vlaku z Břidličné do Rýmařova vpravo přímo u TK, a tvoří ho bílá lichoběžníková deska s černým okrajem, postavená na nejdelší straně. Uprostřed desky je černé číslo 1, tzn. číslo SK, na kterou jsou v základní poloze přestaveny výhybky.

Jednoduchá výhybka č. 1 dopravy D3 Rýmařov, situovaná v km 13,917 (**dle ZDD obsažené v PND D3 v km 13,933**), o délce 27,054 m (KV = 13,944) je tvaru JT6° Lp oc IV s hákovým závěrem, s tuhým podkladnicovým upevněním kolejnic ke společným a samostatným ocelovým kolejnicovým podporám, a do kolejiště byla vložena v roce 1957 jako nový materiál. Výhybka je opatřena (zabezpečena) jednoduchým mechanickým výměnovým (dále také výměnovým) zámkem a přestavována ručně přímo zaměstnancem prostřednictvím rukojeti závaží výměníku. Základní poloha výhybky je přímým směrem, tzn. v poloze pro jízdu na/ze SK č. 1.

Jednoduchá výhybka č. 2 dopravy D3 Rýmařov, situovaná v km 13,946 (**dle ZDD obsažené v PND D3 v km 13,960**), o délce 27,054 m (KV = 13,973) je tvaru JT6° Lp oc IV s hákovým závěrem, s tuhým podkladnicovým upevněním kolejnic ke společným a samostatným ocelovým kolejnicovým podporám, a do kolejiště byla vložena v roce 1957 jako nový materiál. Výhybka je opatřena (zabezpečena) jednoduchým mechanickým výměnovým zámkem a přestavována ručně přímo zaměstnancem prostřednictvím rukojeti závaží výměníku. Základní poloha výhybky je přímým směrem, tzn. v poloze pro jízdu na/ze SK č. 1.

Oboustranná výhybka č. 3 dopravy D3 Rýmařov, situovaná v km 13,987, o délce 28,428 m (KV = 14,015) je tvaru OT6° LI oc II s hákovým závěrem, s tuhým podkladnicovým upevněním kolejnic ke společným a samostatným ocelovým kolejnicovým

podporám, a do kolejiště byla vložena v roce 1958 jako nový materiál. Výhybka je opatřena (zabezpečena) jednoduchým mechanickým výměnovým zámkem a přestavována ručně přímo zaměstnancem prostřednictvím rukojeti závaží výměníku. Základní poloha výhybky je směrem pro jízdu na/ze SK č. 3, přičemž hlavní klíč je z výměnového zámku vyjmut a je součástí soupravy hlavních klíčů.

Jednoduchá výhybka č. 8 dopravny D3 Rýmařov, situovaná v km 14,215, o délce 26,554 m (KV = 14,188) je tvaru JT6° Lp oc IV s hákovým závěrem, s tuhým podkladnicovým upevněním kolejnic ke společným a samostatným ocelovým kolejnicovým podporám, a do kolejiště byla vložena v roce 1988 jako nový materiál. **Výhybka není opatřena mechanickým výměnovým zámkem** a je přestavována ručně přímo zaměstnancem prostřednictvím rukojeti závaží výměníku. Základní poloha výhybky je vedlejším směrem, tzn. v poloze pro jízdu na/ze SK č. 3. **Protože výhybka č. 8 není opatřena výměnovým zámkem, jehož uzamknutí by znemožňovalo vyklesnutí závěrového háku, nemůže být pro jízdu vlaků zajištěna uzamčením, resp. střežením, a to při přeložení závěrného háku výměnového zámku do svislé polohy, kdy výměnový zámek není uzamčen.**

Nejvyšší dovolená rychlost vlaků a tažených posunových dílů v dopravně D3 Rýmařov byla provozovatelem dráhy stanovena na 40 km·h<sup>-1</sup>. Při posunu, kdy jsou TDV sunuta, nesmí být překročena rychlost 30 km·h<sup>-1</sup>.

V dopravně D3 Rýmařov je v km 14,145 a 14,140 do regionální dráhy zaústěna vlečka KATR. Místem styku vzájemně zaústěných drah je v km 14,145 ZV č. 5 a v km 14,140, tj. místo na dráze, které je pokračováním SK č. 7 (= km 0,068 vlečky KATR). Nepřenosné neproměnné návěstidlo „Hraničník“ s návěstí „Hranice provozovatele dráhy“, jenž stanovuje místo, kde na styku vzájemně zaústěných drah dochází ke změně provozovatele dráhy, je situováno v místě styku konce odbočné větve výhybky č. 5 a v km 14,148 u SK č. 7. Svým provedením se jedná o žlutý vodorovný trámec se šikmým ukončením a s černým pruhem uprostřed. Provozovatelem dráhy na vlečce KATR je fa KATR, a. s.

#### 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 16.11.59 h strojvedoucí vlaku Mn 80110 po příjezdu vlaku do dopravny D3 Rýmařov v souladu s nařízenou ohlašovací povinností ohlásil dirigujícímu dispečerovi čas příjezdu vlaku do dopravny D3 Rýmařov a uvolnění prostorového oddílu (čas příjezdu vlaku v 16.10 h);
- 16.25.08 h strojvedoucí vlaku Mn 80110 požádal dirigujícího dispečera o svolení k posunu v dopravně D3 Rýmařov a na vlečku KATR, který měl být realizován v době od 16.26 h do 17.15 h. Dirigující dispečer dal strojvedoucímu vlaku Mn 80110 svolení k posunu v dopravně D3 Rýmařov a na vlečku KATR;
- 17.11.51 h strojvedoucí posunového dílu (ex Mn 80110) ohlásil dirigujícímu dispečerovi ukončení posunu v dopravně D3 Rýmařov a na vlečce KATR;
- 17.42.25 h strojvedoucí vlaku Os 3524 dopravce ČD, a. s., vedeného v trase Valšov – Rýmařov, po příjezdu vlaku do dopravny D3 Rýmařov v souladu s nařízenou ohlašovací povinností ohlásil dirigujícímu dispečerovi čas příjezdu a uvolnění prostorového oddílu (čas příjezdu vlaku v 17.41 h);
- 17.44.22 h strojvedoucí vlaku Mn 81013 (ex posunový díl) zažádal dirigujícího

dispečera o souhlas k odjezdu vlaku Mn 81013 z dopravní D3 Rýmařov do žst. Valšov (čas odjezdu vlaku v 17.45 h). Protože byly příslušné prostorové oddíly volné, tzn. prostorové oddíly Rýmařov – Břidličná a Břidličná – Valšov, dirigující dispečer udělil strojvedoucímu souhlas k odjezdu vlaku Mn 81013 z dopravní D3 Rýmařov do žst. Valšov;

- 17.52.00 h strojvedoucí vlaku Mn 81013 ohlásil dirigujícímu dispečerovi vznik MU.

Veškerá výše uvedená verbální komunikace, vedená mezi strojvedoucími z dopravní D3 Rýmařov a dirigujícím dispečerem z DK žst. Valšov, byla vedena přímo přes telekomunikační zařízení traťového telekomunikačního spojení a zaznamenávána zařízením (záznamovou jednotkou) ReDat 2 umístěným v žst. Valšov.

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

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

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

- 17.46.29 h vznik MU;
- 17.52 h vznik MU ohlášen strojvedoucí vlaku Mn 81013 na ohlašovací pracoviště SŽDC, s. o., tzn. dirigujícímu dispečerovi sídlícímu v DK žst. Valšov;
- 18.00 h vznik MU ohlášen dirigujícím dispečerem vedoucímu dispečerovi SŽDC, s. o., CDP Přerov;
- 18.02 h vznik MU ohlášen vedoucími dispečerem SŽDC, s. o., CDP Přerov odborně způsobilé osobě pověřené provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU (dále jen pověřená osoba);
- 18.12 h vznik MU oznámen pověřenou osobou provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce vlaku Mn 81013 ČDC, a. s., na COP DI;
- 21.15 h provozovateli dráhy SŽDC, s. o., a dopravci vlaku Mn 81013 ČDC, a. s., udělen na místě MU přítomným inspektorem DI souhlas k uvolnění dráhy;
- dne 18. 8. 2018 v 15.15 h po uvolnění dráhy (nakolejení vykolejeného TDV 33 80 4742 044-7) obnoveno provozování dráhy a drážní dopravy v dopravně D3 Rýmařov.

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

Plán IZS aktivoval v 18.12 h, tj. 26 min. po vzniku MU, vedoucí dispečer SŽDC, s. o., CDP Přerov. Na místě MU zasahoval HZS SŽDC, s. o., JPO Přerov a Ostrava a PČR, Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje, územní odbor Bruntál, obvodní oddělení Rýmařov.

## 2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

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

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

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

• TDV 33 80 4742 044-7	3 605,90 €	92 780 Kč;
• zařízení dráhy		33 000 Kč;
• životním prostředí		0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na 125 780 Kč**;

\*) Dle platného kurzu ČNB ze dne 17. 8. 2018, 1 € = 25,73 Kč.

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: jasno, + 26 °C, bezvětrí, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje neměly žádnou souvislost se vznikem MU.

## 3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

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

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

- Strojvedoucí vlaku Mn 81013 – ze Záznamu o podání vysvětlení k MU, pořízeného DI, a Zápisu se zaměstnancem, pořízeného dopravcem ČDC, a. s., mj. vyplývá:
  - po příjezdu vlaku Mn 80110 do dopravny D3 Rýmařov a jeho zastavení na SK č. 3 dirigujícímu dispečerovi ohlásil čas příjezdu vlaku a uvolnění prostorového oddílu Břidličná – Rýmařov;
  - po odjezdu Os 3523 ze SK č. 1 sjednal s dirigujícím dispečerem posun, který mu následně dal svolení k posunu do 17.15 h;
  - poslední jízdu při posunu přes výhybku č. 8, tzn. před odjezdem vlaku Mn 81013

- ze SK č. 3, uskutečnil sunutím soupravy po SK č. 3 směrem na SK č. 2b tak, aby přední čelo sunutého posunového dílu (pozdějšího vlaku Mn 81013) uvolnilo přední námezník pro vjezd osobního vlaku Os 3524 na SK č. 1;
- vedoucímu posunu nedal po ukončení posunu pokyn k přestavení výhybek do základní polohy, protože členové posunové čety tuto činnost dělají automaticky a soupravu hlavních klíčů měl u sebe, tzn. že výhybky opatřené výměnovým zámkem byly do základní polohy přestaveny a v ní uzamčeny;
  - výhybka č. 8 se po ukončení posunu nacházela v základní poloze, výměnová část byla přestavena vedlejším směrem na SK č. 3, protože přes ni byl prováděn posun sunutím. O poloze ostatních výhybek, které nejsou opatřeny výměnovými zámkami, neměl žádnou povědomost. Neslyšel, že by vedoucí posunu vydal posunovači pokyn k přestavení výhybek, jež nejsou vybaveny výměnovými zámkami, do základní polohy;
  - informaci o skutečnosti, že návěsní vůz vlaku stojí na výhybce č. 8, od žádného z členů doprovodu vlaku neobdržel. **Tato skutečnost mu však byla známa, protože TDV stojící na výhybce č. 8 zaregistroval při chůzi kolejištěm, kdy šel do služební místnosti, situované ve staniční budově dopravní D3 Rýmařov, ohlásit dirigujícímu dispečerovi ukončení posunu.** Při této činnosti měl soupravu hlavních klíčů u sebe;
  - **z výše uvedeného svého zjištění a vlakové dokumentace věděl, že souprava vlaku Mn 81013 přesahuje užitečnou délku SK č. 3;**
  - osobně se na místě nepřesvědčil, že výhybka č. 8 byla pro jízdu vlaku správně přestavena. Pro přestavení výhybek určil zaměstnance, tzn. člena doprovodu vlaku (nepamatuje si však, kterému konkrétnímu zaměstnanci nařídil tento úkon provést);
  - **osobně výhybku č. 8 přestavenou ve správné poloze pro jízdu vlaku Mn 81013 ze SK č. 3 nezajistil**, pro zajištění výhybky určil zaměstnance, tzn. člena doprovodu vlaku (nepamatuje si však, kterému konkrétnímu zaměstnanci nařídil tento úkon provést);
  - **je si vědom skutečnosti, že výhybka č. 8 je vybavena závěrným hákem a není nijak zajištěna (zabezpečena);**
  - aby mohla být výhybka č. 8 pojížděna vlakem Mn 81013, měl jím určený zaměstnanec doprovodu vlaku Mn 81013 provést její zajištění formou střežení. [Pozn. zpracovatele: **zajištěná výhybka je mj. výhybka, která je střežena, není uzamčena, ale má závěrný hák výměnového zámku přeložený do svislé polohy, viz bod 2.2.3, 3.3.2, 3.4.1 a 4.1.2 této ZZ;**
  - odjezd vlaku Mn 81013 ze SK č. 3 byl zajištěn tak, že po odjezdu vlaku měl posunovač výhybku č. 2 přestavit do základní polohy, v té ji uzamknout a odevzdat zpět strojvedoucímu soupravu hlavních klíčů. Při odjezdu vlaku stál posunovač v prostoru kolejiště u výhybky č. 2;
  - v prostoru kolejiště u výhybek č. 11 a 12 zaregistroval přítomnost 4 lidí, kteří dle jeho vyjádření „*si jízdu vlaku natáčeli nebo fotili mobilním telefonem*“ a „*nebyli to zaměstnanci dráhy*“. Od jednoho z nich, muže, obdržel ústní informaci „*že ho zajímalo, co ten vagón udělá*“. Dále se jejich přítomností na místě MU nezabýval.

- Vedoucí posunu, člen doprovodu vlaku Mn 81013 – ze Záznamu o podání vysvětlení k MU, pořízeného DI, a Zápisu se zaměstnancem, pořízeného dopravcem ČDC, a. s., mj. vyplývá:
  - bezprostředně po vzniku MU odmítl svému zaměstnavateli, tzn. dopravci ČDC, a. s., podat vysvětlení o průběhu plnění svých pracovních povinností s odůvodněním „Z důvodu stresu odmítám vypovídat.“;
  - po vjezdu vlaku Mn 80110 do dopravní D3 Rýmařov zastavili před výhybkou č. 2, kterou bylo potřeba po jejím odemčení přestavit do polohy na SK č. 3, což na pokyn (příkaz) strojvedoucího vlaku Mn 80110 provedl;
  - následně po rozjezdu vlaku Mn 80110 a jeho zastavení na SK č. 3 přestavil výhybku č. 2 do základní polohy, tzn. směrem na/ze SK č. 1;
  - po odjezdu vlaku Os 3523 ze SK č. 1 do žst. Valšov a seznámení posunové čety se zamýšleným posunem zahájili v dopravně D3 Rýmařov a na vlečce KATR posun;
  - v průběhu posunu stavěl pro jízdu posunového dílu jízdní cesty na valšovském zhlaví, postavení ostatních jízdních cest prováděl posunovač, jenž také ve většině případů dával při posunu pokyny strojvedoucímu;
  - posun byl postupně prováděn na SK č. 3, 7, 2, 2a, přičemž posun byl ukončen na SK č. 3;
  - na zadní stranu (zadní čelo) stojícího návěstního TDV umístil koncovou návěst „Konec vlaku“, a to ještě před ukončením posunu, tzn. v době, kdy celé TDV 33 80 4742 044-7 stálo na SK č. 3;
  - posledním úkonem při posunu bylo sunutí již sestavené soupravy budoucího vlaku Mn 81013 na SK č. 3, kdy bylo potřeba uvolnit námezník výhybky č. 2 tak, aby na SK č. 1 mohl od Valšova vjet vlak Os 3524;
  - v době sunutí byl u HDV a žádné pokyny strojvedoucímu ani posunovači nedával. Posunovač byl, v souladu s jím dříve vydaným pokynem, v čele sunutého posunového dílu a řídil posun;
  - po zastavení posunového dílu na SK č. 3 a ukončení posunu přestavil výhybky č. 1, 2, 3 na valšovském zhlaví do základní polohy a po jejich uzamčení soupravu hlavních klíčů předal strojvedoucímu. Přímou přes RDST také dal posunovači slovy „ať si to tam pozamyká“ pokyn k přestavení výhybek do základní polohy;
  - domnívá se, že se posunovače dotázal, zda jsou výhybky v základní poloze, a posunovač mu základní polohu výhybek měl potvrdit;
  - následně provedl soupis vlaku, přičemž kolem soupravy TDV šel po stezce mezi SK č. 1 a 3, tzn. na straně přilehlé ke staniční budově a opačné, než bylo situováno výhybkové návěstidlo výhybky č. 8. Provedeným soupisem DV vlaku Mn 81013 zjistil jeho skutečnou délku 165,96 m;
  - v době, kdy přicházel ke konci soupravy stojící na SK č. 3, přijel k dopravně D3 osobní automobil, jehož posádka (zástupci přepravní firmy, která zboží – náklad do TDV naložila) se dotazovala na důvod nepřevzetí 2 TDV odstavených na SK č. 2a a určených k úpravě loženého zboží. Po sdělení důvodu nepřevzetí předmětných TDV k přepravě, kterým bylo nesprávný způsob naložení zboží do TDV, odešel zpět k HDV, a to aniž by došel na konec soupravy vlaku. Proto

- pochůzkou kolem soupravy nezjistil, že návěsní TDV stojí na výhybce č. 8;
- v průběhu prováděného posunu v dopravně D3 Rýmařov a na vlečce KATR a ani po jeho ukončení s výhybkou č. 8 nemanipuloval;
  - o skutečnosti, že výhybka č. 8 byla před odjezdem vlaku Mn 81013 obsazena na ní stojícím TDV, nebyl posunovačem informován;
  - ze znalosti ZDD dopravní D3 Rýmařov věděl, že:
    - užitečná délka SK č. 3 dopravní D3 Rýmařov, tzn. vzdálenost mezi námeznicí této SK, je 136 m,
    - výhybka č. 8 není žádným způsobem zabezpečena (zajištěna);
  - provedením ÚZB pověřil posunovače;
  - v kabině strojvedoucího na straně stanoviště č. 2 (dále jen zadní stanoviště HDV) sepsal zprávu o brzdění vlaku Mn 81013, v níž mj. uvedl délku vlaku, která činila 165,96 m;
  - po provedení ÚZB posunovač zprávu o brzdění vlaku Mn 81013 podepsal a vlakvedoucí ji následně předal strojvedoucímu;
  - **informaci, že skutečná délka vlaku Mn 81013 je větší než užitečná délka SK č. 3 v dopravně D3 Rýmařov, měl k dispozici**, avšak nevzpomíná si, jakým dalším způsobem o této skutečnosti informoval strojvedoucího vlaku Mn 81013;
  - strojvedoucí vlaku Mn 81013 mu před odjezdem (jízdou) předmětného vlaku ze SK č. 3 dopravní D3 Rýmařov nenařídil úkony, spočívající v přesvědčení se na místě o správném přestavení výhybky č. 8 a zajištění výhybky č. 8 v této poloze;
  - na zadním stanovišti HDV vyčkal na příjezd vlaku Os 3524 od Valšova na SK č. 1 a poté dal posunovači pokyn k přestavení výhybky č. 2 pro odjezd vlaku Mn 81013 ze SK č. 3 do Valšova. V souladu s jeho pokynem měl posunovač po odjezdu vlaku Mn 81013 ze SK č. 3 přestavit výhybku č. 2 do základní polohy a v té ji uzamknout;
  - po rozjezdu vlaku Mn 81013 na SK č. 3 uslyšel v RDST pokyn posunovače k zastavení vlaku, a proto pohledem z bočního okénka zadního stanoviště HDV zjišťoval, co se událo. Posunovač v tu chvíli ukazoval směrem ke konci vlaku na „*vzpříčený poslední vůz*“;
  - po zastavení vlaku pochůzkou v kolejišti zjistil vykolejené návěsní TDV. Tuto skutečnost telefonicky oznámil zaměstnankyni vozové služby dopravce ČDC, a. s., mající svou služební místnost v žst. Krnov. Další ohlášení vzniku MU prováděl strojvedoucí vlaku Mn 81013;
  - po příchodu na konec vlaku Mn 81013 zaregistroval v kolejišti skupinu 10 až 15 lidí, kteří vykolejené TDV fotografovali;
  - skutečnost, že výhybky č. 8, 6 a 5 nebyly v době po vzniku MU v základní poloze, nedovede nijak vysvětlit, protože se na základě informace obdržené před odjezdem vlaku Mn 81013 domníval, že „*to je v pořádku*“, tzn. že výhybky č. 8, 6 a 5 byly v základní poloze.
- Posunovač, člen doprovodu vlaku Mn 81013 – ze Záznamu o podání vysvětlení k MU, pořízeného DI, a Zápisu se zaměstnancem, pořízeného dopravcem ČDC, a. s., mj. vyplývá:

- bezprostředně po vzniku MU odmítl svému zaměstnavateli, tzn. dopravci ČDC, a. s., podat vysvětlení o průběhu plnění svých pracovních povinností s odůvodněním „Z důvodu stresu nebudu vypovídat.“;
- po vjezdu vlaku Mn 80110 do dopravní D3 Rýmařov vlak zastavil na SK č. 3 tak, aby uvolnil zadní námezník pro odjezd vlaku Os 3523 ze SK č. 1;
- po odjezdu osobního vlaku ze SK č. 1 do žst. Valšov seznámil vedoucí posunu posunovou četou se zamýšleným posunem a poté zahájili v dopravně D3 Rýmařov a na vlečce KATR posun;
- v průběhu posunu stavěl pro jízdu posunového dílu jízdní cesty, a to na straně koncového zhlaví dopravní a na vlečce KATR. Stavění jízdních cest na valšovském zhlaví prováděl vedoucí posunu;
- v souladu s nařízením vedoucího posunu dával při posunu pokyny strojvedoucímu;
- posun byl postupně prováděn na SK č. 3, 7, 2, 2a, přičemž posun byl ukončen na SK č. 3;
- posledním úkonem při posunu bylo sunutí již sestavené soupravy budoucího vlaku Mn 81013 na SK č. 3, kdy bylo potřeba uvolnit námezník výhybky č. 2 tak, aby na SK č. 1 mohl od Valšova vjet vlak Os 3524. Aby mohl být zamýšlený posun realizován, přestavil výhybky č. 8 a 11 do polohy pro jízdu DV ze SK č. 3 na SK č. 2b;
- po postavení jízdní cesty dal strojvedoucímu pokyn k jízdě posunového dílu sunutím s tím, že jakmile bude HDV za námezníkem výhybky č. 2, měl strojvedoucí posunový díl zastavit;
- po zastavení posunového dílu a ukončení posunu:
  - přestavil výhybky č. 12, 13 a 5 do základní polohy,
  - přestavil výhybku L1 do základní polohy a uzamkl v této poloze její výměnový zámek,
  - nijak nemanipuloval s výhybkami č. 8 a 11,
  - nevzpomíná si, že by manipuloval s výhybkou č. 6;
- po uzamčení výhybky L1 odnesl strojvedoucímu soupravu hlavních klíčů a ústně ho informoval o přestavení všech výhybek na koncovém zhlaví dopravní a na vlečce KATR do základní polohy;
- strojvedoucího neinformoval o skutečnosti, že návěstní TDV stojí na výhybce č. 8;
- na základě pokynu vydaného vedoucím posunu provedl na vlaku Mn 81013 ÚZB, a to následujícím způsobem:
  - po zabrzdění průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku kontroloval dolehnutí brzdových špalíků na pravé straně ve směru pozdější jízdy vlaku, tzn. z prostoru kolejiště mezi SK č. 3 a 5 (strana přiléhající k vlečce KATR, situování výhybkového návěstidla výhybky č. 8),
  - po příchodu na konec vlaku dal strojvedoucímu přímo přes RDST pokyn „Odbrzďte“ a kontrolu odlehnutí brzdových špalíků prováděl z levé strany ve směru pozdější jízdy vlaku, tzn. ze stezky mezi SK č. 3 a 1 (strana přiléhající ke staniční budově);



- po ukončení ÚZB podepsal zprávu o brzdění vlaku a vyčkal na příjezd vlaku Os 3524 z Valšova;
- po vjezdu vlaku Os 3524 do dopravny D3 Rýmařov obdržel od strojvedoucího vlaku Mn 81013 pokyn k postavení jízdní (vlakové) cesty pro odjezd vlaku ze SK č. 3 přes výhybky č. 3, 2 a 1 na TK směrem do Valšova a bezprostředně poté soupravu hlavních klíčů;
- po přestavení výhybky č. 2 do polohy pro zamýšlenou jízdu ze SK č. 3 na TK ji zajistil uzamčením jejího výměnového zámku a následně strojvedoucímu dal návěst „Souhlas k posunu“;
- v době uvedení vlaku Mn 81013 stál u výhybky č. 2 a po chvíli zaregistroval „že poslední vůz jede křížem“. Na toto zjištění reagoval pokynem strojvedoucímu – návěstí k zastavení vlaku, vyjádřenou přímo přes RDST ústně „Stůj, stůj“;
- strojvedoucí reagoval zastavením vlaku. Společně šli zjistit, co se stalo. Po příchodu na konec vlaku uviděl skupinu asi 10 osob, kteří vykolejené TDV fotografovali a z nastalé situace měli legraci;
- skutečnost, že výhybka č. 8 nebyla před ani po vzniku MU v základní poloze, tzn. pro jízdu DV přestavena směrem na SK č. 3, nedovede vysvětlit, avšak dodal, že „... jedině co mne napadá, že nás někdo schválně podhodil ...“. Taktéž nedovede nijak vysvětlit, že výhybky č. 6 a 5 nebyly po vzniku MU v základní poloze;
- neviděl žádnou osobu, která by před vznikem MU manipulovala s TDV vlaku Mn 81013 nebo výhybkou č. 8 – uvedl však, že „Přes koleje tam pořád někdo chodí. Na koleji č. 2a se pohybovali lidé, kteří upravovali náklad na voze, který jsme odmítli odvést, mimo jiné tam byly i děti. ...“.

### 3.1.2 Jiní svědci

- Strojvedoucí vlaku Os 3524 – ze Záznamu o podání vysvětlení k MU, pořízeného DI, mj. vyplývá:
  - při vjezdu jím řízeného vlaku do dopravny D3 Rýmařov a při následném stání na SK č. 1 zaregistroval v kolejišti u výhybky č. 2 zaměstnance dopravce ČDC, a. s. Žádnou další osobu v kolejišti, tzn. ani na straně koncového zhlaví dopravny D3, neviděl;
  - odjezdu vlaku Mn 81013 ze SK č. 3 ani vzniku MU nebyl přítomen, protože se v té době při provozní přestávce nacházel mimo DV a dopravnu D3 Rýmařov.
- Řidič NA, stojící s NA v době vzniku MU v prostoru nakládkové rampy přilehlé k vlečkové koleji vlečky KATR – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení, pořízeného PČR, mj. vyplývá:
  - před vznikem MU neviděl v kolejišti dopravny D3 Rýmařov žádné osoby, které by mohly s výhybkou č. 8 neoprávněně manipulovat;
  - při provádění nakládky na manipulačních SK dopravny D3 Rýmařov zaregistroval, že je běžným jevem pohyb civilních osob v kolejišti, a to vč. nezletilých. Mělo by se jednat o osoby, jež si přes kolejiště zkracují cestu mezi protilehlými nemovitostmi;

- v minulosti zaregistroval situace, kdy se na kolejnicích dopravní D3 Rýmařov nacházely kameny a jiné jím nespecifikované předměty.

### 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČDC, a. s., mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., jehož součástí je mj. rámcová organizace a stanovený způsob provádění prohlídek a měření staveb drah pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy, udělování a provádění pokynů, a použití DV k jízdě.

Osoba řídící drážní dopravu je, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., § 13, 14, 15, 16 a 19 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřního předpisu SŽDC D1 a SŽDC D3, mj. povinna při obsluze dráhy využívat závislostí, vyplývajících z činnosti provozovaného SZZ a TZZ (pokud jsou instalována), přičemž pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. Na tratích regionální dráhy, kde je použito zjednodušené řízení drážní dopravy, musí být drážní doprava organizována tak, aby se ve stanovených traťových úsecích pohyboval pouze jeden vlak nebo PMD, popř. aby měl doprovod vlaku předem dirigujícím dispečerem, který drážní dopravu organizuje a řídí prostřednictvím pokynů, stanoveny dopravní D3, kde se vlaky budou křížovat nebo předjíždět. Dopravní D3 nejsou trvale obsazeny osobami řídícími drážní dopravu a drážní doprava je řízena z jednoho místa – dirigující stanice, v níž má své sídlo dirigující dispečer. V dopravních D3 přecházejí povinnosti výpravčího, tzn. zaměstnance provozovatele dráhy s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy a také zaměstnance určeného k obsluze výhybek, na dirigujícího dispečera a strojvedoucího. Dirigující dispečer se ve ZDD stanovených dopravních D3 dorozumívá v rámci nařízené ohlašovací povinnosti s doprovodem vlaku, kdy přijímá ohlášení příjezdu vlaku do dopravní D3, resp. přilehlé stanice, a uvolnění prostorového oddílu nebo vydává souhlas k jízdě do prostorového oddílu tratě D3, popř. prostorových oddílů tratě D3. **V dopravních D3 a v místech s kolejovým rozvětvením, tzn. v místech, kde z TK odbočuje jiná kolej a které není dopravní D3, dirigující nebo přilehlou stanicí ani odbočkou, musí být ručně přestavované výhybky opatřeny mechanickými zámkami, aby mohly být uzamykány pro jízdy vlaků,** přičemž u výhybek s hákovým závěrem musí uzamčený mechanický zámek znemožňovat vyklesnutí závěrového háku. Hlavní klíče od zámků výhybek, resp. výkolejek jsou součástí souprav hlavních klíčů, které také obsahují klíče od místností, v nichž jsou telefony, od venkovních objektů s telefonem, od skříněk pro úschovu souprav hlavních klíčů, od ovládacích skříněk PZS a od místností, kde jsou uloženy přenosné výměnové zámkové, uzamykatelné kovové podložky a náhradní klíče. Soupravy hlavních klíčů má v úschově dirigující dispečer v uzamykatelné skřínce, viz níže.

Strojvedoucí je při řízení vlaku (HDV), ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřního předpisu SŽDC D1 a vnitřních předpisů dopravce ČDC, a. s., mj. povinen řídit DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, a z vedoucího DV pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností.

Ve stanovených dopravních D3 se strojvedoucí dorozumívá s osobou řídící drážní dopravu, tzn. dirigujícím dispečerem, kdy ohlašuje příjezd vlaku do dopravní D3, resp. přilehlé stanice, a uvolnění prostorového oddílu nebo žádá o souhlas k jízdě do prostorového oddílu tratě D3, popř. prostorových oddílů tratě D3. Bez souhlasu dirigujícího dispečera nesmí vlak z dopravní D3 odjet. Souhlas k jízdě vlaku s náskokem obdrží strojvedoucí od dirigujícího dispečera udělením souhlasu k odjezdu vlaku z dopravní D3. Zaměstnanci dopravce plní v dopravních D3 povinnosti zaměstnance provozovatele dráhy určeného k obsluze výhybek. Strojvedoucí nákladních vlaků si před jízdou vlaku z dirigující stanice soupravu hlavních klíčů vyzvedává u dirigujícího dispečera v DK. Na stejném místě strojvedoucí po příjezdu vlaku do dirigující stanice odevzdá soupravu hlavních klíčů dirigujícímu dispečerovi. **Přestavení výhybek a výkolejek do správné polohy i jejich zajištění pro odjezd vlaku z dopravní D3 provádí strojvedoucí předmětného vlaku, přičemž tyto úkony může nařídit členovi doprovodu vlaku. Za správné přestavení a zajištění výhybek a výkolejek v dopravních D3 má odpovědnost ten zaměstnanec, který provedl jejich přestavení. Má-li být za jízdy vlaku pojížděna výhybka, musí se strojvedoucí na místě přesvědčit, že je výhybka správně přestavena, a v této poloze ji musí zajistit. Až po provedení těchto úkonů smí přes výhybku vlak jet.**

Zahájit posun v dopravní D3 smí strojvedoucí jen se svolením dirigujícího dispečera, jenž určí čas, do kdy je posun dovolen. O svolení k posunu po odjezdu jiného vlaku z dopravní D3 může strojvedoucí dirigujícího dispečera požádat, až když celý odjíždějící vlak uvolnil odjezdové zhlaví. Prováděný posun musí být ukončen nejpozději v době stanovené dirigujícím dispečerem a jeho ukončení strojvedoucí neprodleně ohlašuje dirigujícímu dispečerovi.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a přijatém systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce ČDC, a. s., souvisejícími s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

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

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČDC, a. s., 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 dopravce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČDC, a. s., zúčastněné na MU a provádějící činnosti při provozování dráhy a při provozování drážní dopravy, odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

Strojvedoucí vlaku Mn 81013 byl na dráze železniční, kategorie regionální „Valšov – Rýmařov“, znalý traťových a místních poměrů, a to na základě zkoušky vykonané dne 8. 1. 2018 na předmětné dráze, schopen samostatného výkonu a pro příslušnou trať měl platné Zmocnění k výkonu dopravní služby pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy.

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., provedl v letech 2017 a 2018 (do vzniku dané MU) v rámci vnitřní kontroly bezpečnosti u dirigujícího dispečera, který v době vzniku na trati D3 Valšov – Rýmařov, tzn. v prostorových oddílech Valšov – Břidličná a Břidličná – Rýmařov, organizoval podle hlášení strojvedoucích vlaků drážní dopravu, celkem 9 kontrol, při nichž v přímém výkonu dopravní služby na trati D3 Valšov – Rýmařov nezjistil žádné závady.

Dopravce ČDC, a. s., v rámci vnitřní kontroly bezpečnosti provedl:

- u strojvedoucího vlaku Mn 81013 v letech 2017 a 2018 (do vzniku dané MU) celkem 6 kontrol, přičemž 4 z nich byly zaměřeny na výkon činností při řízení HDV. Při provedených kontrolách dopravce zjistil 1 závadu, spočívající v nesprávné obsluze brzdového zařízení – lokomotivního rozvaděče;
- u vedoucího posunu, člena doprovodu vlaku Mn 81013, v letech 2017 a 2018 (do vzniku dané MU) celkem 8 kontrol, přičemž 4 z nich byly zaměřeny na výkon činností prováděných při posunu a sestavě vlaku. Při provedených kontrolách dopravce nezjistil závady;
- u posunovače, člena doprovodu vlaku Mn 81013, v roce 2018 (do vzniku dané MU) celkem 2 kontroly, přičemž 1 z nich byla zaměřena na výkon činností prováděných při posunu. Při provedených kontrolách dopravce nezjistil závady.

Žádná z výše uvedených kontrol zaměstnanců dopravce ČDC, a. s., zúčastněných na předmětné MU, nebyla provedena na tratích drah, na nichž je provozovatelem dráhy použito zjednodušené řízení drážní dopravy.

V postupech výše uvedených kontrol bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČDC, a. s., nebyly zjištěny nedostatky.

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy v dopravně D3 Rýmařov byly před vznikem MU provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Byl zjištěn nedostatek.

#### Zjištění:

- pravidelné prohlídky prováděné provozovatelem dráhy pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy v dopravně D3 Rýmařov, podle § 26 odst. 2 písm. e) a g) vyhlášky č. 177/1995 Sb., při níž zjišťoval celkový stav výhybek a při komplexní prohlídce trati posuzoval mj. stav železničního svršku, nebyly efektivní, protože v době ohledání místa MU byla výhybková návěstidla jednoduché pravostranné výhybky č. 1 a jednoduché levostranné výhybky č. 8 na stožárcích předmětných výhybek v rozporu s technologickými postupy namísto výhybkových návěstidel jednoduchých levostranných, resp. pravostranných výhybek, umístěna výhybková návěstidla jednoduchých obloukových a oboustranných výhybek.

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

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální „Valšov – Rýmařov“, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie regionální „Valšov – Rýmařov“, byla SŽDC, s. o.

Dopravcem vlaku Mn 81013 bylo ČDC a. s. Drážní doprava byla tímto dopravcem provozována na základě smlouvy o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., a dopravcem ČDC, a. s., dne 30. 12. 2009, s účinností od 1. 1. 2010, ve znění platném v době vzniku shora uvedené MU.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

## 3.3 Právní a jiná úprava

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

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:  
*„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze“;*
- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:  
*„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;*
- § 15 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je mj. uvedeno:  
*„... Vlaková cesta pro odjezd vlaku v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením musí být správně postavena...“.*

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

Při šetření bylo zjištěno porušení vnitřních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- čl. 430 vnitřního předpisu SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:  
*„Pro jízdy vlaků, PMD a pro posun obsluhují výhybky a za jejich správnou polohu odpovídají výhybkáři. ...“.*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 430 vnitřního předpisu SŽDC D1 do souvislosti s definičním čl. 59 téhož vnitřního předpisu, kde je mj. uvedeno:

*„Výhybkář je společný název pro všechny zaměstnance určené k obsluze výhybek, ... V dopravních D3 ... plní povinnosti výhybkáře vždy odborně způsobilí zaměstnanci dopravce.“;*

- čl. 358 vnitřního předpisu SŽDC D3, kde je mj. uvedeno:  
*„Má-li být pojížděna vlakem (PMD) výhybka, musí se strojvedoucí přesvědčit na místě, že je výhybka správně přestavena a v této poloze ji musí zajistit. Teprve potom přes ní smí vlak (PMD) jet. Strojvedoucí tyto úkony může nařídít členovi doprovodu vlaku. ...“.*  
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 358 vnitřního předpisu SŽDC D3 do souvislosti s definičním:
  - čl. 4 písm. d) vnitřního předpisu SŽDC D3, kde je uvedeno:  
*„Tento předpis, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, je závazný pro právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC využívají jí provozovanou dopravní cestu na tratích D3 k provozování drážní dopravy a tímto smluvním vztahem jsou k tomu vázány“;*
  - čl. 22 vnitřního předpisu SŽDC D3, kde je mj. uvedeno:  
*„Zajištěná výhybka je výhybka, která musí být pro jízdu vlaků správně přestavena a:*
    - a) uzamčena výměnovým zámkem (odtlačným zámkem) se závěrným hákem ve svislé poloze nebo*
    - b) střežena, není uzamčena, ale má závěrný hák výměnového zámku (odtlačného zámku) přeložený do svislé polohy nebo*
    - c) opatřena uzamčeným uzamykatelným přenosným výměnovým (odtlačným) zámkem nebo*
    - d) ...*
    - e) při splnění podmínek stanovených v PND3, jedná-li se o výhybku opatřenou jiným zabezpečením než výměnovými zámkami (odtlačnými zámkami)...“;*
  - čl. 418 vnitřního předpisu SŽDC D3, kde je mj. uvedeno:  
*„Nestanoví-li tento předpis jinak, provádí přestavení výhybek a výkolejek i jejich zajištění pro odjezd vlaku z dopravní D3 nebo místa s kolejovým rozvětvením strojvedoucí tohoto vlaku. Tento úkon může strojvedoucí nařídít i členovi doprovodu vlaku. ...“;*
- čl. 3.9.1 vnitřního předpisu Směrnice PTs10-B-2011, kde je mj. uvedeno:  
*„Při odjezdu vlaku se strojvedoucí řídí ustanoveními předpisů např. SŽDC D1, ...“.*

### 3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

Dopravna D3 Rýmařov je vybavena mechanickým SZZ, vyžadujícím spoluodpovědnost obsluhujících zaměstnanců za postavení jízdní cesty, zejména za správné přestavení a zajištění všech výhybek pro jízdní cestu a za její volnost. Pro zabezpečení jízd vlaků se na trati D3 Valšov – Rýmařov používají 3 identické soupravy hlavních klíčů označené písmeny „A“, „B“ a „C“. Nedílnou součástí každé soupravy je 8 hlavních klíčů označených římskými číslicemi „I“ až „VIII“ a klíče od služebních místností v dopravnách D3 Rýmařov a Břidličná, od přenosných výměnových zámků v dopravnách D3 Rýmařov a Břidličná a od skříňky pro úschovu soupravy hlavních klíčů v dopravě D3 Rýmařov. Klíče od výměnových zámků výhybek a výkolejek jsou opatřeny označovacími štítky předepsaných rozměrů a tvarů, jenž se ke klíčům připevňují nerozebíratelným

spojem. V dopravně D3 Rýmařov jsou výhybky přestavovány ručně, přičemž ručně přestavovaná výhybka je v koncové poloze správně přestavena, pokud je přestavena pro požadovanou jízdní cestu, přilehlý jazyk přiléhá k jedné z opornic a odlehlý jazyk je od druhé opornice v obvyklé vzdálenosti, závěr jazyka výměny je správně uzavřen [závěrový hák přilehlého jazyka výhybky zaklesnut za oblou část svěrací čelisti (oblinu)], páka výměníku se závažím u výhybek přestavovaných ručně je v krajní poloze a návěst výhybkového návěstidla souhlasí s polohou výhybky. V dopravně D3 Rýmařov jsou výměnovým zámkem vybaveny výhybky č. 1, 2, 3, 7, 12, 13 a L1 a výkolejky Vk1 až Vk4. Mechanickými výměnovými zámkami jsou zřízeny závislosti zprostředkované klíči, jimiž se výměnové zámkové uzamykají, sloužící ke kontrole a k zajištění koncových poloh jazyků výhybek. Při svislé poloze závěrného háku tak výměnový zámek kontroluje a zajišťuje polohu přilehlého jazyka výhybky. Přeložení do svislé polohy není možné provést, pokud jazyk výhybky nepřiléhá k opornici. Výměnovým zámkem musí být opatřena nezabezpečená ručně přestavovaná výhybka, je-li v dopravní koleji a má být pojížděna vlakem proti hrotu. **Výhybky č. 5, 6, 8, 9, 10 a 11 nejsou vybaveny výměnovými zámkami a z hlediska zabezpečení jsou považovány za výhybky nezajištěné, a tudíž nemohou být pojížděny vlakem.** V dopravně D3 Rýmařov proto lze vzhledem k uspořádání kolejí a účelu použití SK vlakem pojíždět zajištěné výhybky, tzn. pouze výhybky č. 1, 2 a 3, tzn. výhybky na valšovském zhlaví, jež jsou opatřeny výměnovým zámkem a v požadované koncové poloze je lze uzamknout výměnovým zámkem se závěrným hákem ve svislé poloze.

Byl zjištěn nedostatek.

#### Zjištění:

- vlak Mn 81013 při odjezdu z dopravní D3 Rýmařov pojížděl návěstním TDV výhybku č. 8:
  - která nebyla v době odjezdu vlaku správně přestavena pro požadovanou jízdní cestu, tzn. pro jízdu DV vedlejším směrem, tj. ze staniční koleje č. 2b ve směru na SK č. 3,
  - kterou nebylo možno, vzhledem ke skutečnosti, že není vybavena výměnovým zámkem, pro jízdu vlaku v požadované poloze zajistit.

### **3.4.2 Součásti dráhy**

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

### **3.4.3 Sdělovací a informační zařízení**

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

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

HDV typu „Motorová lokomotiva 1435 Bo‘Bo‘ 1455 kW 753.7 TP 41-04-ČMKS a 1. dodatek“, řady 753.766-5 (ex 750.356-8) mělo platný Průkaz způsobilosti DV, ev. č.: PZ 8895/09-V.20, vydaný DÚ dne 22. 12. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 15. 3. 2018, s platností do 15. 9. 2018.

HDV 753.766-5 bylo v době vzniku MU, v souladu s ustanovením čl. 5 Části II „Drážní vozidla dráhy celostátní a dráhy regionální, Další požadavky“ Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – RR s elektronickým záznamem dat Unicontrols Tramex RE1xx, č. 9089, umístěným v kabině HDV na stanovišti strojvedoucího č. 1. Ze zaznamenaných dat o jízdě vlaku Mn 80110, posunu prováděném v dopravně D3 Rýmařov a o jízdě vlaku Mn 81013 dne 17. 8. 2018, při zaokrouhlení času na celé sekundy a rychlosti na desetiny  $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ , mj. vyplývá:

• v 15.44.39 h	byl vlak Mn 80110 v žst. Valšov na SK č. 4 uveden do pohybu a následně odjel na trať D3 Valšov – Rýmařov;
• v 16.07.21 h	vlak zastavil v dopravně D3 Rýmařov svým předním čelem před výhybkou č. 2, kterou bylo potřeba pro jízdu na SK č. 3, kde měla být jízda vlaku ukončena, přestavit ze základní polohy (pro jízdu přes výhybku přímým směrem proti hrotu), tj. na SK č. 1, do polohy pro jízdu přes výhybku proti hrotu vedlejším směrem doleva, tj. na SK č. 3;
• v 16.08.22 h	po přestavení výhybky č. 2 pro jízdu na SK č. 3 byl vlak uveden do pohybu;
• v 16.09.42 h	vlak Mn 80110 vjel celý do dopravně D3 Rýmařov a zastavil na SK č. 3, kde ukončil svou jízdu;
• v 16.28.48 h	byl v dopravně D3 Rýmařov na SK č. 3 zahájen posun;
• v 17.11.02 h	byl v dopravně D3 Rýmařov na SK č. 3 ukončen posun;
• v 17.46.29 h	<b>vznik MU</b> – vlak Mn 81013 byl v dopravně D3 Rýmařov na SK č. 3 uveden do pohybu, kdy se jeho přední čelo nacházelo v km 14,037;
• v 17.47.33 h	plynulým rozjezdem vlak dosáhl v km 13,958, tzn. po ujetí 79 m od rozjezdu vlaku, rychlost $12 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
• v 17.47.41 h	bylo v km 13,932, tzn. po ujetí 105 m od rozjezdu vlaku, při rychlosti $12 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ strojvedoucím obsluhou hlavní jízdní páky zavedeno rychločinné brzdění vlaku, což mělo ve stejném čase za následek rychlé snížení tlaku vzduchu v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy (dále jen hlavní potrubí) ze jmenovité hodnoty tlaku 5,175 bar na 2,975 bar. Přední čelo vlaku se nacházelo 10 m před místem konečného zastavení po MU;
• v 17.47.42 h	tlak vzduchu v hlavním potrubí poklesl až na hodnotu 1,975 bar;
• v 17.47.46 h	vlak zastavil předním čelem HDV v konečném postavení po vzniku MU v km 13,922, tzn. po ujetí dráhy 115 m, 5 m před ZV výhybky č. 1;
• nejvyšší dovolená rychlost za jízdy vlaků a při posunu nebyla překročena;	



- po celou dobu jízdy vlaků až do zavedení rychločinného brzdění v průběhu nehodového děje byla mobilní část VZ zapnuta a strojvedoucím v celém průběhu jízdy vlaků periodicky obsluhována.

Nebyly zjištěny nedostatky.

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Dirigující dispečer organizoval dne 17. 8. 2018 drážní dopravu na trati D3 Valšov – Rýmařov, tzn. v prostorových oddílech Valšov – Břidličná a Břidličná – Rýmařov, mj. podle hlášení strojvedoucích vlaků Mn 80110, Os 3523, Os 3524 a Mn 81013. Po příjezdu vlaku Mn 80110 do dopravny D3 a odjezdu vlaku Os 3523 z téže dopravny, tzn. v době, kdy nebyla dovolena jízda vlaků do dopravny D3 Rýmařov, udělil v 16.25.08 h dirigující dispečer strojvedoucímu dopravce ČDC, a. s. (ex vlak Mn 80110) svolení k posunu, a to na základě jeho žádosti o svolení k posunu. Po obdržení informace o ukončení posunu, v dopravně D3 Rýmařov, ohlášené v 17.11.51 h strojvedoucímu dopravce ČDC, a. s. (ex vlak Mn 80110), vydal dirigující dispečer souhlas k odjezdu vlaku Os 3524 ze žst. Valšov až do dopravny D3 Rýmařov, tzn. k jízdě do prostorových oddílů Valšov – Břidličná a Břidličná – Rýmařov. Z Valšova vlak Os 3524 odjel v 17.16 h, z Břidličné o 10 min. později. Po příjezdu vlaku Os 3524 do dopravny D3 Rýmařov obdržel dirigující dispečer v 17.42.25 h od strojvedoucího tohoto vlaku hlášení o času příjezdu a uvolnění prostorového oddílu Břidličná – Rýmařov. Následně na základě žádosti strojvedoucího vlaku Mn 81013 udělil dirigující dispečer souhlas k odjezdu předmětného vlaku z dopravny D3 Rýmařov, viz níže. Vznik MU byl dirigujícímu dispečerovi ohlášen strojvedoucími vlaku Mn 81013 přímo rádiovým spojením.

Strojvedoucí vlaku Mn 81013 zažádal dne 17. 8. 2018 v 17.44.22 h přímo přes telekomunikační zařízení traťového telekomunikačního spojení, umístěného ve služební místnosti budovy dopravny D3 Rýmařov, dirigujícího dispečera o souhlas k odjezdu vlaku Mn 81013 z dopravny D3 Rýmařov do žst. Valšov, tzn. do prostorových oddílů Rýmařov – Břidličná a Břidličná – Rýmařov. V hlášení strojvedoucí uvedl dobu odjezdu vlaku z dopravny D3 v 17.45 h. Po obdržení souhlasu k odjezdu vlaku Mn 81013 z Rýmařova do Valšova, uděleném dirigujícím dispečerem, strojvedoucí odešel ze služební místnosti zpět k HDV.

Strojvedoucí řídil vlak Mn 81013 ze stanoviště strojvedoucího č. 1 HDV 753.766-5, situovaného v přední kabině ve směru jízdy vlaku. Čelo HDV se v době před rozjezdem vlaku nacházelo na SK č. 3 v km 14,037, tj. 3,75 m před námezníkem, který tvoří hranici mezi SK č. 3 a 5, přes níž nesmí přesahovat DV, aby nebyla ohrožena jízda vozidel po sousední SK. **Návěstní TDV 33 80 4742 044-7 stálo částečně na výhybce č. 8 a na SK mezi výhybkami č. 8 a 11, přičemž přední čelo se nacházelo v km 14,199 a zadní čelo v km 14,220, takže TDV stálo podvozkem „a“, předním ve směru jízdy vlaku, za srdcovkou výhybky č. 8 a výměnovou (pohyblivou, přestavitelnou) částí výhybky, a podvozkem „b“, zadním ve směru jízdy, na SK před hroty jazyka výhybky č. 8, tzn. před výměnovou (pohyblivou, přestavitelnou) částí výhybky.**

Po uvedení vlaku do pohybu strojvedoucí plynulým rozjezdem dosáhl rychlost  $12 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ . Po obdržení pokynu „Stůj“, daného posunovačem, členem doprovodu vlaku Mn 81013, přímo telekomunikačním zařízením, strojvedoucí 12 s po uvedení vlaku do pohybu zavedl obslužením ovladače elektricky řízeného brzdiče rychločinné brzdění vlaku. Po ujetí celkové dráhy 115 m vlak o 5 s později zastavil v konečném postavení po MU. Po uplynutí necelých 5 min od zastavení vlaku strojvedoucí přímo přes vozidlovou radiostanici kontaktoval dirigujícího dispečera, kterému vznik MU ohlásil. Byl zjištěn nedostatek.

#### Zjištění:

- strojvedoucí vlaku Mn 81013 se před uvedením vlaku do pohybu a před pojížděním výhybky č. 8 dopravní D3 Rýmařov vlakem na místě nepřesvědčil, že výhybka č. 8 je pro zamýšlenou jízdu správně přestavena, tzn. ze SK č. 2b na SK č. 3, a v této poloze ji nezajistil, a s vlakem přešel přes nezajištěnou výhybku č. 8, která:
  - byla v době odjezdu vlaku pro zamýšlenou jízdu nesprávně přestavena do polohy pro jízdu DV přímým směrem, tzn. ze SK č. 2b na vlečku KATR;
  - nebyla vybavena výměnovým zámkem (nemožnost uzamčení výměnového zámku se závěrným hákem ve svislé poloze), a proto nemohla být pojížděna vlakem.

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

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na její vznik.

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

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

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

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

- Strojvedoucí vlaku Mn 81013, ve směně dne 17. 8. 2018 od 7.30 h, odpočinek před směnou 20 h 30 min. V průběhu směny byla přestávka na jídlo a oddech čerpána od 11.23 h do 13.56 h.
- Vedoucí posunu, člen doprovodu vlaku Mn 81013, ve směně dne 17. 8. 2018 od 13.50 h, odpočinek před směnou 23 h 50 min. Přestávku na jídlo a oddech vzhledem k času nástupu na směnu, až po čas vzniku MU, nečerpal.
- Posunovač, člen doprovodu vlaku Mn 81013, ve směně dne 17. 8. 2018 od 13.50 h, odpočinek před směnou 14 h 50 min. Přestávku na jídlo a oddech vzhledem k času nástupu na směnu, až po čas vzniku MU, nečerpal.
- Dirigující dispečer, ve směně dne 17. 8. 2018 od 6.10 h, odpočinek před směnou 36 h 23 min. V průběhu směny byla přestávka na jídlo a oddech čerpána průběžně v době dopravního klidu.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., resp. s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČDC, a. s., 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 drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání**

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČDC, a. s., nemělo souvislost se vznikem MU.

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

Obdobná MU, kdy by došlo k jízdě vlaku přes nezajištěnou výhybku na tratích, na nichž je provozovatelem dráhy použito zjednodušené řízení drážní dopravy, není DI od roku 2012 evidována.

# **4 ANALÝZA A ZÁVĚRY**

## **4.1 Konečný popis mimořádné události**

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

Vzniku MU předcházela manipulace s DV v dopravně D3 Rýmařov a na vlečce KATR, zaústěné do předmětné dopravně, kdy v rámci dirigujícím dispečerem dovoleného posunu byl na SK č. 3 v době od 16.28.48 h do 17.11.02 h postupně sestaven vlak Mn 81013 pro relaci Rýmařov – Krnov. Posun byl prováděn zaměstnanci dopravce ČDC, a. s., ve funkcích strojvedoucích, vedoucích posunu a posunovač (všichni ex vlak Mn 80110), a to mezi jízdami vlaků osobní dopravy Os 3523 a Os 3524 v době od 16.26 h do 17.15 h. Posledním úkonem při posunu bylo sunutí již sestavené soupravy budoucího vlaku Mn 81013 po SK č. 3, kdy bylo potřeba uvolnit námezník na valšovském zhlaví tak, aby na sousední SK č. 1 mohl od Valšova vjet vlak Os 3524 a jeho jízda nebyla ohrožena. Z tohoto důvodu po ukončení posunu v 17.11.02 h zůstalo HDV svým předním čelem stát na SK č. 3 v km 14,037, avšak návěsní TDV 33 80 4742 044-7 zůstalo stát částečně na výhybce č. 8 a na SK mezi výhybkami č. 8 a 11. Přední čelo návěsního TDV se nacházelo v km 14,199 a zadní čelo v km 14,220, tzn. podvozkem „a“, předním ve směru jízdy vlaku, stálo koly 1. a 2. nápravy v km 14,201, resp. 14,203, a podvozkem „b“, zadním ve směru jízdy, koly 3. a 4. nápravy na SK v km 14,216, resp. 14,218. Z výše uvedeného vyplývá, že podvozek „a“ návěsního TDV stál před uvedením vlaku do pohybu za srdcovkou výhybky

č. 8 a výměnovou (pohyblivou, přestavitelnou) částí výhybky, a podvozek „b“ před hroty jazyka výhybky č. 8, tzn. před výměnovou (pohyblivou, přestavitelnou) částí výhybky. Následně byla na DV vlaku Mn 81013 provedena ÚZB.

Strojvedoucí vlaku Mn 81013 dal posunovači, členu doprovodu vlaku, pokyn, aby po vjezdu vlaku Os 3524 do dopravní D3 Rýmařov na SK č. 1 postavil vlakovou cestu pro odjezd vlaku Mn 81013 ze SK č. 3 přes výhybky č. 3, 2 a 1, situované na valšovském zhlaví, na TK směrem do Valšova, a bezprostředně poté mu předal soupravu hlavních klíčů. Po vjezdu vlaku Os 3524 do dopravní D3 Rýmařov zažádal v 17.44.22 h strojvedoucí vlaku Mn 81013 dirigujícího dispečera o souhlas k odjezdu vlaku Mn 81013 z dopravní D3 Rýmařov do žst. Valšov, aniž by se přesvědčil, že výhybka č. 8 je pro zamýšlenou jízdu vlaku Mn 81013 správně přestavena, tzn. ze SK č. 2b na SK č. 3, a v této poloze zajištěna.

Po obdržení souhlasu k odjezdu vlaku Mn 81013 z Rýmařova do Valšova, uděleném dirigujícím dispečerem, se strojvedoucí vrátil zpět k HDV. Posunovač, člen doprovodu vlaku, po vjezdu vlaku Os 3524 do dopravní D3 Rýmařov v souladu s pokynem vydaným strojvedoucím vlaku Mn 81013 přestavil výhybku č. 2 do polohy pro zamýšlenou jízdu ze SK č. 3 na TK a zajistil ji uzamčením jejího výměnového zámku. Následně dal strojvedoucímu vlaku Mn 81013 návěst „Souhlas k posunu“ a ten uvedl v 17.46.29 h vlak do pohybu. Tento čas je rovněž časem vzniku MU, neboť uvedením DV vlaku Mn 81013 do pohybu pojíždělo návěstní TDV 33 80 4742 044-7 svými koly nezajištěnou výhybku č. 8. Posunovač po dání návěsti „Souhlas k posunu“ zůstal stát na valšovském zhlaví v blízkosti výhybky č. 2 a sledoval odjezd vlaku ze SK č. 3. Pozorováním DV vlaku při jeho odjezdu zjistil, že návěstní TDV jede podvozkem „a“, tzn. předním ve směru jízdy, po SK č. 3 a podvozkem „b“, tzn. zadním ve směru jízdy, po sousední SK mezi výhybkou č. 8, 6 a 5, kdy po vjezdu zadního podvozku do výhybky č. 5, postavené pro jízdu DV na vlečku KATR, zadní podvozek vykolejil. Na toto zjištění posunovač reagoval dáním pokynu strojvedoucímu k zastavení vlaku, a to přímo přes RDST návěstí „Stůj“. Strojvedoucí bezprostředně po obdržení pokynu „Stůj“ v 17.47.41 h zavedl obslužením ovladače elektricky řízeného brzdiče rychločinné brzdění vlaku, vlivem čehož vlak o 5 s později, tzn. v 17.47.46 h, zastavil.

Předním čelem HDV zůstal vlak v konečném postavení po MU stát v km 13,922, tj. 5 m před ZV č. 1. Vykolejené návěstní TDV 33 80 4742 044-7 zůstalo v konečném postavení po MU stát ve vykolejeném stavu první vykolejenou nápravou podvozku „a“ u SK č. 3 v km 14,083, druhou nevykolejenou nápravou podvozku „a“ v km 14,085 na kolejnicových pásech SK č. 3 a oběma vykolejenými nápravami podvozku „b“ u SK č. 5 v km 14,096, resp. 14,098. Kmenové dříví ložené na ložné ploše TDV nebylo následkem MU poškozeno, k újmě na zdraví osob nedošlo.

## 4.2 Rozbor

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

Jízda vlaku Mn 81013 v dopravně D3 Rýmařov a v prostorových oddílech Rýmařov – Břidličná a Břidličná – Valšov byla povolena dirigujícím dispečerem v souladu s právními předpisy a technologickými postupy provozovatele dráhy SŽDC, s. o., tzn. že dirigující dispečer dal souhlas k jízdě daného vlaku na základě hlášení strojvedoucího vlaku

Mn 81013, kterým strojvedoucí zažádal dirigujícího dispečera o souhlas k odjezdu vlaku Mn 81013 z Rýmařova do Valšova.

Jízda vlaků v dopravně D3 Rýmařov byla zabezpečena množinou pravidel obsažených v právních předpisech a technologických postupech provozovatele dráhy SŽDC, s. o., kterými byly stanoveny postupy pro zajištění bezpečného provozování drážní dopravy na trati Valšov – Rýmařov, na níž je použito zjednodušené řízení drážní dopravy, ve kterých nebyly shledány nedostatky.

V dopravně D3 Rýmařov plní povinnosti zaměstnanec provozovatele dráhy určeného k obsluze výhybek, v souladu s právními předpisy a technologickými postupy provozovatele dráhy, zaměstnanci dopravce, v případě vlaku Mn 81013 zaměstnanci dopravce ČDC, a. s. Proto přestavení výhybek do správné polohy i jejich zajištění pro odjezd vlaku z dopravní provádí strojvedoucí předmětného vlaku, přičemž tyto úkony může nařídít členovi doprovodu vlaku, a tím přenést dané povinnosti na člena doprovodu vlaku. Za správné přestavení a zajištění výhybek má odpovědnost ten zaměstnanec, který provedl jejich přestavení. Má-li být za jízdy vlaku pojížděna výhybka, musí se strojvedoucí na místě přesvědčit, že je výhybka správně přestavena a v této poloze ji musí zajistit. Až po provedení těchto úkonů smí přes výhybku vlak jet.

Vlak Mn 81013 měl délku 182,5 m, tj. o 46,5 m větší, než byla užitná délka SK č. 3 dopravní D3 Rýmařov. Před odjezdem vlaku stálo HDV na SK č. 3 předním čelem v km 14,037, tj. 3,75 m před námezníkem, který tvoří hranici mezi SK č. 3 a 5, a proto se konec vlaku, tvořený návěstním TDV 33 80 4742 044-7, nacházel částečně na výhybce č. 8 a na SK mezi výhybkami č. 8 a 11. Podvozek „a“, přední ve směru jízdy vlaku, stál za srdcovkou a výměnovou (pohyblivou, přestavitelnou) částí výhybky č. 8, a podvozek „b“, zadní ve směru jízdy, na SK před hroty jazyka výhybky č. 8, tzn. před výměnovou (pohyblivou, přestavitelnou) částí výhybky.

Poslední jízda DV, kdy byla pojížděna výhybka č. 8, byla uskutečněna jízdou TDV 33 80 4742 044-7 po hrotu vedlejším směrem zprava, a to při posunu sunutím ze SK č. 3 směrem ke konci trati ukončeném 35 min 25 s před odjezdem vlaku Mn 81013, tzn. vznikem MU. Pro jízdu sunutého posunového dílu byla výhybka správně přestavena (ohledáním po vzniku MU nebyly zjištěny žádné stopy jejího násilného přestavení koly DV), z čehož vyplývá, že výhybka č. 8 byla po ukončení jízdy posunového dílu přestavena směrem na/ze SK č. 3, tzn. správně přestavena také pro pozdější jízdu vlaku Mn 81013.

Dopravce vlaku ČDC, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 430 vnitřního předpisu SŽDC D1, čl. 358 vnitřního předpisu SŽDC D3, čl. 3.9.1 vnitřního předpisu Směrnice PTs10-B-2011 a § 2 odst. 1 písm. a) a § 10 vyhlášky č. 173/1995 Sb., podle § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se neřídil pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy tím, že:

- před uvedením vlaku Mn 81013 do pohybu v dopravně D3 Rýmařov, kterým byla pojížděna výhybka č. 8, se strojvedoucí na místě nepřesvědčil, že výhybka č. 8 je pro zamýšlenou jízdu správně přestavena, tzn. ze SK č. 2b na SK č. 3, a v této poloze ji nezajistil.

[Pozn.: i pokud by se strojvedoucí před uvedením vlaku do pohybu na místě o správném přestavení výhybky č. 8 přesvědčil, přesto by ji nemohl pro jízdu vlaku zajistit proti neoprávněnému přestavení (např. cizí osobou), protože výhybka nebyla vybavena mechanickým výměnovým zámkem. Na základě daného zjištění

měl v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy obsaženými ve vnitřním předpisu SŽDC D3 v dopravně D3 jako zaměstnanec odpovědný za správné postavení a zajištění jízdní cesty vlaku sjednat po vjezdu vlaku Os 3524 s dirigujícím dispečerem posun se soupravou vlaku Mn 81013 tak, aby popotahem celé soupravy na SK č. 3 směrem na SK valšovského zhlaví návěstní TDV uvolnilo výhybku č. 8. Teprve po ukončení tohoto posunu, kdy by v zamýšlené vlakové cestě vlak pojížděl pouze zajištěné výhybky, tzn. výhybky č. 1, 2 a 3 na valšovském zhlaví dopravny, měl strojvedoucí sjednat s dirigujícím dispečerem jízdu vlaku z dopravny D3 Rýmařov do žst. Valšov];

- uvedl vlak Mn 81013 v dopravně D3 Rýmařov do pohybu přes výhybku č. 8, která nebyla pro jízdu vlaku správně přestavena a uzamčena mechanickým výměnovým zámkem se závěrným hákem ve svislé poloze, a proto nesměla být vlakem pojížděna.

Pozn.: výhybka č. 8 byla v době odjezdu vlaku pro zamýšlenou jízdu nesprávně přestavena do polohy pro jízdu DV přímým směrem, tzn. ze SK č. 2b na vlečku KATR, přičemž se šetřením MU nepodařilo prokazatelným způsobem zjistit, která osoba, v době mezi posledním zastavením sunutého posunového dílu před odjezdem vlaku Mn 81013 v 17.11.02 h a jeho odjezdem v 17.46.29 h, výhybku přestavila do nesprávné polohy pro jízdu vlaku. Aby výhybky v dopravně D3 Rýmařov po provedené kontrole správného přestavení zůstaly před a při odjezdu vlaku z dopravny v požadované poloze a mohly být pojížděny vlakem, stanovil provozovatel dráhy technologickými postupy obsaženými v čl. 22, 102 a 358 vnitřního předpisu SŽDC D3 v dopravně D3 podmínky, které nedovolí (zamezí) všem osobám jakoukoliv nedovolenou (neoprávněnou) manipulaci s výhybkami. Nedovolené (neoprávněné) manipulaci s výhybkami, které jsou součástí vlakové cesty, provozovatel dráhy zabraňuje zajištěním výhybek ve správné poloze, vybavením mechanickými výměnovými zámkem, jejichž uzamčení znemožní vyklesnutí závěrového háku výhybky a její případné přestavení ze správné polohy.

DV vlaku Mn 81013 byla v době vzniku MU dopravcem ČDC, a. s., při provozování drážní dopravy používána, v souladu s § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. a jednotnými technologickými postupy dopravce, v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

Strojvedoucí vlaku Mn 81013 nastoupil na směnu dne 17. 8. 2018 v 7.30 h v žst. Krnov. Vedoucí posunu a posunovač nastoupili na směnu téhož dne ve 13.50 h rovněž v žst. Krnov. Členové doprovodu vlaku Mn 81013 únavu při nástupu ani v jejím průběhu nepociťovali. Z provedeného šetření je zřejmé, že strojvedoucí a oba členové posunové čety nejednali s úmyslem vzniku MU, kdy nebyly zjištěny žádné negativní podněty nebo okolnosti, jenž by ovlivnily jejich chování a stály by za nezajištěnou jízdou vlaku přes nesprávně přestavenou výhybku č. 8 dopravny D3 Rýmařov, která nebyla mechanickým výměnovým zámkem zajištěna proti nedovolené (neoprávněné) manipulaci.

Chování strojvedoucího před uvedením vlaku Mn 81013 v dopravně D3 Rýmařov do pohybu bylo zapříčiněno jeho pochybením. Ačkoli byla strojvedoucímu z vlakové dokumentace známa skutečná délka vlaku, která byla větší než užitečná délka SK č. 3, tak se nepřesvědčil o skutečném místě stání návěstního TDV vlaku a nezjistil, že toto TDV stálo v prostoru výhybky č. 8 a před jejím ZV (výhybka nebyla opatřena výměnovým zámkem a tudíž nemohla být vlakem pojížděna), tak se odlišně od ustanovení čl. 22 a 358

vnitřního předpisu D3 spoléhal, že vlakem Mn 81013 budou v dopravně D3 Rýmařov poježděny pouze zajištěné výhybky č. 1, 2 a 3, o jejichž správném přestavení a zajištění v této poloze se před uvedením vlaku do pohybu přesvědčil.

### 4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události byla:

- jízda vlaku Mn 81013 přes výhybku č. 8 v dopravně D3 Rýmařov, která nebyla v době odjezdu vlaku správně přestavena.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- nepřesvědčení se o skutečné poloze návěstního taženého drážního vozidla vlaku Mn 81013 a nezjištění jeho stání v prostoru výhybky č. 8 dopravní D3 Rýmařov a před jejím začátkem.

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

Zásadní příčinou mimořádné události byla:

- jízda vlaku Mn 81013 přes nezajištěnou výhybku č. 8 v dopravně D3 Rýmařov, která nebyla opatřena mechanickým výměnovým zámkem pro její zajištění, a tudíž nesměla být vlakem poježděna.

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

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

### 4.4 Doplnující zjištění

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

Nedostatky byly zjištěny u provozovatele dráhy SŽDC, s. o., který:

- v návaznosti na ustanovení čl. 483 vnitřního předpisu SŽDC D1, § 3 a 5 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., § 26 odst. 2 písm. e) a g) vyhlášky č. 177/1995 Sb., podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že v dopravně D3 Rýmařov výhybková návěstidla výhybek č. 1 a 8 svými návěstmi nesprávně informovala o směru jízdy přes výhybky, protože na stožárku předmětných výhybek byla v rozporu s technologickými postupy namísto výhybkových návěstidel jednoduchých levostranných, resp. pravostranných výhybek, umístěna výhybková

návěstidla jednoduchých obloukových a oboustranných výhybek;

- v návaznosti na ustanovení čl. 50 a 52 vnitřního předpisu SŽDC D1 a § 2 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb., podle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že v ZDD uvedená kilometrická poloha – umístění výhybek č. 1 a 2 o 16 m, resp. 14 m, neodpovídá, oproti ostatním zařízením dráhy umístěným v dopravně, skutečnému umístění těchto zařízení dráhy, a to vztahmo ke skutečné vzdálenosti od staničníku s údajem (informací) „14 km“, který návěstí kilometrickou polohu místa na trati.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy nepřijal a nevydal žádná opatření.

Dopravce ČDC, a. s. vydal po vzniku MU následující opatření:

- strojvedoucímu vlaku Mn 81013 předal upozornění na závažné porušení pracovní kázně;
- vydal „Poučný list ředitele PJ Ostrava k mimořádné události 5/2018, č. j.: 1619-2018-PJ\_OVA, ze dne 29. 11. 2018, obsahující informace o příčinách a okolnostech vzniku předmětné MU.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

V Ostravě dne 6. 2. 2019

Robert Kindl v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Ostrava

Ing. Petr Maikranz v. r.  
ředitel  
Územního inspektorátu Ostrava



## 7 PŘÍLOHY



**Obr. č. 3:** Místo konečného postavení HDV vlaku Mn 81013 po MU v prostoru výhybky č. 1 dopravní D3 Rýmařov.

Zdroj: DI



**Obr. č. 4:** Pohled na vykolejené TDV D-NACCO 33 80 4742 044-7 v konečném postavení po MU ze směru od konce vlaku Mn 81013 z prostoru výhybky L1.

Zdroj: DI



**Obr. č. 5:** Výhybka č. 8 dopravny D3 Rýmařov přestavená do polohy pro jízdu DV přímým směrem, tzn. ze SK č. 2b ve směru na vlečku KATR. Výhybkové návěstidlo návěstilo návěst „Jízda doprava“, tzn. nesprávně informovalo o směru jízdy přes výhybku proti hrotu vedlejším směrem doprava. V pozadí je viditelné vykolejené TDV D-NACCO 33 80 4742 044-7 v konečném postavení po MU.

Zdroj: DI