



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střet sunutého posunového dílu se zaměstnancem dopravce, na dráze
železniční, kategorie vlečka „DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“

Úterý, 19. dubna 2016

Investigation Report of Railway Accident

Collision of shunting rolling stock with an employee of railway undertaking at
DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou siding

Tuesday, 19th April 2016

č. j.: 6-1235/2016/DI

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

1 SOUHRN



Zdroj: Dražní inspekce

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 19. 4. 2016, 9.07 h.

Popis události: střet sunutého posunového dílu, tvořeného přívěsným plošinovým vozíkem 49 54 9400 088-0 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP a speciálním hnacím drážním vozidlem 99 54 9628 382-2, se zaměstnancem dopravce.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie vlečka „DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“, vlečková kolej č. 14b, km 232,905.

Zúčastnění: České dráhy, a. s. (provozovatel dráhy);
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dopravce posunového dílu).

Následky: újmu na zdraví s následkem smrti utrpěla 1 osoba;
celková škoda 0 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- nesplnění povinnosti osoby nacházející se v obvodu dráhy, spočívající v nedbání o svoji bezpečnost, nedbání o bezpečné provozování drážní dopravy a nezdržení se všeho, co by mohlo ohrozit drážní dopravu, spočívající ve vstupu této osoby před jedoucí speciální drážní vozidla sunutého posunového dílu.

Zásadní příčiny:

- nezaujmutí takového postavení osobou nacházející se v obvodu dráhy před očekávaným průjezdem speciálních drážních vozidel, aby nebyla ohrožena její bezpečnost.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje:

- provozovateli dráhy celostátní a regionálních drah Správa železniční dopravní cesty, státní organizace:
 - provést úpravu (revizi) stávajících technologických postupů činnosti při provádění posunu tak, aby o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí drážních vozidel, vč. speciálních drážních vozidel, nerozhodovala pouze osoba řídící drážní vozidlo, ale každý dopravce stanovil (specifikoval) svými jednotnými technologickými postupy konkrétní drážní vozidla, která a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy;
- provozovateli dráhy-vlečky „DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“ České dráhy, a. s.:
 - provést úpravu (revizi) stávajících jednotných technologických postupů činnosti při provádění posunu tak, aby o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí speciálních drážních vozidel, nerozhodovala pouze osoba řídící speciální drážní vozidlo, ale každý dopravce stanovil (specifikoval) svým vnitřním předpisem konkrétní speciální drážní vozidla, která a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy;
- dopravci Správa železniční dopravní cesty, státní organizace:
 - jednotnými technologickými postupy stanovit, která konkrétní drážní vozidla (speciální drážní vozidla) a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy;
 - při vnitřní kontrole bezpečnosti zaměřené na výkon činností při provozování drážní dopravy provádět při kontrole osob řídících drážní vozidlo (speciální drážní vozidlo) fyzickou kontrolu řízení drážních vozidel (speciálních drážních vozidel) a fyzickou kontrolu těchto osob při ostatních činnostech souvisejících s jízdou vlaku, resp. prováděním posunu.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění a v návaznosti na čl. 25 odst. 2 SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění, Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů železničních drah a dopravců na těchto dráhách v České republice.

SUMMARY

Grade: accident.

Date and time: 19th April 2016, 9.07 (7.07 GMT).

Occurrence type: accident to person caused by rolling stock in motion.

Description: collision of shunting rolling stock with an employee of railway undertaking.

Type of train: shunting operation.

Location: DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou siding, line No. 14b, km 232,905.

Parties: SŽDC, s. o. (RU of the shunting operation);
ČD, a. s. (IM).

Consequences: 1 fatality;
total damage CZK 0.

Direct cause: a breach of fulfillment of duty by the employee (neglecting of safety) –
an entry of the employee in front of the moving shunting rolling stock.

Contributory factor: none.

Underlying cause: a wrong choice of site by the employee in a circuit of line when his
safety was endangered by the moving shunting rolling stock.

Root cause: none.

Recommendations:

- 1) Addressed to the infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:
 - to make an adjustment of existing technological processes of operations at shunting, so that each railway undertaking determine by their uniform technological procedures using their knowledge of the specific rolling stocks, which and under what conditions they may be shunted without shunting crews at pushing so that a view from the cab of engine drivers will be always ensured the safety of railway transport and persons located in the circuit in the railway.

The meaning of this safety recommendation is to systematically leave the train driver out of a decision process whether it is allowed or not to conduct a shunting operation at pushing without the shunting crew. And to shift responsibility to the railway undertaking. A train driver's opinion could be actually influenced by his subjective opinion and other possible requirements and by effort to fulfill them. The railway undertaking knows all of the technical specifications of used rolling stocks and conditions of their using at shunting. Based on that the train driver is more capable of deciding on matter-of-fact in order to prevent possible threats. So that the train driver will be always able to see, whether the route is clear or not and he will be able to stop the shunting unit immediately in case of danger.

2) Addressed to the infrastructure manager of DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou siding České dráhy, a. s.:

- to make an adjustment of existing technological processes of operations at shunting, so that each railway undertaking determine by their uniform technological procedures using their knowledge of the specific rolling stocks, which and under what conditions they may be shunted without shunting crews at pushing so that a view from the cab of engine drivers will be always ensured the safety of railway transport and persons located in the circuit in the railway.

The meaning of this safety recommendation is to systematically leave the train driver out of the decision process whether it is allowed or not to conduct a shunting operation at pushing without the shunting crew. And to shift responsibility to the railway undertaking. The train driver's opinion could be actually influenced by his subjective opinion and other possible requirements and by effort to fulfill them. The railway undertaking knows all of the technical specifications of used rolling stocks and conditions of their using at shunting. Based on that the train driver is more capable of deciding on matter-of-fact in order to prevent possible threats. So that the train driver will be always able to see, whether the route is clear or not and he will be able to stop the shunting unit immediately in case of danger.

3) Addressed to the railway undertaking Správa železniční dopravní cesty, s. o.:

- to determine by the uniform technological procedures the specific rolling stocks, which and under what conditions they may be shunted without shunting crews at pushing so that the view from the cab of engine drivers will be always ensured the safety of railway transport and persons located in the circuit in the railway.

The meaning of this safety recommendation is to systematically determine conditions for conducting shunting operations at pushing without the shunting crew for each one specific rail vehicle. Including their profile, possible load etc. In order to make the train driver able to perceive clearly all the possible circumstances and to keep his view clear.

4) Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for other all IMs and RUs on these tracks in the Czech Republic.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	6
2 Údaje týkající se mimořádné události	16
2.1 Mimořádná událost	16
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	16
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	16
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	20
2.2 Okolnosti mimořádné události	21
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	21
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	21
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	22
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	23
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	23
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	24
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	24
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	24
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	24
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	24
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	25
2.4 Vnější okolnosti	25
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	25
3 Záznam o podaných vysvětleních	25
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	25
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	25
3.1.2 Jiné osoby	33
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	33

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	33
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	36
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	36
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	37
3.3	Právní a jiná úprava	37
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	37
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	38
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení	39
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	39
3.4.2	Součásti dráhy	40
3.4.3	Komunikační prostředky	40
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	40
3.5	Dokumentace o provozním systému	42
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	42
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	44
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	44
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	44
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	44
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	45
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	45
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	45
4	Analýzy a závěry	45
4.1	Konečný popis mimořádné události	45
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	45
4.2	Rozbor	47
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	47
4.3	Závěry	49

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	49
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	49
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	49
4.4 Doplnující zjištění	50
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	50
5 Přijatá opatření	51
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	51
6 Bezpečnostní doporučení	51
7 Přílohy	54

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP Přerov	Centrální dispečerské pracoviště Přerov
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Dražní inspekce
DK	dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
DÚ	Dražní úřad
DV	dražní vozidlo, dražní vozidla
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MRS	místní rádiová síť
MU	mimořádná událost v dražní dopravě
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PHM	pohonné hmoty
PJ	Provozní jednotka
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PS	Provozní středisko
PV	plošinový přívěsný vozík
PvD3	Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením dražní dopravy
RDST	rádiová stanice
RZS	rychlá záchranná služba
SDH	Sbor dobrovolných hasičů
SHDV	speciální hnací dražní vozidlo
SK	staniční kolej, staniční koleje
ST	Správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	technická kontrola
TO	Traťmistrovský okrsek
ÚI	Územní inspektorát
v. č.	výrobní (evidenční) číslo
VI	vrchní inspektor, vrchní inspektoři
VK	vlečková kolej, vlečkové koleje
VŠ	vlastní šetření
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZZ	Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
Provozní řád DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou	vnitřní předpis provozovatele dráhy ČD, a. s., „Provozní řád DKV Olomouc, Část 2. Provozní pracoviště II. Suchdol nad Odrou, Oddíl 2_L. Pracoviště „Provoz““, schválený dne 12. 9. 2014, pod č. j.: 8605/2014, s účinností od 12. 9. 2014, v platném znění
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce SŽDC, s. o., a používaný také provozovatelem dráhy ČD, a. s., „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
SŽDC (ČD) D2/81	vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., „SŽDC (ČD) D2/81 DOPRAVA SPECIÁLNÍCH VOZIDEL PODLE TYPŮ“, schválený dne 15. 4. 1999, pod č. j.: 60075/1998-DDC, s účinností od 1. 7. 2000, v platném znění

SŽDC S8	vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., SŽDC S8 „Provoz, údržba a opravy speciálních vozidel“, schválený dne 14. 12. 2011, č. j.: S56660/2011-OP, s účinností od 1. 1. 2012, v platném znění
SŽDC (ČD) S8/3	vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., „SŽDC (ČD) S8/3 Předpis pro provoz speciálních vozidel podle typů“, schválený dne 12. 8. 2004, pod č. j.: 59438/2004, s účinností od 1. 1. 2005, v platném znění
SŽDC Bp1	vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., „SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, schválený dne 2. 9. 2013, pod č. j.: 31893/13-PERS, s účinností od 1. 10. 2013, v platném znění SŽDC R1 vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., „SŽDC R1 Organizační řád Správy železniční dopravní cesty“, č. j.: S 1384/2013-OST, ze dne 10. 1. 2013, s účinností od 15. 1. 2013, v platném znění
SŽDC R1/13	vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., „SŽDC R1/13 Organizační řád Oblastního ředitelství Ostrava“, č. j.: S 7622/2015 – SŽDC – OŘ OVA - KŘ, ze dne 26. 6. 2015, s účinností od 1. 7. 2015, v platném znění
Směrnice SŽDC č. 113	vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., „Směrnice SŽDC č. 113 Manuál kontrolní činnosti“, č. j.: S 5664/2015-KGŘ, ze dne 9. 2. 2015, s účinností od 10. 2. 2015, v platném znění
Manuál bezpečnosti SŽDC, s. o.	vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., „Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, č. j.: S 3949/2013-OSB, s účinností od 8. 4. 2013, v platném znění
Příkaz ředitele č. 2/2016	vnitřní předpis dopravce SŽDC, s. o., „Příkaz ředitele č. 2/2016 Plán kontrolní činnosti OŘ Ostrava“, č. j.: INT1183/2015 - OŘ Ostrava, ze dne 27. 1. 2016, s účinností od 1. 2. 2016, v platném znění
Přípojový provozní řád pro DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou	vnitřní předpis provozovatele dráhy železniční, kategorie celostátní Bohumín – Přerov, SŽDC, s. o., „SŘ ŽST Suchdol nad Odrou, Přípojový provozní řád pro dráhu - vlečku DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“, schválený dne 20. 11. 2014, pod č. j.: 14623/2014-OŘ OVA, s účinností od 1. 12. 2014, v platném znění

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 19. 4. 2016.

Čas: 9.07 h.

Dráha: železniční, kategorie vlečka.

Místo: dráha železniční, kategorie vlečka „Vlečka DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“, VK č. 14b, km 232,905.

GPS: 49°38'37.8832"N, 17°56'26.9794"E.



Obr. č. 1: SHDV 99 54 9628 382-2 (původně MUV 69.1-416) v konečném postavení po MU na VK č. 14b dráhy-vlečky „Vlečka DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“, z něhož byla řízena jízda sunutého posunového dílu.

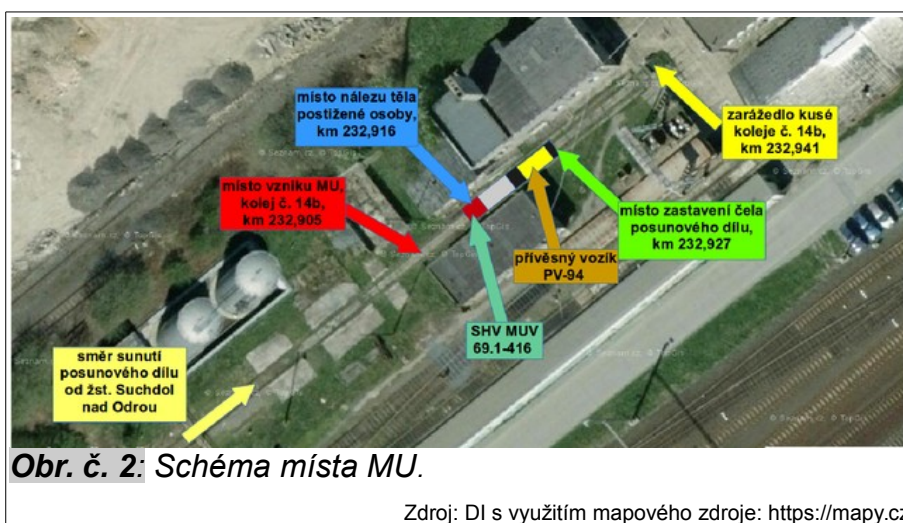
Zdroj: DI

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

Dne 19. 4. 2016 rozhodl vedoucí zaměstnanec SŽDC, s. o., v souladu s plánem vydaným OŘ Ostrava, že na dráhách železničních, kategorie regionální, vycházejících z dráhy železniční, kategorie celostátní Bohumín – Přerov, v žst. Suchdol nad Odrou

(dále také tratě D3), budou za účelem eliminace růstu rostlin a výskytu dřevokazných škůdců provedeny postřikovací práce. Dopravce pro tento účel použil SHDV 99 54 9628 382-2 [původně MUV 69.1-416 (dále také MUV 69.1-416)] a DV 49 54 9400 088-0 [původně PV-94 (dále také PV-94)] s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP (dále také postřikovací souprava). Po prohlídce DV postřikovací soupravy oznámila osoba řídící drážní vozidlo – SHDV (dále jen strojvedoucí) osobě řídící drážní dopravu na tratích D3 (dále jen dirigující dispečer tratí D3) záměr provést postřik na dráze železniční, kategorie regionální, Suchdol nad Odrou – Fulnek (dále jen regionální dráha). Po provedení nezbytného posunu v žst. Suchdol nad Odrou odjela postřikovací souprava jako vlak Lv 76040 do dopravny D3 Fulnek. Za jízdy vlaku Lv 76040 nebyl prováděn postřik kolejiště žst. Suchdol nad Odrou ani regionální dráhy. Po příjezdu vlaku Lv 76040 do dopravny D3 Fulnek a splnění předepsaných pokynů byl na SK dopravny D3 Fulnek provedeny jízdy formou posunu, a to za účelem postřiku SK. Po ukončení prací odjela postřikovací souprava zpět do dirigující stanice, tzn. do žst. Suchdol nad Odrou, jako vlak Lv 76043. V žst. Suchdol nad Odrou vlak Lv 76043 zastavil na SK č. 10. V průběhu této jízdy byl prováděn postřik regionální dráhy, kdy postřikovací zařízení obsluhoval výhradně určený zaměstnanec SŽDC, s. o., tj. pracovník oprav a údržby tratí. Po celou dobu jízdy vlaků Lv 76040 a Lv 76043, v jejichž čele bylo vždy řazeno SHDV MUV 69.1-416, byl v jeho kabině rovněž přítomen vrchní mistr tratí.

Vzhledem k dopravní situaci na dráze železniční, kategorie regionální, Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou dirigující dispečer tratí D3 žádosti o jízdu vlaku do dopravny D3 Odry nevyhověl, a dopravce informoval, že jízdu bude možné uskutečnit téhož dne později. Proto vrchní mistr tratí rozhodl, že ve vzniklém volném časovém prostoru postřikovací souprava dozbrojí na dráze železniční, kategorie vlečka, „DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“ (dále také dráha-vlečka PP Suchdol nad Odrou), vodu a zároveň provede postřik VK a následně také vybraných SK žst. Suchdol nad Odrou. Jízda po SK žst. Suchdol nad Odrou a na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou byla uskutečněna formou posunu bez posunové čety, kdy DV byla nejprve ze SK č. 10 až za úroveň seřadovacího návěstidla Se26 tažena a následně od tohoto návěstidla na SK č. 14 sunuta. Po celou dobu jízdy taženého posunového dílu a převážné části jízdy sunutého posunového dílu byl v kabině SHDV přítomen také pracovník oprav a údržby tratí. V průběhu jízdy sunutého posunového dílu po SK č. 14 tento zaměstnanec opustil levými dveřmi kabinu SHDV. Posléze vstoupil na plošinu SHDV a pokračoval v chůzi směrem k sunutému DV PV-94. Na vzniklou situaci strojvedoucí SHDV reagoval zastavením posunového dílu před výhybkou č. 26 žst. Suchdol nad Odrou, kde pracovník oprav a údržby tratí sestoupil z plošiny SHDV a odešel do areálu dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou. Po sestoupení pracovníka oprav a údržby tratí z plošiny SHDV pokračoval strojvedoucí s posunovým dílem v jízde sunutím na VK č. 14b směrem k místu, kde mělo být realizováno dozbrojení postřikovací soupravy vodou. V době této jízdy pracovník oprav a údržby tratí, pohybující se v kolejišti vpravo vedle VK č. 14b, vstoupil do pojižděné VK, kde byl v km 232,905 DV PV-94 sražen. Strojvedoucí SHDV poté, co zjistil, že se v kolejišti vpravo vedle VK č. 14b pracovník oprav a údržby tratí nenachází, posunový díl na VK č. 14b zastavil. Po zastavení posunového dílu a zjištění vzniku MU informoval strojvedoucí prostřednictvím služebního mobilního telefonu vrchního mistra tratí.



Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

- místem střetu sunutého posunového dílu se zaměstnancem SŽDC, s. o. (pracovníkem oprav a údržby tratí), je km 232,905 VK č. 14b. VK je v tomto místě vybavena krytem dráhy, tvořeným betonovými prefabrikovanými panely, jenž jsou vloženy mezi kolejnicovými pásy a jejich povrch je v úrovni temen poježděných kolejnic;
- sunutý posunový díl sestával z DV 49 54 9400 088-0 (původně PV-94) a SHDV 99 54 9628 382- 2 (původně MUV 69.1-416);
- DV PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP, inventární číslo: 6000321655, o délce 5,64 m, s rozvorem 3,5 m, ložnou plochou 11,8 m², vlastní hmotností 3 250 kg, nosností 10 000 kg, bylo vybaveno kotoučovou automobilovou brzdou, ovládanou strojvedoucím z kabiny SHDV;
- SHDV MUV 69.1-416, inventární číslo: 6000321660, o délce 6,75 m, s rozvorem 4,2 m, vlastní hmotností 7 860 kg, nosností 7 500 kg, bylo vybaveno kotoučovou automobilovou brzdou, ovládanou strojvedoucím z kabiny SHDV. Strojvedoucí řídil SHDV z jeho pravé strany (ve směru jízdy sunutého posunového dílu) z otočného křesla, v němž seděl čelem ve směru sunutí. Automobilovou brzdu ovládal nožními pedály situovanými v prostoru kabiny u obou čel. V kabině SHDV MUV 69.1-416 byla zapnutá a funkční RDST Motorola MV304AC, přepnutá na simplexním kanálu č. 29. Prvky ovládání postřikovací soupravy, situované v kabině SHDV vlevo ve směru sunutého posunového dílu, tzn. mimo ovládací prvky stanoviště strojvedoucího, byly ve vypnutých polohách;
- sunutý posunový díl se v konečném postavení po MU na VK č. 14b nacházel v nevykolejeném stavu, předním čelem DV PV-94 v km 232,927, tj. 22 m za místem vzniku MU a 14 m před zarážedlem VK č. 14b v km 232,941. Zadní čelo sunutého posunového dílu, tzn. zadní čelo SHDV MUV 69.1-416, se nacházelo v km 232,914, tj. 9 m za místem vzniku MU;
- tělo pracovníka opravy a údržby tratí se nacházelo v km 232,916, tj. 11 m za místem vzniku MU, pod SHDV MUV 69.1-416 v prostoru mezi nápravami, a to bezprostředně před jeho přední nápravou, tj. 4. (poslední) nápravou sunutého posunového dílu ve směru jízdy. Postižená osoba ležela celou délkou svého těla mezi kolejnicovými pásy kolmo k ose koleje VK č. 14b, přičemž hlava se nacházela před okolkem levého kola poslední nápravy sunutého dílu a dolní končetiny

- u pravého kolejnicového pásu před okolkem pravého kola poslední nápravy sunutého dílu. Pracovník opravy a údržby tratí byl oděn v kompletních ochranných pracovních pomůckách, tzn. v pracovních kalhotách, bundě a triku oranžové barvy s reflexními prvky, pracovních botách a rukavicích. Na oblečení byly patrné stopy smýkání po krytu dráhy (prefabrikovaných panelech) a roztržení zapříčiněné kontaktem těla postižené osoby s komponenty pojezdu DV PV-94 a SHDV;
- od místa vzniku MU, tj. od km 232,905 VK č. 14b, byly na krytu dráhy (prefabrikovaných betonových panelech) v délce 7,5 m nalezeny stopy po smýkání těla postižené osoby (otěr přezky opasku kalhot);
 - u těla poškozené osoby ani v místech bezprostředně přiléhajících k místu vzniku MU nebyly nalezeny žádné pomůcky k návěštění (např. žlutý praporek, přenosná RDST);
 - na předním čele DV PV-94 nebyly nalezeny žádné stopy po střetu s osobou. Plastové armatury, trysky a rozvody postřikovacího zařízení, instalované na příčniku předního čela DV PV-94, nenesly žádné stopy poškození ani otěrů po kontaktu s postiženou osobou. Výklopná postřikovací ramena postřikovacího zařízení se nalézala v tzv. druhé poloze, tzn. že v této poloze přesahovala přes podélníky rámu, resp. bočnice DV PV-94 o 39 cm;
 - v nádrži o objemu 4 000 l postřikovacího zařízení AKP bylo cca 2 250 l tekuté postřikové látky. V době sunutí nebyl prováděn postřik;
 - v konečném postavení po MU byla ruční brzdou zabrzděna kola přední nápravy SHDV, tj. 4. (poslední) nápravy sunutého posunového dílu ve směru jízdy. Kotoučová automobilová brzda, ovládaná z kabiny SHDV nožním pedálem a účinkující na kola obou náprav SHDV a DV PV-94, byla odbrzděná;
 - po provedení vyprošťovacích prací byla přezkoušena funkce brzdové soustavy, tzn. kotoučové automobilové brzdy, posunového dílu SHDV a DV PV-94, bez zjištění závad;
 - ověřením brzdné dráhy sunutého posunového dílu, jedoucího rychlostí 5 km·h⁻¹, byla při brzdění obou DV kotoučovou automobilovou brzdou zjištěna brzdná dráha 5,7 m;
 - ověřením funkce houkačky SHDV nebyly zjištěny závady;
 - po udělení souhlasu DI s uvolněním dráhy byl posunový díl přestaven na VK č. 12 dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou, která je vybavena podúrovňovým prohlížecím kanálem. Provedenou prohlídkou pojezdu a spodní části rámu DV PV-94 byly ve střední části první nápravy a na závěsu levého tlumiče prvního dvojkolí ve směru sunutí zjištěny otěry po kontaktu s ochranným oděvem postižené osoby. Ve střední části pojezdu SHDV, u přední nápravy, tj. 4. (poslední) nápravy sunutého posunového dílu ve směru jízdy, byly na náhonu kardanové hřídele nalezeny vytržené části z ochranného oděvu postižené osoby. Na spodní ploše (dně) nádrže na PHM se nacházela stopa po otěru ochranného oděvu postižené osoby a na vnitřní části okolku levého kola přední nápravy byla zjištěna přítomnost krevních stop, vzniklých v průběhu nehodového děje následkem kontaktu (nárazu) hlavy usmrčené osoby s kolem SHDV. Další stopy kontaktu postižené osoby s DV sunutého posunového dílu nebyly nalezeny;
 - v místě vzniku MU jsou hlavy kolejnicových podpor VK č. 14b zasypány směsí zeminy s drobným kamenivem a škvárou do úrovně cca 7 cm pod temenem kolejnice. Hlavy kolejnic VK č. 14b byly čisté a suché, prostor vpravo ve směru

sunutí vedle VK č. 14b v místě vzniku MU je místy porostlý trávou s velikostí do výše temene kolejnice. Dále pak ve směru jízdy posunového dílu vpravo VK č. 14b byla, ve vzdálenosti cca 1 m od pravého kolejnicového pásu, vyšlapaná stezka, vedená nerovnoměrným a nesourodým terénem, tvořeným železobetonovými prefabrikovanými panely, štěrkem a udusaným hliněným povrchem porostlým trávou, jenž byla v době ohledání suchá, tj. bez bláta a kaluží. Rovněž výška terénu vůči temenu pravého kolejnicového pásu VK č. 14b byla nerovnoměrná (viz bod 2.2.3 této ZZ).

Při MU byl aktivován IZS.

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

MU ohlášena na COP DI dne:	19. 4. 2016, 9.55.28 h (tj. 48 min 28 s po vzniku MU).
Způsob ohlášení:	telefonicky.
Ohlášeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (ČD, a. s.) a dopravce (SŽDC, s. o.).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	19. 4. 2016, 11.10 h (tj. 2 h 3 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 § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ:	19. 4. 2016, a to na základě skutečností zjištěných na místě vzniku MU.
Složení VI DI na místě MU:	2x VI ÚI Ostrava.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Ostrava.

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce a provozovatele dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou a regionální (SŽDC, s. o.):

- strojvedoucí sunutého posunového dílu, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, ST PS TO Suchdol nad Odrou;
- vrchní mistr tratí, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, ST PS TO Suchdol nad Odrou;
- pracovník oprav a údržby tratí, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, ST PS TO Suchdol nad Odrou;
- osoba řídící drážní dopravu v žst. Suchdol nad Odrou [úsekový dispečer suchdolský (dále jen traťový dispečer CDP Přerov)], zaměstnanec SŽDC, s. o., CDP Přerov;
- dirigující dispečer tratí D3, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, PO Opava.

Provozovatele dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou (ČD, a. s.):

- dozorce depa, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Bohumín, PP Suchdol nad Odrou.

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

Posunový díl		Sestava posunového dílu:		Vlastník:
Délka posunového dílu (m):	12,39 m	SHDV:	99 54 96 28 382-2 (MUV 69.1-416)	SŽDC, s. o.
Počet náprav:	4	DV (před SHDV):		
Hmotnost (t):	cca 13,36 t	1.	PV-94 (49 54 9400 088-0)	SŽDC, s. o.
Potřebná brzdicí %:	-			
Skutečná brzdicí %:	-			
Chybějící brzdicí %:	-			
Stanovená rychlost posunového dílu na dráze-vlečce	5 km·h ⁻¹			

Pozn. k posunovému dílu:

SHDV MUV 99 54 9628 382-2 (původně MUV 69.1-416) sunulo DV PV-94, přičemž strojvedoucí SHDV pozoroval trať a návěsti z pravé strany kabiny SHDV. V době jízdy posunového dílu po dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou se v kabině SHDV nacházel pouze strojvedoucí.

V souladu s ustanovením čl. 8 přílohy X/3 k vnitřnímu předpisu SŽDC (ČD) D 2/81 se při jízdě SHDV jako vlak (v tomto konkrétním případě Lv 76040/76043 Suchdol nad Odrou – Fulnek a zpět) zkouška brzdy a výpočet skutečných brzdicích procent neprovádí.

Kontrolu stavu a správné funkce všech brzdových systémů použitých na SHDV však denně provádí jeho strojvedoucí, a to ještě před nasazením do provozu.

Strojvedoucí sunutého posunového dílu provedl dne 19. 4. 2016, v souladu s ustanovením čl. 69 vnitřního předpisu SŽDC S8, kontrolu stavu a správné funkce všech brzdových systémů SHDV MUV 69.1-416 a DV PV-94. Záznam o kontrole brzd použitých na DV zapsal do dokumentace dopravce „Kniha předávky, provozu a oprav speciálního vozidla MUV-69.1-416“, „Brzdy a prop. lana MUV 416 + PV-94 v pořádku“.

Způsob brzdění při jízdě SHDV jako vlak, resp. posunový díl, není právními předpisy ani jednotnými technologickými postupy dopravce, vzhledem k vybavení SHDV pouze ruční mechanickou a automobilovou vzduchovou brzdou, definován.

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

Dráha-vlečka PP Suchdol nad Odrou je tvořena dvěma částmi, které jsou do dráhy železniční, kategorie celostátní Bohumín – Přerov, zaústěny v žst. Suchdol nad Odrou, a to:

- část 1 (VK č. 10a, 12a) – do SK č. 12b, kde místem styku vzájemně zaústěných drah je koncový styk výhybky č. 25ab v km 232,770;
- část 2 (VK č. 14b) – do SK č. 14a, kde místem styku vzájemně zaústěných drah je koncový styk výhybky č. 26 v km 232,768.

VK č. 14b je vymezena místem styku vzájemně zaústěných drah – koncovým stykem výhybky č. 26 v km 232,768 a zarážedlem v km 232,941. VK je ve směru kilometráže, tj. ve směru jízdy postřikovací soupravy, vedena v pravém oblouku o poloměru větším než 150 m a v přímém směru a téměř v celé své délce (171 m) klesá ve sklonu 2,44 ‰ směrem k zarážedlu. Železniční svršek VK tvoří kolejnice tvaru T na betonových kolejnicových podporách tvaru VÚS-62, přičemž kolejnice jsou ke kolejnicovým podporám připevněny pomocí rozponových podkladnic T8. Šterkové lože je z lomového kamene frakce 32/63 mm, které na hlavách kolejnicových podpor doplňuje zasyp z kameniva frakce 16/32 mm. VK č. 14b je od km 232,891⁶⁵, tj. 13³⁵ m před místem vzniku MU, po zarážedlo v km 232,941 vybavena mezi kolejnicovými pásy krytem dráhy, tvořeným prefabrikovanými panelovými díly. Vně pravého kolejnicového pásu v úrovni temene kolejnice se od km 232,875⁷⁰, tj. 29³⁰ m před místem vzniku MU, do km 232,898⁵⁵, tj. 6⁴⁵ m před místem vzniku MU, nachází tři k sobě vzájemně nepřiléhající betonové plochy, kdy prostor mezi nimi je v úrovni temene kolejnice vyplněn zeminou porostlou vegetací. Od km 232,898⁵⁵ až po km 232,912⁶⁵, tj. 7⁶⁵ m za místem vzniku MU, je prostor vně pravého kolejnicového pásu tvořen zeminou porostlou vegetací. Tento prostor se v celé délce nachází pod úrovní temene pravého kolejnicového pásu, přičemž hodnota vzájemné polohy kolejnicového pásu a přilehlého terénu není konstantní, pohybuje se v rozmezí od -4,4 cm do -12,8 cm. Nejvyšší naměřený rozdíl mezi pravým temenem kolejnice VK a okolním terénem, tj. -12,8 cm, byl zjištěn v km 232,904¹⁹, tj. ve vzdálenosti 0⁸¹ m před místem vzniku MU. Od km 232,912⁶⁵, tj. 7⁶⁵ m za místem vzniku MU, až po zarážedlo v km 232,941 se vně pravého kolejnicového pásu v úrovni temene kolejnice nachází souvislá betonová plocha, tvořená prefabrikovanými panelovými díly. Konec kusé VK č. 14b je opatřen typizovaným betonovým zarážedlem se dvěma dřevěnými nárazníkovými trámcí. V ose koleje je na nárazníkových trámcích umístěno nepřenositelné

návěstidlo s návěstí „Posun zakázán“.

Vlevo VK č. 14b v km 232,903¹⁵, tj. 1⁸⁵ m před místem vzniku MU, se nachází stavba na dráze (budova olejárny s rampou), kde je zúžený průjezdný průřez a není zajištěn volný schůdný prostor. Vzájemná vzdálenost mezi levým kolejnicovým pásem a betonovou rampou zděné budovy olejárny činí 1⁰⁸ m, a proto je tato součást stavby na dráze opatřena bezpečnostním černožlutým nátěrem. Vpravo VK č. 14b v km 232,907²⁵, tj. 2²⁵ m za místem vzniku MU, se nachází stavba na dráze (budova skladu MTZ a úložiště písku). Vzájemná vzdálenost mezi pravým kolejnicovým pásem a touto stavbou činí 2²⁵ m.

Nejvyšší dovolená rychlost jízdy DV je na dráze-vlečce provozovatelem dráhy stanovena na 5 km·h⁻¹.

Dráha-vlečka není vybavena zabezpečovacím zařízením. Část kolejiště dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou je monitorována kamerovým systémem, jímž však z důvodu technické závady nebyl v době vzniku MU pořizován záznam.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 9.01.16 h (záznam o délce 7 s) strojvedoucí SHDV navázal spojení s traťovým dispečerem CDP Přerov, v němž ho jako zaměstnanec řídící posun informoval o požadované technologii posunu, tzn. o záměru provádět posun ze SK č. 10 na SK č. 14 a také na SK č. 14a žst. Suchdol nad Odrou a VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou, za účelem provedení postřiku SK č. 14a a VK č. 14b;
- 9.01.46 h (záznam o délce 22 s) strojvedoucí SHDV sjednal prostřednictvím MRS s traťovým dispečerem CDP Přerov posun ze SK č. 10 na SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou a na VK dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou a opětovně traťového dispečera CDP Přerov informoval o záměru provedení postřiku VK. Traťový dispečer CDP Přerov mu dal svolení k posunu;
- 9.03.16 h (záznam o délce 7 s) strojvedoucí SHDV informoval prostřednictvím MRS traťového dispečera CDP Přerov o tom, že s celým posunovým dílem zajel za úroveň seřaďovacího návěstidla Se26 žst. Suchdol nad Odrou;
- 9.03.39 h (záznam o délce 20 s) traťový dispečer CDP Přerov udělil prostřednictvím MRS strojvedoucímu SHDV souhlas k posunu od seřaďovacího návěstidla Se26 přes SK č. 12 na SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou. Pro jízdu ze SK č. 14 na SK č. 14a žst. Suchdol nad Odrou dal strojvedoucímu SHDV souhlas k posunu kolem neobsluhovaného nepřenosného seřaďovacího návěstidla Se 20.

Komunikace mezi strojvedoucím SHDV a traťovým dispečerem CDP Přerov byla zaznamenána a archivována digitálním záznamovým zařízením ReDat3, umístěným na CDP Přerov.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy, ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce.

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

- 9.08 h vznik MU ohlášen strojvedoucím sunutého posunového dílu vrchnímu mistrovi tratí, ST PS TO Suchdol nad Odrou;
- 9.09 h vznik MU ohlášen vrchním mistrem tratí, ST PS TO Suchdol nad Odrou, dirigujícímu dispečerovi tratí D3;
- 9.09 h vznik MU ohlášen pohotovostním výpravčím žst. Suchdol nad Odrou traťovému dispečerovi CDP Přerov;
- 9.13 h vznik MU ohlášen vrchním mistrem tratí, ST PS TO Suchdol nad Odrou, vedoucímu ST PS TO Suchdol nad Odrou;
- 9.47 h vznik MU ohlášen vedoucím dispečerem CDP Přerov pověřené osobě SŽDC, s. o., a ČD, a. s.;
- 9.55 h vznik MU oznámen pověřenou osobou SŽDC, s. o., a ČD, a. s., na COP DI.

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

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

MU ohlásil: strojvedoucí sunutého posunového dílu vrchnímu mistrovi tratí, ST PS TO Suchdol nad Odrou.

Plán IZS byl aktivován v 9.10 h vrchním mistrem tratí, ST PS TO Suchdol nad Odrou. Na místo MU se dostavily složky IZS:

- Zdravotnická záchranná služba Moravskoslezského kraje, Územní odbor Nový Jičín, Výjezdová základna Fulnek;
- PČR, Územní odbor Nový Jičín, Služba kriminální policie a vyšetřování, 1. oddělení obecné kriminality;
- HZS Moravskoslezského kraje, Územní odbor Nový Jičín;
- HZS SŽDC, s. o., Jednotka požární ochrany Ostrava;
- SDH Fulnek.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Při MU byla usmrcena 1 osoba – pracovník oprav a údržby tratí, zaměstnanec dopravce SŽDC, s. o.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

Škoda na DV a součástech dopravní cesty a jiném majetku nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: polojasno, klid, denní doba, + 15 °C, sucho, jasno, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy, bez oslňujícího účinku na strojvedoucího SHDV a na pracovníka oprav a údržby tratí.

Geografické údaje vztahující se k MU viz bod 2.2.3 této ZZ.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

- strojvedoucí SHDV – ze Zápisu se zaměstnancem, ze dne 21. 4. 2016, mj. vyplývá:
 - po nástupu na směnu se na pracovišti TO Suchdol nad Odrou společně s pracovníkem oprav a údržby tratí od vrchního mistra tratí dozvěděl, že na dráhách železničních, kategorie regionální, Suchdol nad Odrou – Fulnek a Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou (pouze v úseku Suchdol nad Odrou – Heřmánky), budou za účelem eliminace růstu rostlin a výskytu dřevokazných škůdců dne 19. 4. 2016 provádět postřikovací práce. Pro tento účel měla být využita speciální DV MUV 69.1-416 a PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP;
 - pro plánovanou pracovní činnost byl vrchním mistrem tratí určen strojvedoucím SHDV;
 - následně se s pracovníkem oprav a údržby tratí odebral na SK č. 6b žst. Suchdol na Odrou provést přípravu SHDV a PV-94 k jízdě a pro zamýšlenou práci, kde provedl kontrolu speciálních DV postřikovací soupravy a zkoušku brzdy, což poté poznamenal do dokumentace dopravce „Kniha předávky, provozu a oprav speciálního vozidla MUV-69.1-416“;
 - po dokončení kontroly SHDV a PV-94 navázal prostřednictvím RDST spojení s traťovým dispečerem CDP Přerov, aby jej seznámil s požadovanou technologií posunu ze SK č. 6b na SK č. 8 žst. Suchdol nad Odrou;
 - po přestavení postřikovací soupravy na SK č. 8 odešel do DK žst. Suchdol nad Odrou, aby dirigujícího dispečera tratí D3 seznámil se záměrem TO Suchdol nad Odrou provést postřik trati regionální dráhy Suchdol nad Odrou – Fulnek;
 - od dirigujícího dispečera tratí D3 obdržel informaci, že jízda na regionální dráze bude do dopravní D3 Fulnek uskutečněna jako vlak Lv 76040 a poté zpět do dirigující stanice jako vlak Lv 76043. Posléze od dirigujícího dispečera tratí D3

- převzal písemný rozkaz PvD3 a soupravu hlavních klíčů předmětné regionální dráhy;
- do kabiny SHDV MUV 69.1-416 přistoupil vrchní mistr tratí a společně s ním a pracovníkem oprav a údržby tratí v 7.34 h odjel s postřikovací soupravou, jedoucí jako vlak Lv 76040, do dopravny D3 Fulnek. Po dobu jízdy tohoto vlaku nebyl prováděn postřik;
 - po příjezdu vlaku Lv 76040 do dopravny D3 Fulnek ohlásil, v souladu s nařízenou ohlašovací povinností, čas příjezdu vlaku a uvolnění prostorového oddílu, a současně požádal o svolení k posunu v této dopravně;
 - po dokončení postřiku a ukončení posunu v dopravně D3 Fulnek dohodl s dirigujícím dispečerem tratí D3 jízdu do Suchdolu nad Odrou, při níž bude prováděn postřik. Dirigujícího dispečera zároveň informoval, že z tohoto důvodu bude prodloužena jízdní doba vlaku a následně zažádal dirigujícího dispečera tratí D3 o souhlas k odjezdu vlaku Lv 76043 z dopravny D3 Fulnek zpět do dirigující stanice;
 - v 8.09 h odjela postřikovací souprava do dirigující stanice, kam přijela v 8.36 h a zastavila na SK č. 10. Po celou dobu jízdy vlaku Lv 76043 byl prováděn postřik tratí;
 - po příjezdu do žst. Suchdol nad Odrou se společně s vrchním mistrem tratí odebral do DK za dirigujícím dispečerem tratí D3, jehož informovali o záměru provést postřik mezi žst. Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Odry, tj. na dráze železniční, kategorie regionální Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. S ohledem na plánovanou jízdu vlaků nákladní dopravy bylo možné jízdu postřikovací soupravy na požadovaném úseku trati realizovat nejdříve v cca 11.30 h;
 - pro vyplnění vzniklého mezičasu dohodl s vrchním mistrem tratí další postup práce, spočívající v přestavení postřikovací soupravy formou posunu na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou, kde měl pracovník oprav a údržby tratí do postřikovacího zařízení AKP doplnit vodu do plného stavu;
 - vrchního mistra tratí informoval o tom, že dozorce depa má od 9.00 h přestávku. Ten proto ihned odešel za dozorcem depa dohodnout vjezd na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou;
 - vrátil se zpět do kabiny SHDV a společně s pracovníkem oprav a údržby tratí vyčkal na další pokyny od vrchního mistra tratí;
 - z pracoviště dozorce depa informoval vrchní mistr tratí prostřednictvím mobilního telefonu pracovníka oprav a údržby tratí o souhlasu k jízdě na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou, podmínkách doplnění vody a provedení postřiku VK při odjezdu z dráhy-vlečky. Tomuto telefonickému rozhovoru byl přítomen a o všech výše uvedených skutečnostech obdržel od pracovníka oprav a údržby tratí ústní informaci;
 - vzhledem ke skutečnosti, že na VK č. 12a dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou vyčkávala na hranici depa souprava DV dopravce ČD, a. s., byla pro jízdu postřikovací soupravy zvolena VK č. 14b;
 - prostřednictvím RDST informoval traťového dispečera CDP Přerov o požadované technologii posunu v žst. Suchdol nad Odrou, tj. o posunu ze SK č. 10 žst. Suchdol nad Odrou na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou;

- po obdržení svolení k posunu a souhlasu k posunu, daném návěstí dovolující posun návěstěnou nepřenositelným hlavním (odjezdovým) návěstidlem L10, uvedl posunový díl do pohybu;
- jízda postřikovací soupravy byla provedena formou posunu bez posunové čety, kdy plnil veškeré povinnosti zaměstnance řídícího posun, přičemž žádné pracovní úkony pracovníkovi oprav a údržby tratí nenařídil;
- po zastavení posunového dílu za úrovní seřaďovacího návěstidla Se26 obdržel, návěstí dovolující posun návěstěnou nepřenositelným seřaďovacím návěstidlem Se26, souhlas k posunu přes SK č. 12 na SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou. Pro další jízdu ze SK č. 14 na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou obdržel prostřednictvím RDST od traťového dispečera CDP Přerov souhlas k posunu kolem neobsluhovaného nepřenositelného seřaďovacího návěstidla Se20;
- při sunutí posunového dílu řídil SHDV ze svého stanoviště, situovaného vpravo ve směru jízdy sunutí;
- ze svého stanoviště v průběhu jízdy sunutého posunového dílu viděl na návěstidla a jejich návěsti, měl dostatečný rozhled na VK č. 14b, kterou viděl volnou a bez překážek, a posléze zřetelně také viděl pracovníka oprav a údržby tratí jdoucího vpravo vedle VK č. 14b, viz níže;
- místní poměry kolejiště dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou před jízdou postřikovací soupravy znal. Rovněž pracovník oprav a údržby tratí místní poměry kolejiště dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou před jízdou postřikovací soupravy znal;
- při jízdě ze žst. Suchdol nad Odrou na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou nebyl prováděn postřik kolejiště;
- za výhybkou č. 26 v prostoru začátku VK č. 14b s postřikovací soupravou zastavil a pracovník oprav a údržby tratí ze SHDV vystoupil vlevo ve směru jízdy sunutého posunového dílu, aby mohl zkontrolovat průjezd postřikovací soupravy kolem objektů přilehlých k VK č. 14b. Obešel proto zadní čelo posunového dílu a současně přešel VK č. 14b, a poté pokračoval v chůzi kolejištěm dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou po její pravé straně, tzn. mimo pojížděnou VK;
- následně posunový díl uvedl do pohybu a sunul jej rychlostí chůze, cca rychlostí $5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, směrem ke konci VK č. 14b, přičemž po pravé straně pojížděné VK viděl jít pracovníka oprav a údržby tratí;
- v době, kdy se sunutý posunový díl svým předním čelem blížil k budově olejárny, situované vlevo vedle pojížděné VK č. 14b, naklonil se ze svého stanoviště přes kryt motoru vlevo, aby viděl vzdálenost, na jakou se posunový díl momentálně nachází před rampou olejárny;
- následně pohledem do prostoru kolejiště vpravo vedle VK č. 14b zjistil, že nevidí pracovníka oprav a údržby tratí. Na zjištěnou skutečnost reagoval zastavením posunového dílu;
- protože po vystoupení z kabiny SHDV pracovníka oprav a údržby tratí nikde nespatriil, začal na něj volat a hledat jej pochůzkou směrem ke konci VK č. 14b. Při cestě zpět k postřikovací soupravě pohledem zjistil, že pracovník oprav a údržby tratí se nachází ve VK mezi nápravami SHDV.
- ihned o svém zjištění informoval prostřednictvím mobilního telefonu vrchního mistra tratí a současně běžel do haly oprav pro pomoc, nikoho však v objektu nezastihl. Vrátil se zpět ke SHDV, kam téměř současně doběhl vrchní mistr tratí.

Společně se poté pokoušeli dostat pod SHDV MUV 69.1-416, aby sražené osobě poskytli první pomoc;

- strojvedoucí SHDV – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR, ze dne 28. 4. 2016, nad rámec skutečností uvedených v Zápisu se zaměstnancem, ze dne 21. 4. 2016, mj. vyplývá:
 - v cca 9.00 h obdržel pracovník oprav a údržby tratí prostřednictvím mobilního telefonu od vrchního mistra tratí informaci o souhlasu k jízdě na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou;
 - jízdu sunutého posunové dílu bez posunové čety na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou bylo možné, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy ČD, a. s., uskutečnit pouze v případě, že posunový díl je tvořen speciálními DV – tato podmínka byla splněna. Vždy při posunu s postřikovací soupravou byl posun prováděn bez posunové čety;
 - před vjezdem na VK č. 14b požádal pracovník oprav a údržby tratí o zastavení s tím, že po vystoupení z kabiny SHDV půjde pěšky a za jízdy bude kontrolovat trysky postřikovacího zařízení AKP. Tuto činnost provedl pracovník oprav a údržby tratí svévolně, nikdo mu ji nenařídil;
 - po dání zvukové návěsti „Pozor“ uvedl posunový díl do pohybu a sunul jej směrem ke konci VK č. 14b. Do místa dozbrojení vody zbývalo cca 200 m, po celou dobu jízdy měl zařazen 1. rychlostní stupeň a posunový díl sunul „*Rychlostí chůze, tzn. cca 5 km/h.*“;
 - při sunutí posunového dílu řídil SHDV ze svého stanoviště, situovaného vpravo ve směru jízdy sunutí. V době, kdy se sunutý posunový díl svým předním čelem blížil k budově olejárny, situované vlevo vedle pojížděné VK č. 14b, naklonil se na dobu cca 7 až 8 s ze svého stanoviště přes kryt motoru vlevo, aby viděl vzdálenost, na jakou se posunový díl momentálně nachází před rampou olejárny, a zda se na této straně nenachází nějaké překážky. Po tuto dobu nemohl ze svého stanoviště sledovat pracovníka oprav a údržby tratí jdoucího kolejištěm po pravé straně pojížděné VK;
 - následně pohledem do prostoru kolejiště vpravo vedle VK č. 14b zjistil, že nikde nevidí pracovníka oprav a údržby tratí, a proto po cca 10 až 15 metrech posunový díl zastavil;
- strojvedoucí SHDV – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI, ze dne 5. 5. 2016, nad rámec skutečností uvedených v Zápisu se zaměstnancem, ze dne 21. 4. 2016, a v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR, ze dne 28. 4. 2016, mj. vyplývá:
 - vrchní mistr tratí pověřil dne 19. 4. 2016 pracovníka oprav a údržby tratí výhradně pracemi, souvisejícími s obsluhou postřikovacího zařízení AKP;
 - veškerý posun realizovaný s postřikovací soupravou dne 19. 4. 2016 v dopravně D3 Fulnek, v žst. Suchdol nad Odrou a na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou, byl proveden jako posun bez posunové čety, tzn. že pracovník oprav a údržby tratí nebyl vedoucím posunové čety a tudíž nemohl plnit jeho povinnosti;
 - postřikovací zařízení instalované na PV-94 v poloze pro provádění postřiku, kdy polohovatelná (sklopná) ramena s tryskami jsou v jiné než svislé poloze, nepřesahuje obrys speciálního DV;
 - při posunu posunového dílu tvořeného SHDV a PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP, prováděného bez posunové čety sunutím na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou, plnil povinnosti strojvedoucího, tzn. že

mj. mohl přehlédnout kolej před sunutým vozidlem, tzn. PV-94;

- strojvedoucí SHDV – z Doplňujícího zápisu se zaměstnancem, provedeného dne 17. 5. 2016 na základě nových skutečností, zjištěných z analýzy kamerového záznamu žst. Suchdol nad Odrou, mj. vyplývá:
 - od pracovníka oprav a údržby tratí neobdržel při posunu sunutím postřikovací soupravy po SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou informaci o jeho úmyslu vystoupit za jízdy z kabiny SHDV MUV 69.1-416;
 - nezná důvod, proč pracovník oprav a údržby tratí v průběhu jízdy sunutého posunového dílu po SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou svévolně opustil levými dveřmi ve směru jízdy kabinu SHDV a vystoupil na plošinu SHDV;
 - pravé dveře SHDV byly po celou dobu posunu postřikovací soupravy uzavřeny, levé dveře SHDV, u nichž měl své stanoviště pracovník oprav a údržby tratí, byly zřejmě uzavřeny – tuto skutečnost vzhledem k časovému odstupu od MU nemůže jednoznačně potvrdit;
 - opuštění kabiny SHDV pracovníkem oprav a údržby tratí nezaregistroval, protože pozoroval trať a návěsti před sunutým posunovým dílem, tzn. návěst seřaďovacího návěstidla Se20, polohu výhybky č. 26, a dění na služebním přechodu vedeném přes SK č. 14a žst. Suchdol nad Odrou a VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou. Pohyb pracovníka oprav a údržby tratí mimo kabinu SHDV zaznamenal až při jeho chůzi po plošině SHDV;
 - na vzniklou situaci reagoval zastavením postřikovací soupravy za koncem výhybky č. 26. Po zastavení měl v úmyslu vyzvat pracovníka oprav a údržby tratí k sestoupení z plošiny SHDV – toto však pracovník oprav a údržby tratí provedl sám, aniž by ho strojvedoucí SHDV k sestoupení vyzval;
 - s pracovníkem oprav a údržby tratí se nedohodl na kontrole/zjišťování průjezdnosti postřikovací soupravy za jízdy po VK č. 14b, po sestoupení pracovníka oprav a údržby tratí z plošiny SHDV s ním nevedl žádnou komunikaci;
 - k rozporu ve svém předchozím vyjádření, týkajícího se žádosti pracovníka oprav a údržby tratí o zastavení a vystoupení z kabiny SHDV, uvedl, že jeho vyjádření odpovídala momentálnímu psychickému rozpoložení a jednalo se o jeho „domněnku“. Domnívá se, že pracovník oprav a údržby tratí opustil SHDV jednak za účelem kontroly trysek postřikovacího zařízení AKP a také pro zjištění konkrétního místa pro doplnění vody, protože v minulosti na VK č. 14b vodu nedobírali;
- vrchní mistr tratí – ze Zápisu se zaměstnancem, ze dne 21. 4. 2016, mj. vyplývá:
 - vzhledem k předpovědi počasí se s vedoucím provozního střediska TO Suchdol nad Odrou dohodl, že na dráhách železničních, kategorie regionální Suchdol nad Odrou – Fulnek a Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou (pouze v úseku Suchdol nad Odrou – Heřmánky), budou za účelem eliminace růstu rostlin a výskytu dřevokazných škůdců provedeny postřikovací práce. Pro tento účel měla být využita speciální DV MUV 69.1-416 a PV-94 s postřikovacím zařízením AKP;
 - pro plánovanou pracovní činnost byl vedoucím provozního střediska TO Suchdol nad Odrou určen vedoucím prací;
 - na pracovišti TO Suchdol nad Odrou seznámil s plánem práce pro provedení postřiku herbicidy strojvedoucího SHDV a také pracovníka oprav a údržby tratí,

- jemuž přidělil obsluhu postřikovací soupravy. Následně strojvedoucí SHDV a pracovník oprav a údržby tratí provedli na SK č. 6b žst. Suchdol nad Odrou přípravu SHDV a PV-94 k jízdě pro zamýšlenou práci;
- po dokončení administrativní práce odešel z pracoviště TO Suchdol nad Odrou k postřikovací soupravě, kterou strojvedoucí přestavil ze SK č. 6b na SK č. 8;
 - v 7.34 h odjel, společně se strojvedoucím a pracovníkem oprav a údržby tratí, postřikovací soupravou, jedoucí jako vlak Lv 76040, do dopravní D3 Fulnek. Po dobu jízdy tohoto vlaku nebyl prováděn postřik;
 - při posunu v dopravně D3 Fulnek byl prováděn postřik SK. Strojvedoucí řídil SHDV a současně byl osobou řídící posun, pracovník oprav a údržby tratí obsluhoval postřikovací zařízení AKP;
 - po dokončení postřiku a ukončení posunu v dopravně D3 Fulnek dohodl se strojvedoucím jízdu do Suchdolu nad Odrou, při níž bude prováděn postřik;
 - v 8.09 h odjela postřikovací souprava do dirigující stanice, kam přijela v 8.36 h a zastavila na SK č. 10 žst. Suchdol nad Odrou. Po celou dobu jízdy vlaku Lv 76043 byl prováděn postřik trati;
 - po příjezdu do žst. Suchdol nad Odrou se společně se strojvedoucím SHDV odebral do DK za dirigujícím dispečerem tratí D3, jehož informovali o záměru provést postřik mezi žst. Suchdol nad Odrou a dopravnou D3 Odry, tj. na dráze železniční, kategorie regionální Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. S ohledem na plánovanou jízdu vlaků nákladní dopravy bylo možné jízdu na požadovaném úseku trati realizovat nejdříve v cca 11.30 h;
 - pro vyplnění vzniklého mezičasu se strojvedoucím a s pracovníkem oprav a údržby tratí dohodl další postup práce, spočívající v přestavení postřikovací soupravy formou posunu na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou, kde měla být do postřikovacího zařízení AKP doplněna voda, a to do plného stavu. Osobou řídící posun byl strojvedoucí SHDV;
 - od strojvedoucího SHDV obdržel informaci o tom, že dozorce depa má od 9.00 h přestávku. Proto ihned odešel za dozorcem depa dohodnout vjezd na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou, doplnění vodu a postřik VK. Dozorce depa s uvedeným záměrem souhlasil, a proto z pracoviště dozorce depa prostřednictvím mobilního telefonu informoval o souhlasu k jízdě na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou pracovníka oprav a údržby tratí;
 - místní poměry kolejiště dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou před jízdou postřikovací soupravy znal. Rovněž strojvedoucí SHDV a pracovník oprav a údržby tratí místní poměry kolejiště dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou před jízdou postřikovací soupravy znali;
 - z pracoviště dozorce depa odešel do žst. Suchdol nad Odrou a poté zjistil, že postřikovací souprava je již ze SK č. 10 přestavována přes SK č. 12 na SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou, aby posléze mohla vjet na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou;
 - při jízdě ze žst. Suchdol nad Odrou na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou nebyl prováděn postřik kolejiště. Postřik VK a některých SK měl být proveden až při odjezdu z dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou. Pracovník oprav a údržby tratí měl jednoznačný příkaz, že bez jím vydaného pokynu nesmí provádět postřik;
 - původně chtěl na SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou přistoupit do kabiny SHDV ke strojvedoucímu a pracovníkovi oprav a údržby tratí. Tento záměr ale

neuskutečnil, protože se prostřednictvím mobilního telefonu dozvěděl o poruše jiného SHDV v dopravně D3 Vítkov a tuto náhle vzniklou situaci musel bezodkladně řešit. Ještě v průběhu tohoto hovoru, kdy se nacházel v prostoru tzv. fulneckého nástupiště, projela postřikovací souprava po SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou. Jízdu postřikovací soupravy nevěnoval pozornost, a proto nemá povědomí o tom, kde se v době jízdy po SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou a na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou nacházel pracovník oprav a údržby tratí a jakým způsobem došlo na VK č. 14b k MU;

- po ukončení telefonického hovoru, týkající ho se poruchy SHDV v dopravně D3 Vítkov, měl v úmyslu odejít k postřikovací soupravě na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou, ale právě v této chvíli přijal mobilním telefonem hovor, v němž ho strojvedoucí SHDV informoval o tom, že se pod SHDV MUV 69.1-416 nachází sražená osoba;
 - ihned po obdržení této zprávy běžel ze žst. Suchdol nad Odrou na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou a současně svým mobilním telefonem vyrozuměl RZS;
 - po příchodu na místo MU se snažil dostat pod SHDV MUV 69.1-416, aby sražené osobě poskytl první pomoc. V průběhu této činnosti poznal, že se jedná o pracovníka oprav a údržby tratí;
 - MU ohlásil vedoucímu provozního střediska TO Suchdol nad Odrou, vedení OŘ Ostrava;
- vrchní mistr tratí – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR, ze dne 28. 4. 2016, nad rámec skutečností uvedených v Zápisu se zaměstnancem, ze dne 21. 4. 2016, mj. vyplývá:
 - v 8.57 h z pracoviště dozorce depa informoval prostřednictvím mobilního telefonu pracovníka oprav a údržby tratí o souhlasu k jízdě na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou, což v praxi znamenalo, že strojvedoucí může vyjet ze žst. Suchdol nad Odrou a vjet na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou;
 - u jízdy postřikovací soupravy ze žst. Suchdol nad Odrou a vjetí na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou nemusel být přítomen, protože za jízdy nebyly prováděny postřikovací práce;
 - jízdu SHDV 69.1-416 a PV-94 bylo v souladu s jednotnými technologickými postupy provozovatele dráhy ČD, a. s., a jednotnými technologickými postupy dopravce SŽDC, s. o., možné provést jako posun bez posunové čety;
 - vrchní mistr tratí – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI, ze dne 5. 5. 2016, nad rámec skutečností uvedených v Zápisu se zaměstnancem, ze dne 21. 4. 2016, a v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR, ze dne 28. 4. 2016, mj. vyplývá:
 - v době posunu prováděného dne 19. 4. 2016 v žst. Suchdol nad Odrou a na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou, tzn. před vznikem MU, nebyl pracovník oprav a údržby tratí pověřen žádným pracovním úkonem – na této směně, byl pověřen výhradně obsluhou postřikovacího zařízení a nemohl tudíž plnit povinnosti vedoucího posunové čety;
 - o skutečnosti, že s dozorcem depa dohodl vjezd postřikovací soupravy na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou, vyrozuměl prostřednictvím mobilního telefonu namísto strojvedoucího SHDV pracovníka oprav a údržby tratí, který se svou pracovní činností nijak nepodílel na posunu. Pracovníka oprav a údržby tratí informoval proto, že právě on měl do nádrže postřikovacího zařízení AKP

- doplnit vodu. Vždy, pokud se jednalo o činnosti spojené s obsluhou postřikovacího zařízení, telefonoval výhradně pracovníkovi oprav a údržby tratí. Dle zvyklostí předpokládal, že pracovník oprav a údržby tratí předá informaci o sjednání jízdy strojvedoucímu SHDV. Důležitou okolností je také fakt, že pracovníkovi oprav a údržby tratí, na rozdíl od strojvedoucí SHDV, se vždy ihned dovolal;
- jízdu posunového dílu ze žst. Suchdol nad Odrou na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou sjednával traťový dispečer CDP Přerov, kterého předtím strojvedoucí SHDV vyrozuměl o požadované technologii posunu. S dozorcem depa osobně dohodl pouze podmínky doplnění vody a následný záměr provést postřik všech VK;
 - traťový dispečer CDP Přerov – ze Zázpisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
 - v cca 9.00 h obdržel prostřednictvím RDST od strojvedoucího SHDV informaci o požadované technologii posunu v žst. Suchdol nad Odrou, tj. o posunu ze SK č. 10 na SK č. 14a (pozn. zpracovatele: traťový dispečer CDP Přerov v Zázpisu se zaměstnancem omylem zaměnil SK č. 14a za VK č. 14b. Tato skutečnost však neměla žádnou souvislost se zajištěním bezpečného a plynulého provozování drážní dopravy, neboť VK č. 14b je zaústěna do SK č. 14a žst. Suchdol nad Odrou);
 - strojvedoucímu SHDV dal svolení k posunu a po postavení jízdní (posunové) cesty dal návěstí dovolující posun návěstěnou nepřenosným hlavním (odjezdovým) návěstidlem L10, platným jen pro SK č. 10 žst. Suchdol nad Odrou, souhlas k posunu;
 - po zastavení posunového dílu za úrovní seřaďovacího návěstidla Se26 postavil jízdní (posunovou) cestu přes SK č. 12 na SK č. 14 a ze SK č. 14 na SK č. 14a žst. Suchdol nad Odrou, přičemž pro jízdu na SK č. 14 dal návěstí dovolující posun návěstěnou nepřenosným seřaďovacím návěstidlem Se26 souhlas k posunu. Pro další jízdu ze SK č. 14 na SK č. 14a dal strojvedoucímu prostřednictvím RDST souhlas k posunu kolem neobsluhovaného nepřenosného seřaďovacího návěstidla Se20;
 - dále již se strojvedoucí posunového dílu nekomunikoval;
 - o vzniku MU byl informován pohotovostním výpravčím žst. Suchdol nad Odrou;
 - dirigující dispečer tratí D3 – ze Zázpisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
 - na počátku směny se do DK žst. Suchdol nad Odrou dostavil strojvedoucí SHDV s informací, že TO Suchdol nad Odrou má v úmyslu provést postřik trati regionální dráhy Suchdol nad Odrou – Fulnek;
 - strojvedoucímu SHDV sdělil, že jízda na regionální dráze bude do dopravny D3 Fulnek uskutečněna jako vlak Lv 76040 a poté zpět do dirigující stanice jako vlak Lv 76043. Posléze vydal strojvedoucímu SHDV písemný rozkaz PvD3 a soupravu hlavních klíčů předmětné regionální dráhy;
 - v 7.29 h sjednal jízdu vlaku Lv 76040 z dirigující stanice do dopravny D3 s traťovým dispečerem CDP Přerov, který pro odjezd daného vlaku postavil ze SK č. 8 žst. Suchdol nad Odrou jízdní (vlakovou) cestu;
 - po příjezdu vlaku Lv 76040 do dopravny D3 Fulnek ohlásil strojvedoucí, v souladu s nařízenou ohlašovací povinností, čas příjezdu vlaku a uvolnění prostorového oddílu a současně požádal o svolení k posunu v této dopravně;
 - v 8.09 h zažádal strojvedoucí o souhlas k odjezdu vlaku Lv 76043 z dopravny

- D3 Fulnek zpět do dirigující stanice. Protože byl prostorový oddíl volný, udělil svolení k jízdě vlaku Lv 76043;
- po příjezdu vlaku Lv 76043 do dirigující stanice strojvedoucí odevzdal v DK soupravu hlavních klíčů regionální dráhy;
 - další jízdu postřikovací soupravy v žst. Suchdol nad Odrou a na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou s dopravcem sjednával traťový dispečer CDP Přerov;
 - v cca 9.09 h prostřednictvím telefonního spojení obdržel od vrchního mistra tratí informaci o vzniku MU;
- dozorce depa – ze Zápisu se zaměstnancem mj. vyplývá:
 - v cca 8.50 h se na stanoviště dozorce depa dostavil zaměstnanec SŽDC, s. o. (vrchní mistr tratí), aby sjednal jízdu SHDV ze žst. Suchdol nad Odrou na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou. Ta měla být organizována jako posun;
 - po oznámení požadované technologie posunu zaměstnancem SŽDC, s. o. (vrchním mistrem tratí), dal svolení k posunu a souhlas k posunu, a informoval ho, že v době plánovaného posunu bude od 9.00 h čerpat přestávku. Sjednaná jízda dopravce SŽDC, s. o., měla být uskutečněna jako posun bez posunové čety;
 - po obdržení svolení a souhlasu k posunu informoval zaměstnanec SŽDC, s. o. (vrchní mistr tratí), o této skutečnosti prostřednictvím mobilního telefonu jemu neznámou osobu.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby nepodávaly k příčinám a okolnostem vzniku této MU vysvětlení.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatel dráhy ČD, a. s., a dopravce SŽDC, s. o., mají na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. zaveden systém zajišťování bezpečnosti pro provozování dráhy a drážní dopravy (dál jen systém bezpečnosti) na železničních dráhách kategorie celostátní a regionální. Přestože MU vznikla na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou, tzn. na dráze železniční, kategorie vlečka, u níž není právními předpisy stanovena povinnost mít provozovatelem dráhy a dopravcem zaveden systém bezpečnosti, byly dopravcem sunutého posunového dílu dílčí prvky tohoto systému na předmětné dráze aplikovány.

Před jízdou speciálních DV z dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou musí zaměstnanec řídící posun prostřednictvím telekomunikačního zařízení požádat traťového dispečera CDP Přerov o svolení k jízdě, vyrozumět ho o požadované technologii posunu a dohodnout rozsah a dobu posunu a na kterou část dráhy-vlečky bude jízda uskutečněna.

Traťový dispečer CDP Přerov je při řízení drážní dopravy v žst. Suchdol nad Odrou a na styku dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou a dráhy-vlečky PP Suchdol nad

Odrou ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) a c), § 22 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., § 13, § 14 odst. 5 a § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů SŽDC D1 a Přípojového provozního řádu pro DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, oprávněn udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy. V návaznosti na výše uvedené je provozovatel dráhy SŽDC, s. o., prostřednictvím traťového dispečera CDP Přerov, povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy tím, že zaměstnanci řídicímu posun, tj. zaměstnanci dopravce, dá souhlas k posunu. Ten však může vydat až poté, kdy je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu, trakce všech činných SHDV v posunovém dílu a pro danou jízdu posunového dílu je postavena (jízdní) posunová cesta. V tomto úseku koleje musí být dotčené výhybky a výkolejky správně přestaveny pro zamýšlenou jízdu. Všechny prvky SZZ žst. Suchdol nad Odrou obsluhuje (ovládá) traťový dispečer CDP Přerov prostřednictvím JOP DOZ ze Sálu č. 2 CDP Přerov. Souhlas k posunu může traťový dispečer CDP Přerov zaměstnanci řídicímu posun mj. dát návštěví dovolující posun na nepřenosném návštěvídle platném pro posun, které platí jen pro příslušnou kolej, návštěví „Souhlas k posunu“, rádiovým zařízením, ostatním telekomunikačním zařízením (např. staničním rozhlasem) nebo ústně. Při posunu kolem neobsluhovaného nepřenosného návštěvidla platného pro posun musí být souhlas doplněn vnitřním předpisem SŽDC D1 předepsaným závazným zněním, přičemž souhlas může udělit pouze osoba obsluhující předmětné návštěvidlo.

Dozorce depa je při řízení drážní dopravy na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou a na styku dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou a dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) a c), § 22 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., § 13, § 14 odst. 5 a § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů Provozní řád DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, a SŽDC D1, oprávněn udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy. Na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou je dozorce depa při posunu DV, realizovaném sunutím jako posun s posunovou četou, vedoucím posunové čety a je trvale pověřen povinnostmi zaměstnance řídicího posun. V případě, kdy je jízda na dráze-vlečce speciálních DV uskutečněna formou posunu sunutím, lze posun provést jako posun bez posunové čety, tzn. bez přítomnosti dozorce depa (vedoucího posunové čety). Zaměstnancem řídicím posun je v tomto případě strojvedoucí posunového dílu.

V případě, že má být na žádost zaměstnance řídicího posun realizován posun z dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou do sousedního posunovacího obvodu, nacházející se na dráze-vlečce Suchdol nad Odrou, může traťový dispečer CDP Přerov do tohoto sousedního posunovacího obvodu dovolit posun jen v případě, že je tento posun sjednán s dozorcem depa, tzn. zaměstnancem dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou, a provedeny veškeré úkony nezbytné pro realizaci bezpečné jízdy speciálních DV. Způsob sjednávání posunu je stanoven ZDD – obsahem čl. 7 vnitřního předpisu Přípojový provozní řád pro DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou. Jízdu speciálních DV z dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou sjednává prostřednictvím telefonního spojení výhradně traťový dispečer CDP Přerov s dozorcem depa. Sjednání jízdy musí vždy obsahovat:

- místo, odkud odpovědná osoba sjednávající posun hovoří, její pracovní zařazení a její jméno a příjmení;
- název dopravce posunového dílu;

- místo, odkud, kam, na kterou část dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou a číslo VK je jízda speciálních DV sjednávána;
- dobu povolení posunu.

Jízda z dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou se sjednává pro každou jízdu samostatně.

Strojvedoucí je při řízení SHDV ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., § 16 odst. 1, 2 a 4, a § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů SŽDC D1, SŽDC S8 a vnitřního předpisu Provozní řád DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, na dráze celostátní v žst. Suchdol nad Odrou a na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou, mj. povinen řídit SHDV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností, nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost, při posunu přizpůsobit rychlost jízdy jízdy podle rozhledových poměrů tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu, a udržovat brzdové zařízení vždy v pohotovosti.

Pokud je nezbytné uskutečnit jízdu DV formou posunu sunutím bez posunové čety a ZDD takovýto posun umožňuje, ponechává provozovatel dráhy a dopravce, v souladu s čl. 1970 vnitřního předpisu SŽDC D1, rozhodnutí o tom, zda může být posun sunutím bez posunové čety proveden, výhradně na strojvedoucím, a to i přesto, že strojvedoucí v rámci pracovní směny plní povinnosti a úkoly mu stanovené zaměstnavatelem, v tomto případě dopravcem, jemuž je při konkrétním výkonu známa sestava při provozování drážní dopravy používaných DV/speciálních DV. Dopravci jsou tudíž známy parametry sunutého DV/speciálního DV (např. jeho obrys a z něho vyplývající možnosti jeho přehlédnutí) a rovněž parametry sunoucího HDV/SHDV (např. jeho obrys, uspořádání kabiny strojvedoucího, možnost výhledu z místa, odkud je DV řízeno). Uvedené nelze považovat za nedodržení právních předpisů či norem, protože podle ustanovení § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb. se činnosti při provádění posunu řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy a právní předpisy ani normy nijak nespécifikují odpovědnost konkrétní osoby za rozhodnutí, zda při posunu bez posunové čety může být prováděno sunutí DV/speciálního DV.

Při posunu bez posunové čety, kdy mají být speciální DV sunuta, je strojvedoucí SHDV vždy povinen mj. splnit pokyny dané návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun, řídit se pokyny dávanými telekomunikačním zařízením, sledovat volnost posunové cesty, tzn. zda-li v posunové cestě nejsou vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat. Dále je také povinen sledovat, zda se v kolejišti nenacházejí osoby (může-li je ze svého stanoviště zpozorovat) a zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu. Při jízdě posunového dílu sestaveného ze speciálních DV smí být při posunu bez posunové čety sunuto více než jedno speciální DV, a to pouze v případě, že strojvedoucí SHDV může přehlédnout kolej před sunutými vozidly.

Strojvedoucí smí uvést posunový díl do pohybu až po obdržení pokynu „Souhlas k posunu“, kterým traťový dispečer CDP Přerov zaměstnance řídicího posun informuje o postavené jízdě (posunové) cestě.

Pokud se zaměstnanec dopravce, v tomto konkrétním případě pracovník oprav a údržby tratí, pohybuje v kolejišti, má za povinnost dbát o svou vlastní bezpečnost a své zdraví, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy, dodržovat pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a dodržovat při práci zaměstnavatelem stanovené pracovní postupy. Ve vztahu k jízdám DV je zejména povinen zaujmout takové postavení, při němž nebude jeho vlastní bezpečnost ohrožena, nevstupovat do provozované dopravní cesty bez soustředění se na provoz,

nezdržovat se v provozované dopravní cestě bez důvodu přímo souvisejícího s jeho pracovními povinnostmi, nepřecházet koleje bez rozhlédnutí se na obě strany a nepřecházet těsně před nebo za jedoucími DV. Dále je povinen nezdržovat se na jakýchkoli místech DV mimo místa určená k jejich doprovodu.

V rámcové organizaci a způsobu, jakým byly udíleny a prováděny pokyny, nebyly v souvislosti se vznikem předmětné MU zjištěny nedostatky, které by byly nedodržením právních předpisů či norem (viz bod 6 této ZZ).

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatelů dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou a dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou a dopravce posunového dílu, 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 provozovatelů výše uvedených drah a na MU zúčastněného dopravce.

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

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozovatel dráhy ČD, a. s., provedl v letech 2014 až 2016 v rámci kontrolní činnosti vnitřní kontrolu bezpečnosti, zaměřenou na činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou, tzn. na pracovišti dozorce depa, celkem 15x, a to bez zjištění nedostatků. Poslední kontrola byla uskutečněna dne 4. 2. 2016.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou nebyly zjištěny nedostatky.

Doprovce SŽDC, s. o., provedl v roce 2016 v rámci kontrolní činnosti vnitřní kontrolu bezpečnosti, zaměřenou na činnosti při provozování drážní dopravy, v působnosti TO Bohumín, jejíž výsledky jsou obsaženy v dokumentu „ZPRÁVA o výsledku kontroly TO Bohumín“, č. j.: int5898/2016-SŽDC-OŘ OVA-OTR, ze dne 5. 5. 2016. Kontrola byla mj. zaměřena na oblast naplňování ustanovení právních předpisů a vnitřních předpisů dopravce, provozní činnost, technologické a pracovní postupy, technický stav používaných DV a výkon služby strojvedoucích SHDV. V rámci kontroly, zaměřené na výkon služby strojvedoucích SHDV, byly kontrolovány karty poznání tratí a místních poměrů, seznámení se dopravními výnosy trvalé platnosti, znalost ZDD, aktualizace tabulek traťových poměrů, doklady o pravidelném opakovaném školení a provozování SHDV s platnou technickou kontrolou a kontrolou jejich stavu, vč. revizí na nich instalovaných určených technických zařízení. Obdobným administrativním způsobem byly provedeny v roce 2014 kontroly výkonů služeb strojvedoucích SHDV na pracovištích Opravna trakčního vedení Bohumín, TO Havířov a TO Studénka, a v roce 2015 pracovišť TO Karviná a TO Krnov. Poslední kontrola pracoviště TO Suchdol nad Odrou před vznikem dané MU, a to ve výše uvedeném rozsahu, byla v souladu s jednotnými

technologickými postupy obsaženými ve vnitřních předpisech SŽDC R1, SŽDC R1/13, Směrnice SŽDC č. 113, Manuál bezpečnosti SŽDC, s. o, a v Příkazu ředitele č. 2/2016, dopravcem provedena v roce 2012.

Za období 1. 1. 2014 až do doby vzniku předmětné MU dopravce nedisponuje žádnými záznamy o provedení fyzických kontrol dodržování náplně práce strojvedoucích SHDV při činnostech přímo souvisejících s řízením DV. Protože žádný právní předpis ani výše uvedené jednotné technologické postupy dopravce neukládají pro usměrňování rizik vlivu lidského činitele na provozování drážní dopravy a vlivu rizik porušení zpracovaných technologií ze strany zaměstnanců dopravci za povinnost provádět fyzickou kontrolu dodržování náplně práce, konkrétní profese zaměstnanců dopravce, tzn. také strojvedoucích SHDV při řízení DV, nelze uvedené posuzovat za nedodržení ustanovení právních předpisů (viz bod 6 této ZZ).

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie vlečka, „Vlečka DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“, jsou ČD, a. s., se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, které jsou na základě Úředního povolení k provozování dráhy vydaného DÚ dne 14. 4. 2014, č. j.: DUCR-22211/14/Po, ev. č.: ÚP/2014/4878, v platném znění, také provozovatelem dráhy.

Dopravcem posunového dílu na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou byla SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1-Nové Město, PSČ 110 00, na základě Licence k provozování drážní dopravy udělené rozhodnutím DÚ dne 2. 6. 2008, č. j.: 3-4279/07-DÚ/Le, ev. č.: L/2008/1456, v platném znění.

Drážní doprava na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo: PDD-V 604/16 o provozování drážní dopravy na vlečce DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 6. 4. 2016, s platností a účinností od 6. 4. 2016 na dobu určitou, a to do 31. 5. 2016.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;
- § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., kde je mj. uvedeno:
„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy ... a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy ...“;

- § 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“;
- § 106 písm. c) a d) zákona č. 262/2006 Sb., kde je mj. uvedeno:
„Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů zaměstnance. Zaměstnanec je povinen:
c) dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele,
d) dodržovat při práci stanovené pracovní postupy, ...“.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 83 vnitřního předpisu SŽDC Bp1, kde je mj. uvedeno:
„Každý zaměstnanec SŽDC je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků SŽDC k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů každého zaměstnance.“;
- čl. 84 písm. b) a d) vnitřního předpisu SŽDC Bp1, kde je mj. uvedeno:
„Zaměstnanci SŽDC jsou zejména povinni:
b) dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny SŽDC k zajištění BOZP, s nimiž byli řádně seznámeni, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele SŽDC,
d) dodržovat při práci stanovené pracovní postupy, ...“;
- čl. 98 vnitřního předpisu SŽDC Bp1, kde je mj. uvedeno:
„Všichni zaměstnanci jsou povinni podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost, ...“;
- čl. 106 vnitřního předpisu SŽDC Bp1, kde je uvedeno:
„Před očekávaným průjezdem drážních vozidel musí zaměstnanci zaujmout takové postavení, při kterém nebude ohrožena jejich bezpečnost.“;
- čl. 114 písm. a) a h) vnitřního předpisu SŽDC Bp1, kde je mj. uvedeno:
„Při práci v provozované dopravní cestě je zakázáno:
a) vstupovat do provozované dopravní cesty bez soustředění se na provoz, zdržovat se v provozované dopravní cestě bez důvodu přímo souvisejícího

s pracovními povinnostmi zaměstnance a přecházet koleje bez rozhlédnutí se na obě strany,

h) ... zdržovat se na jakýchkoli místech vozidel mimo místa určená k jejich doprovodu, ...“;

- čl. 1783 vnitřního předpisu SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Dříve než výhybkář dovolí posun do sousedního posunovacího obvodu, musí tento posun s příslušným výhybkářem sjednat. ...“;
- čl. 2.1.4 vnitřního předpisu Provozní řád DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, kde je uvedeno:
„Pro sjednávání jízd HDV z obvodu ŽST Suchdol n.O. na dráhu - vlečku DKV Olomouc, PJ Bohumín, PP Suchdol n.O. a naopak platí ustanovení Smlouvy o vzájemném styku drah Viz PŘ PP Suchdol n.o. č.2_L_17.“;
- čl. 2.5.1 vnitřního předpisu Provozní řád DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, kde je mj. uvedeno:
„Povinnost zaznamenávat vjezdy a výjezdy všech železničních vozidel má dozorce depa. Záznamy se provádějí v časové posloupnosti zvláště pro vjezd a výjezd vozidel v předávkové knize pracoviště. Zapisuje se datum, čas. údaj zahlášení HV a skutečný čas vjezdu/odjezdu, číslo vozidla, ...“;
- čl. 7 vnitřního předpisu Přípojový provozní řád pro DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, kde je mj. uvedeno:
„... Každá jízda na vlečku/z vlečky musí být sjednána. Jízdu drážních vozidel dopravce na vlečku/z vlečky sjednávají:
 - za provozovatele dráhy celostátní: úsekový dispečer suchdolský CDP Přerov ...
 - za provozovatele vlečky: dozorce depa ...Jízda na vlečku/z vlečky se sjednává pro každou jízdu samostatně, a to:
 - a) ...
 - b) z dráhy celostátní jen na vlečku
 - c) ...“;
- bodu 4 čl. II Smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah, kde je mj. uvedeno:
 - „Zaměstnanec provozovatele dráhy celostátní odpovědný za zabezpečení a sjednání jízd drážních vozidel v místě styku drah (odpovědná osoba provozovatele dráhy celostátní):
 - úsekový dispečer suchdolský centrálního dispečerského pracoviště ... Přerov, ...“;
 - „Zaměstnanec provozovatele vlečky odpovědný za zabezpečení a sjednání jízd drážních vozidel v místě styku drah (odpovědná osoba provozovatele vlečky):
 - dozorce depa, ...“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Dráha-vlečka PP Suchdol nad Odrou není vybavena zabezpečovacím zařízením. Jízda DV a speciálních DV je organizována formou posunu. Výhybky v jízdních (posunových) cestách jsou přestavovány ručně zaměstnancem řídícím posun, kterým je

vždy osoba řídící DV. Pokud je jízda DV uskutečněna jako posun s posunovou četou, jsou výhybky přestavovány ručně zaměstnancem provozovatele dráhy – dozorcem depa, jenž je vedoucím posunové čety a v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy je trvale pověřen povinnostmi zaměstnance řídícího posun. V případě posunu speciálních DV lze jízdu na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou uskutečnit jako posun bez posunové čety.

Nebyl zjištěn nedostatek.

3.4.2 Součásti dráhy

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

Nebyl zjištěn nedostatek.

3.4.3 Komunikační prostředky

Verbální komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a traťovým dispečerem CDP Přerov byla vedena RDST na simplexním spojení MRS. Strojvedoucí SHDV komunikoval prostřednictvím vozidlové soupravy RDST Motorola typu MW304AC, model MDM25KHF9AN5AN, v. č. 103TGEA950, která je umístěna na SHDV MUV 69.1-416, a traťový dispečer CDP Přerov prostřednictvím základnové RDST TTC Marconi, typu IPTC BF15-1.8/5-A5, v. č. 201023350005. Veškeré hovory vedené prostřednictvím této radiové sítě byly zaznamenány a archivovány digitálním záznamovým zařízením ReDat 3, umístěným na CDP Přerov (viz bod 2.2.4 této ZZ).

Po vzniku MU bylo použito telefonní spojení prostřednictvím mobilní sítě telefonního operátora, a to za účelem ohlášení vzniku MU a aktivace IZS (viz bod 2.2.6 a 2.2.7 této ZZ).

Nebyl zjištěn nedostatek.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

SHDV 99 54 9628 382-2 (původně MUV 69.1-416), inventární číslo: 6000321660, dopravce SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, vyrobené v roce 1978 podnikem MTH Praha, a. s., mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 5769/03-V.34, vydaný DÚ dne 4. 9. 2003. Poslední pravidelná TK před vznikem MU byla odborně způsobilou osobou dopravce SŽDC, s. o., provedena dne 8. 4. 2015. SHDV je vybaveno kotoučovou automobilovou brzdou. Základní technické parametry: délka 6,75 m, rozvor 4,2 m, hmotnost 7 860 kg, nosnost 7 500 kg, max. dovolená rychlost 40 km·h⁻¹. SHDV nebylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro zaznamenávání dat (registračním rychloměrem), což není v rozporu s čl. 8 část I. Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., protože max. konstrukční rychlost v obou využívaných provozních režimech není vyšší než 40 km·h⁻¹.

DV 49 54 9400 088-0 (původně PV-94), inventární číslo: 6000321655, s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP, dopravce SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, bylo vyrobeno v roce 1995 podnikem MTH Praha, a. s. Na podélníku rámu byl vyznačen termín provedení příští TK „5.2016“. Na PV-94 instalované postřikovací zařízení AKP typu DPZ AKP, v. č. 6000321655, mělo platné Osvědčení o funkční způsobilosti, č. 73895, vydané firmou AKP, s. r. o., dne 28. 4. 2015, platné do 28. 4. 2016. Žádné zařízení postřikovacího zařízení AKP nezasahuje vně průjezdného průřezu Z-GC, a to ani v případě, kdy jsou jednotlivé komponenty (např. polohovatelná ramena s tryskami) v pracovních polohách.

Obě na MU zúčastněná DV byla dopravcem v době vzniku MU používána v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

Při vzniku MU byla jízda postřikovací soupravy prováděna formou posunu bez posunové čety, přičemž PV-94, na němž bylo nainstalováno postřikovací zařízení AKP, byl sunut SHDV MUV 69.1-416 jedoucím směrem vzad. Pro zjištění konkrétních vzdáleností, na něž může strojvedoucí SHDV při posunu prováděném sunutím, kdy je posunový díl tvořen výše uvedenými speciálními DV, ze svého stanoviště přehlédnout kolej před nimi, zejména zda se v posunové cestě nenacházejí překážky a osoby, provedla DI ověřovací pokus. Ověřovacím pokusem bylo zjištěno, že strojvedoucí řídící SHDV MUV 69.1-416 jedoucí směrem vzad zjistí (zpozoruje) sledováním posunové cesty přes čelní výhledová okna SHDV a přes nádrž pro tekutou postřikovou látku o objemu 4 000 l, instalovanou na předním sunutém PV-94:

- ze svého stanoviště v pozici v sedě, osobu nacházející se v ose pojížděné koleje, o výšce odpovídající tělesnému vzrůstu pracovníka oprav a údržby tratí, vedené v přímém směru, na vzdálenost 48,6 m a větší;
- ze svého stanoviště v pozici ve stoje, osobu nacházející se v ose pojížděné koleje, o výšce odpovídající tělesnému vzrůstu pracovníka oprav a údržby tratí, vedené v přímém směru, na vzdálenost 30,25 m a větší.



Obr. č. 3, 4: Výhled strojvedoucího SHDV přes sunuté speciální DV PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP před sunutý posunový díl, a to přes pravé (obr. č. 3) / levé (obr. č. 4) výhledové okno ze stanoviště, situované v kabině SHDV MUV 69.1-416, z něhož byla jízda sunutého posunového dílu řízena.

Zdroj: DI

Z uvedeného vyplývá, že strojvedoucí posunového dílu sestaveného ze SHDV MUV 69.1-416 a PV-94, na němž je nainstalováno postřikovací zařízení AKP, nemá možnost i přes přehlédnutí koleje, ve vzdálenosti 0 až 30,25 m, resp. 0 až 48,6 m, před předním čelem sunutého posunového dílu v ose pojížděné koleje zjistit stojící osobu o výšce odpovídající tělesnému vzrůstu pracovníka oprav a údržby tratí. Uvedené nelze považovat za nedodržení ustanovení právních předpisů, protože ty stanoví pouze podmínku, aby odborně způsobilá osoba dopravce při posunu sunutím mohla přehlédnout kolej před sunutými DV.

Při používání speciálních DV pro potřebu provozování drážní dopravy nebyly v souvislosti se vznikem předmětné MU zjištěny nedostatky, které by byly nedodržením právních předpisů či norem (viz bod 6 této ZZ).

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Po zastavení vlaku Lv 76043 na SK č. 10 žst. Suchdol nad Odrou se strojvedoucí SHDV společně s vrchním mistrem tratí odebrali do DK žst. Suchdol nad Odrou, aby s dirigujícím dispečerem tratí D3 dohodli další jízdu postřikovací soupravy, v tomto konkrétním případě do dopravní D3 Odry. S ohledem na momentální dopravní situaci na předmětné dráze dirigující dispečer tratí D3 žádosti o jízdu vlaku nevyhověl s tím, že jízdu bude možné uskutečnit nejdříve v 11.30 h. Z tohoto důvodu vrchní mistr tratí rozhodl, že ve vzniklém časovém prostoji postřikovací souprava dozbrojí na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou vodu, provede postřik VK a následně také vybraných SK žst. Suchdol nad Odrou. V 8.50 h o požadované technologii posunu na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou vrchní mistr tratí osobně informoval dozorce depa. Protože měl dozorce depa v době od 9.00 h do 12.00 h čerpat přestávku a strojvedoucí postřikovací soupravy rozhodl, že posun bude prováděn bez posunové čety, udělil pro zamýšlený posun postřikovací soupravy, odlišně od ustanovení čl. 2.1.4 vnitřního předpisu Provozní řád DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, čl. 7 vnitřního předpisu Přípojový provozní řád pro DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, bodů 4 a 5 čl. II Smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah, a § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., dozorce depa svolení a souhlas k posunu na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou vrchnímu mistrovi tratí, namísto aby toto svolení a souhlas k posunu vydal strojvedoucímu SHDV. Tento nedostatek není svým charakterem významný pro závěry o příčinách vzniku této MU (viz bod 4.4.1 této ZZ).

V 9.01.16 h strojvedoucí SHDV informoval prostřednictvím vozidlové RDST traťového dispečera CDP Přerov o požadované technologii posunu na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou. Traťový dispečer CDP Přerov vydal svolení k posunu. Dálkovou obsluhou SZZ žst. Suchdol nad Odrou, typu ESA 11, ze Sálu č. 2 CDP Přerov [(řízená oblast) pro trať Ostrava-Svinov (mimo)/ Ostrava-Vítkovice (mimo) – Přerov (mimo)/ Dluhonice (mimo)], postavil prostřednictvím JOP DOZ požadovanou jízdní (posunovou) cestu a v 9.02.25 h vydal návěstí dovolující posun návěstěnou nepřenosným hlavním (odjezdovým) návěstidlem L10, platným jen pro SK č. 10 žst. Suchdol nad Odrou, osobě řídící posun, tzn. strojvedoucímu SHDV, souhlas k posunu na SK za úroveň seřadovacího návěstidla Se26 žst. Suchdol nad Odrou. Na tento pokyn provozovatele dráhy reagoval strojvedoucí SHDV uvedením postřikovací soupravy do pohybu a formou posunu bez

posunové čtyři ji ze SK č. 10 přestavil tažením na SK za úroveň seřadovacího návěstidla Se26. Po zastavení posunového dílu za úrovní seřadovacího návěstidla Se26 postavil traťový dispečer CDP Přerov dálkovou obsluhou SZZ žst. Suchdol nad Odrou požadovanou jízdní (posunovou) cestu a v 9.04.22 h vydal návěstí dovolující posun návěstěnou nepřenositelným seřadovacím návěstidlem Se26, platným jen pro předmětnou SK, strojvedoucímu SHDV souhlas k posunu na SK č. 12 žst. Suchdol nad Odrou, a návěstí dovolující posun návěstěnou nepřenositelným seřadovacím návěstidlem Se23 strojvedoucímu SHDV také souhlas k posunu na SK č. 14. Posun do sousedního posunovacího obvodu, tzn. na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou, dovolil traťový dispečer CDP Přerov souhlasem k posunu kolem neobsluhovaného nepřenositelného seřadovacího návěstidla Se20, vydaným strojvedoucímu posunového dílu prostřednictvím RDST již v 9.03.39 h, jenž byl v souladu s technologickými postupy obsaženými ve vnitřním předpisu SŽDC D1 doplněn předepsaným slovním zněním, aniž by v souladu s ustanovením čl. 1783 vnitřního předpisu SŽDC D1, čl. 7 vnitřního předpisu Přípojový provozní řád pro DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, bodů 4 a 5 čl. II Smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah, č. 341/14-O5-OVA, uzavřené mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., s účinností od 15. 7. 2014, v platném znění (dále jen Smlouva o styku vzájemně zaústěných drah), a § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., sjednal jízdu posunového dílu na styku drah a do sousedního posunovacího obvodu s dozorcem depa. Tento nedostatek není svým charakterem významný pro závěry o příčinách vzniku této MU (viz bod 4.4.1 této ZZ).

Další jízda postřikovací soupravy ze SK od úrovně seřadovacího návěstidla Se 26 přes SK č. 12 a SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou na VK č. 14b dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou byla realizována jako posun, kdy speciální DV byla sunuta. Ještě za jízdy SHDV MUV 69.1-416 po SK č. 14, odlišně od ustanovení čl. 83, 84 písm. b) a d), 98 a 114 písm. a) a h) vnitřního předpisu SŽDC Bp1, § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb. a § 106 písm. c) a d) zákona č. 262/2006 Sb. opustil pracovník oprav a údržby tratí levými posuvnými dveřmi (ve směru jízdy posunového dílu) kabinu SHDV, následně vstoupil na plošinu SHDV a poté pokračoval v chůzi po plošině SHDV směrem k sunutému PV-94. Tento nedostatek není svým charakterem významný pro závěry o příčinách vzniku této MU (viz bod 4.4.1 této ZZ).

Na vzniklou situaci strojvedoucí SHDV zareagoval zastavením posunového dílu před výhybkou č. 26 žst. Suchdol nad Odrou, kde pracovník oprav a údržby tratí sestoupil z plošiny SHDV a svévolně odešel prostorem kolejiště mezi SK č. 14a a VK č. 14b do areálu dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou. Po opětovném uvedení postřikovací soupravy do pohybu vjel v 9.06.07 h posunový díl na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou a pokračoval v jízdě posunem sunutím. V době, kdy se sunutý posunový díl svým předním čelem blížil k budově olejárny, situované vlevo vedle pojížděné VK č. 14b, se strojvedoucí SHDV, dle svého vyjádření, na dobu cca 7 až 8 s naklonil ze svého stanoviště přes kryt motoru SHDV vlevo, aby viděl vzdálenost, na jakou se posunový díl momentálně nachází před rampou olejárny, a zda se na této straně nenachází nějaké překážky. Po tuto dobu nesledoval ze svého stanoviště pracovníka oprav a údržby tratí, jdoucího kolejištěm po pravé straně pojížděné VK, s tím, že legitimně spoléhal na to, že pracovník oprav a údržby tratí, obeznámený s jízdou postřikovací soupravy na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou, při pohybu v kolejišti dodrží právními předpisy a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce stanovená pravidla, a tudíž bude dbát o svou vlastní bezpečnost a nebude chtít přejít VK č. 14b před jedoucími speciálními DV. Následným pohledem do prostoru kolejiště vpravo vedle VK č. 14b nespatrił pracovníka oprav a údržby tratí, který odlišně od ustanovení čl. 83, 84 písm. b) a d), 98, 106 a 114 písm. a) a h) vnitřního předpisu SŽDC

Bp1, § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., a § 106 písm. c) a d) zákona č. 262/2006 Sb., vstoupil do VK č. 14b před jedoucím speciální DV posunového dílu. Proto posunový díl zastavil v km 232,927, přestože původně měl v úmyslu sunutý posunový díl zastavit až na konci VK č. 14b, tj. až v km 232,941 před návěstidlem s návěstí „Posun zakázán“, instalovaném na zarážedle této VK.

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

Verbální komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a traťovým dispečerem prostřednictvím MRS byla vedena RDST MRS. Veškeré hovory vedené prostřednictvím této radiové sítě byly zaznamenány a archivovány digitálním záznamovým zařízením ReDat 3, umístěným na CDP Přerov (viz bod 2.2.4 a 3.4.3 této ZZ).

Nebyl zjištěn nedostatek.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy ČD, a. s., a dopravce SŽDC, s. o., zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb. (viz bod 2.1.3 této ZZ).

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí sunutého posunového dílu, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, ST PS TO Suchdol nad Odrou, ve směně dne 19. 4. 2016 od 6.00 h, odpočinek před směnou 16 h. Do doby vzniku MU nebyla přestávka na jídlo a oddech čerpána;
- vrchní mistr tratí, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, ST PS TO Suchdol nad Odrou, ve směně dne 19. 4. 2016 od 6.00 h, odpočinek před směnou 16 h. Do doby vzniku MU nebyla přestávka na jídlo a oddech čerpána;
- pracovník opravy a údržby tratí, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, ST PS TO Suchdol nad Odrou, ve směně dne 19. 4. 2016 od 6.00 h, odpočinek před směnou 16 h. Do doby vzniku MU nebyla přestávka na jídlo a oddech čerpána;
- traťový dispečer CDP Přerov, zaměstnanec SŽDC, s. o., CDP Přerov, ve směně dne 19. 4. 2016 od 5.50 h, odpočinek před směnou 107 h 45 min;
- dirigující dispečer tratí D3, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Ostrava, PO Opava, ve směně dne 19. 4. 2016 od 6.40 h, odpočinek před směnou 72 h.
- dozorce depa, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Bohumín, PP Suchdol nad Odrou, ve směně dne 19. 4. 2016 od 7.00 h, odpočinek před směnou 36 h.

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 vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu

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

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců provozovatele dráhy ČD, a. s., a dopravce SŽDC, s. o., vč. uspořádání stanoviště strojvedoucího v kabině SHDV (viz bod 3.4.4 této ZZ), nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Obdobná MU, kdy při jízdě speciálních DV, realizované formou posunu sunutím bez posunové čety, došlo ke střetu s osobou – zaměstnancem dopravce sunutého posunového dílu, není DI evidována.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 19. 4. 2016 rozhodl vedoucí zaměstnanec SŽDC, s. o., v souladu s plánem vydaným OŘ Ostrava, že na tratích D3 budou za účelem eliminace růstu rostlin a výskytu dřevokazných škůdců provedeny postřikovací práce. O náplni práce pro tento den vyrozuměl všechny zúčastněné zaměstnance, tzn. strojvedoucího a pracovníka oprav a údržby tratí. Dopravce pro tento účel použil SHDV MUV 69.1-416 a DV PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP, která byla deponována v krytém stání situovaném na SK č. 6a žst. Suchdol nad Odrou, jež je součástí tzv. „Účelového kolejiště pro SHV“. Po prohlídce DV postřikovací soupravy, kontrole brzd a po kontrole a přípravě postřikovacího zařízení k činnosti oznámil strojvedoucí SHDV dirigujícímu dispečerovi tratí D3 záměr o provedení postřiku na regionální dráze. Dirigující dispečer tratí D3 sjednal s traťovým dispečerem CDP Přerov posun ze SK č. 6a na SK č. 8 žst. Suchdol nad Odrou. Traťový dispečer CDP Přerov dal svolení k posunu a po postavení jízdní (posunové) cesty dal návěstí dovolující posun na nepřenosném seřaďovacím návěstidle Se12, platném jen pro SK č. 6b, osobě řídící posun, tzn. strojvedoucímu SHDV, souhlas k posunu ze SK č. 6b na SK č. 8. Ten po obdržení souhlasu k posunu uvedl postřikovací soupravu do

pohybu a formou posunu bez posunové čety ji přestavil ze SK č. 6b na SK č. 8 žst. Suchdol nad Odrou. Poté traťový dispečer CDP Přerov a dirigující dispečer tratí D3 sjednali jízdu postřikovací soupravy z dirigující stanice do dopravny D3 Fulnek, jako vlak Lv 76040. Po sjednání jízdy byla traťovým dispečerem CDP Přerov postavena jízdní (vlaková) cesta pro odjezd předmětného vlaku do dopravny D3 Fulnek. Strojvedoucí SHDV převzal od dirigujícího dispečera písemný rozkaz PvD3 a soupravu hlavních klíčů příslušné regionální dráhy a v 7.34 h odjel s postřikovací soupravou do dopravny D3 Fulnek. Za jízdy vlaku Lv 76040 nebyl prováděn postřik kolejiště žst. Suchdol nad Odrou ani regionální dráhy. Po příjezdu vlaku Lv 76040 do dopravny D3 Fulnek v 7.49 h ohlásil strojvedoucí, v souladu s nařízenou ohlašovací povinností, dirigujícímu dispečerovi tratí D3 čas příjezdu vlaku a uvolnění prostorového oddílu, a současně dirigujícího dispečera tratí D3 požádal o svolení k posunu v této dopravně, a to za účelem provedení postřiku SK. Dle pokynů vrchního mistra tratí při posunu v dopravně D3 Fulnek provedl strojvedoucí SHDV v součinnosti s pracovníkem oprav a údržby tratí, jenž obsluhoval postřikovací zařízení AKP, postřik SK. Strojvedoucí při tomto posunu řídil SHDV a současně byl osobou řídící posun. Po ukončení posunu požádal strojvedoucí SHDV dirigujícího dispečera tratí D3 o svolení k odjezdu postřikovací soupravy, vlaku Lv 76043. Dirigující dispečer tratí D3 udělil strojvedoucím SHDV svolení k odjezdu vlaku z dopravny D3 Fulnek do dirigující stanice, tzn. do žst. Suchdol nad Odrou. V 8.09 h vlak Lv 76043 z dopravny D3 Fulnek odjel a až do dirigující stanice byl prováděn postřik regionální dráhy. Do žst. Suchdol nad Odrou vlak přijel v 8.36 h a zastavil na SK. č. 10. Po příjezdu vlaku se strojvedoucí SHDV společně s vrchním mistrem tratí odebrali do DK žst. Suchdol nad Odrou, aby s dirigujícím dispečerem tratí D3 dohodli další jízdu postřikovací soupravy, a to do dopravny D3 Odry, ležící na dráze železniční, kategorie regionální Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou. S ohledem na momentální dopravní situaci na předmětné dráze dirigující dispečer tratí D3 žádosti o jízdu vlaku nevyhověl s tím, že jízdu bude možné uskutečnit nejdříve v 11.30 h. Z tohoto důvodu vrchní mistr tratí rozhodl, že postřikovací souprava ve vzniklém mezechasu na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou dozbrojí vodu a zároveň provede postřik VK a následně také vybraných SK žst. Suchdol nad Odrou. V 8.50 h o požadované technologii posunu na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou vrchní mistr tratí osobně informoval dozorce depa. Protože měl dozorce depa v době od 9.00 h do 12.00 h čerpat přestávku a strojvedoucí postřikovací soupravy rozhodl, že posun bude prováděn bez posunové čety, udělil dozorce depa pro zamýšlený posun postřikovací soupravy svolení a souhlas k posunu na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou vrchnímu mistrovi tratí, namísto aby toto svolení a souhlas k posunu vydal strojvedoucím SHDV. V 9.01.16 h strojvedoucí SHDV informoval prostřednictvím vozidlové RDST traťového dispečera CDP Přerov o požadované technologii posunu na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou. Traťový dispečer CDP Přerov vydal svolení k posunu a postavením požadované jízdní (posunové) cesty vydal osobě řídící posun-strojvedoucím SHDV souhlas k posunu. Postřikovací soupravu strojvedoucí SHDV v žst. Suchdol nad Odrou ze SK č. 10 na SK č. 14 přestavil formou posunu bez posunové čety, kdy DV byla nejprve ze SK č. 10 až za úroveň seřadovacího návěstidla Se26 tažena a následně od tohoto návěstidla na SK č. 14 sunuta. Po celou dobu jízdy taženého posunového dílu a až do 9.05.14 h, kdy byl posun prováděn již sunutím, byl v kabině SHDV přítomen také pracovník oprav a údržby tratí, který, přestože se žádnou svou pracovní činností na realizovaném posunu nepodílel, byl se zamýšleným posunem obeznámen. Ze záznamu kamerového systému žst. Suchdol nad Odrou vyplývá, že v 9.05.12 h je za jízdy SHDV MUV 69.1-416 po SK č. 14 v jeho kabině registrován pohyb pracovníka oprav a údržby tratí, který v 9.05.14 h levými posuvnými dveřmi (ve směru

jízdy posunového dílu) opustil kabinu. V 9.05.16 h vstoupil pracovník oprav a údržby tratí na plošinu SHDV a až do konce záznamu v 9.05.20 h pokračoval v chůzi po plošině SHDV směrem k sunutému PV-94. Na vzniklou situaci strojvedoucí SHDV reagoval zastavením posunového dílu před výhybkou č. 26, kde pracovník oprav a údržby tratí sestoupil z plošiny SHDV, a podle vyjádření zaměstnance řídícího posun (strojvedoucího SHDV) odešel prostorem kolejiště mezi SK č. 14a a VK č. 14b do areálu dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou. Po sestoupení pracovníka oprav a údržby tratí z plošiny SHDV pokračoval strojvedoucí s posunovým dílem v jízdě sunutím na VK č. 14b směrem k místu, situovanému na konci této VK před jejím zarážedlem, kde mělo být realizováno dozbrojení postřikovací soupravy vodou.

V době, kdy se sunutý posunový díl svým předním čelem blížil k budově olejárny, situované vlevo vedle pojížděné VK č. 14b, se strojvedoucí SHDV, dle svého vyjádření, na dobu cca 7 až 8 s naklonil ze svého stanoviště přes kryt motoru SHDV vlevo, aby viděl vzdálenost, na jakou se posunový díl momentálně nachází před rampou olejárny, a zda se na této straně nenachází nějaké překážky. Po tuto dobu nesledoval ze svého stanoviště pracovníka oprav a údržby tratí, jdoucího kolejištěm po pravé straně pojížděné VK, který v té době vstoupil do pojížděné VK před jedoucí postřikovací soupravu a následně v km 232,905 byl PV-94 sražen. Poté byl jedoucími speciálními DV nadjet a vláčen do km 232,916, tj. na dráze 11 m, a to až do chvíle zastavení postřikovací soupravy, jenž svým předním čelem zastavila v km 232,927, což je 22 m za místem střetu. Strojvedoucí zastavil postřikovací soupravu poté, kdy opětovně ze svého stanoviště začal sledovat pravou stranu kolejiště a zjistil, že nevidí podél pojížděné VK pracovníka oprav a údržby tratí. Po vystoupení z kabiny SHDV našel strojvedoucí při pochůzce kolejiště dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou přilehlé k VK č. 14b mezi nápravami SHDV MUV 69.1-416 sraženou osobu, v níž později poznal pracovníka oprav a údržby tratí. Ten následkem MU utrpěl újmu na zdraví s následkem smrti.

4.2 Rozbor

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

Provozovatel dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou prováděl prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb. Vzhledem k absenci jakéhokoli záznamu zachycujícímu vlastní nehodový děj a k parametrům výhledu ze stanoviště strojvedoucího SHDV při sunutí PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP nebylo možné prokazatelným způsobem zjistit, zda součásti dráhy (nerovnoměrný a nesourodý terén vpravo postřikovací soupravou pojížděné VK č. 14b, tvořený železobetonovými prefabrikovanými panely, štěrkem a udusaným hliněným povrchem porostlým trávou a nesourodou výškou vůči temenu pravého kolejnicového pásu) měly vliv na vznik MU, tzn. zda-li pracovník oprav a údržby tratí před vstupem do VK před jedoucí DV klopýtl (zakopl) a popř. upadl mezi kolejnicové pásy VK č. 14b, nebo vstoupil do této VK před sunuté jedoucí DV tak těsně, že byl jeho předním čelem sražen.

Jízda posunového dílu ze SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou, vč. jízdy po VK č. 14b, byla zabezpečena v souladu s právními předpisy a technologickými postupy na MU zúčastněných provozovatelů drah.

Strojvedoucí SHDV řídil posunový díl a pozoroval trať a návěsti, v souladu s ustanovením § 35 odst. 1 písm. e) vyhlášky č. 173/1995 Sb., z kabiny SHDV MUV 69.1-416 jedoucího vzad a sunoucího PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP, tj. ze stanoviště strojvedoucího situovaného na pravé straně SHDV. Vzhledem k absenci jakéhokoliv záznamu zachycujícímu vlastní nehodový děj a k parametrům (možnostem) výhledu ze stanoviště strojvedoucího SHDV při sunutí PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP nebylo možné prokazatelným způsobem zjistit, zda a kdy strojvedoucí SHDV mohl zjistit vstup pracovníka oprav a údržby tratí do VK před jedoucí DV a zda-li na vzniklou situaci reagoval včas a správně. Strojvedoucí SHDV dle svého ústního vyjádření posunový díl zastavil poté, kdy po předchozím sledování levé strany kolejiště (vynuceném zhoršeným výhledem ze stanoviště strojvedoucího na pojížděnou VK přes sunuté speciální DV PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP) opětovně ze svého stanoviště začal sledovat pravou stranu kolejiště a zjistil, že podél pojížděné VK nevidí pracovníka oprav a údržby tratí.

Protože SHDV nebylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro zaznamenávání dat (registračním rychloměrem), což není v rozporu s čl. 8 část I. Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., nebylo dále možné prokazatelným způsobem zjistit, zda v průběhu jízdy posunového dílu na dráze-vlečce PP Suchdol nad Odrou strojvedoucí nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost $5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Strojvedoucí SHDV dle svého ústního vyjádření jel se sunutým posunovým dílem „*Rychlostí chůze, cca 5 km/h.*“.

Šetřením bylo zjištěno, že sunuté DV PV-94 s nainstalovaným postřikovacím zařízením AKP svými rozměrovými parametry negativně ovlivnily výhled strojvedoucího SHDV z jeho stanoviště, čímž mu bylo ztíženo splnění povinností strojvedoucího, stanovené čl. 1753 vnitřního předpisu SŽDC D1, při jízdě sunutého posunového dílu bez posunové čety. Dle uvedeného ustanovení je strojvedoucí SHDV při posunu mj. povinen sledovat volnost posunové cesty (tj. zda v posunové cestě nejsou DV, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat), dále sledovat, zda se v kolejišti nenacházejí osoby (může-li je ze svého stanoviště zpozorovat), a zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu. Ztížení splnění výše uvedených povinností strojvedoucího při jízdě sunutého posunového dílu bez posunové čety po VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou, dokládá:

- nutnost naklonění se strojvedoucího SHDV ze svého stanoviště přes kryt motoru vlevo, a to za účelem sledování, zda vlevo pojížděné VK nejsou v posunové cestě jiné překážky, což mu současně znemožnilo sledovat volnost posunové cesty vpravo pojížděné VK, vč. sledování pracovníka oprav a údržby tratí nacházejícího se v kolejišti;
- nemožnost, a to i přes přehlédnutí koleje, zjistit ve vzdálenosti 0 až 30,25 m, resp. 0 až 48,6 m, před předním čelem sunutého posunového dílu v ose pojížděné koleje, stojící osobu o výšce odpovídající tělesnému vzrůstu pracovníka oprav a údržby tratí.

Vzhledem k absenci jakéhokoliv záznamu zachycujícímu vlastní nehodový děj a nemožnosti nezpochybnitelným způsobem zjistit konkrétní místo a čas vstupu pracovníka oprav a údržby tratí do VK před jedoucí DV nelze uvedené negativní ovlivnění výhledu strojvedoucího SHDV z jeho stanoviště posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU (viz bod 6 této ZZ).

DV postřikovací soupravy byla v době vzniku MU dopravcem při provozování drážní dopravy používána, v souladu s § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

Průběh MU nebyl zaznamenán technickými prostředky ani žádnými svědky (jinými osobami). Proto DI nemohla prokazatelným způsobem, nad rámec příčin uvedených v části 4.3 této ZZ, zjistit další možné příčiny nebo faktory, které mohly přispět ke vzniku MU.

K činnosti složek IZS na místě MU nemá DI připomínky.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nesplnění povinnosti osoby nacházející se v obvodu dráhy, spočívající v nedbání o svoji bezpečnost, nedbání o bezpečné provozování drážní dopravy a nezdržení se všeho, co by mohlo ohrozit drážní dopravu, spočívající ve vstupu této osoby před jedoucím speciální drážní vozidlo sunutého posunového dílu.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny mimořádné události byly:

- nezaujetí takového postavení osobou nacházející se v obvodu dráhy před očekávaným průjezdem speciálních drážních vozidel, aby nebyla ohrožena její bezpečnost.

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

Příčiny mimořádné události způsobené předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., tzn. provozovatel dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou:

- v návaznosti na ustanovení čl. 1783 vnitřního předpisu SŽDC D1, čl. 7 vnitřního předpisu Přípojový provozní řád pro DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, a bodů 4 a 5 čl. II Smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy tím, že traťový dispečer CDP Přerov před vydáním souhlasu k posunu pro jízdu postřikovací soupravy ze SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou přes místo vzájemně zaústěných styku drah na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou nesjednal tuto jízdu se zaměstnancem dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou – dozorcem depa.

Provozovatel dráhy ČD, a. s., tzn. provozovatel dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou:

- v návaznosti na ustanovení čl. 2.1.4 vnitřního předpisu Provozní řád DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, čl. 7 vnitřního předpisu Přípojový provozní řád pro DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, a bodů 4 a 5 čl. II Smlouvy o styku vzájemně zaústěných drah, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy tím, že dozorce depa vydal svolení a souhlas k posunu na dráhu-vlečku PP Suchdol nad Odrou vrchnímu mistrovi tratí, namísto aby toto svolení a souhlas k posunu vydal strojvedoucímu SHDV – zaměstnanci řídícímu posun, a nesjednal jízdu postřikovací soupravy ze SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou přes místo vzájemně zaústěných styku drah na VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou se zaměstnancem dráhy celostátní v žst. Suchdol nad Odrou – traťovým dispečerem CDP Přerov;
- v návaznosti na ustanovení čl. 2.5.1 vnitřního předpisu Provozní řád DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy tím, že dozorce depa v předávkové knize pracoviště DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou, nezaznamenal vjezd postřikovací soupravy. Do předávkové knihy nezapsal datum, časový údaj zhlášení SHDV, skutečný čas vjezdu, číslo DV a jméno strojvedoucí SHDV.

Dopravce SŽDC, s. o.:

- v návaznosti na ustanovení čl. 83, 84 písm. b a d), 98 a 114 písm. a) a h) vnitřního předpisu SŽDC Bp1, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy tím, že za jízdy SHDV MUV 69.1-416 po SK č. 14 žst. Suchdol nad Odrou svévolně pracovník oprav a údržby tratí opustil levými posuvnými dveřmi (ve směru jízdy posunového dílu) kabinu SHDV, následně vstoupil na plošinu SHDV a poté pokračoval v chůzi po plošině SHDV směrem k sunutému PV-94. Tento zaměstnanec dopravce výše uvedeným chováním současně porušil ustanovení § 106 písm. c) a d) zákona č. 262/2006 Sb.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou ČD, a. s., na základě výsledků vlastního šetření předmětné MU neučinil ani nepřijal žádná opatření.

Dopravce SŽDC, s. o., na základě výsledků vlastního šetření předmětné MU přijal následující opatření:

- příčina a okolnosti vzniku MU budou projednány na poradě ředitele OŘ Ostrava, na poradě náměstka ředitele pro provoz infrastruktury OŘ Ostrava s přednosty odborných správ OŘ Ostrava a na poradách přednostů odborných správ OŘ Ostrava;
- s příčinou a okolnostmi vzniku MU budou v rámci pravidelného nebo mimořádné školení prokazatelně seznámeni všichni zaměstnanci OŘ Ostrava.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

- provést úpravu (revizi) stávajících technologických postupů činnosti při provádění posunu tak, aby o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí drážních vozidel, vč. speciálních drážních vozidel, nerozhodovala pouze osoba řídící drážní vozidlo, ale každý dopravce jednoznačně stanovil (specifikoval) svými jednotnými technologickými postupy konkrétní drážní vozidlo, která a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je systémově přesunout odpovědnost za rozhodnutí o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí drážních vozidel (speciálních drážních vozidel) z osoby řídící drážní vozidlo (osoby řídící speciální drážní vozidlo), tzn. ze zaměstnance dopravce, jehož rozhodnutí může být ovlivněno subjektivním vnímáním rozhledu přes sunuté drážní vozidlo (speciální drážní vozidlo/a), umocněným snahou splnit zaměstnavatelem mu uložené úkoly, resp. momentálních požadavků vyplývajících z řízení drážní dopravy, také na dopravce, jemuž jsou známy parametry při provozování drážní dopravy jím používaných drážních vozidel (speciálních drážních vozidel) a při konkrétním výkonu je mu známa sestava používaných drážních vozidel (speciálních drážních vozidel), tak, aby strojvedoucí (strojvedoucí speciálního drážního vozidla) mohl při posunu bez posunové čety prováděném sunutím splnit bez omezení své povinnosti, spočívající mj. ve splnění pokynů daných návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun, ve sledování volnosti posunové cesty, tzn. zda-li v posunové cestě nejsou vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště

zpozorovat, ve sledování, zda se v kolejišti nenacházejí osoby, může-li je ze svého stanoviště zpozorovat, a zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu.

Nepřehlédnutelnou nadhodnotou tohoto bezpečnostního doporučení je apel na provozovatele dráhy a jeho záměr trvale zvyšovat úroveň bezpečnosti při provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy, protože je také v jeho zájmu, aby na jím provozovaných dráhách při uskutečňování jízd drážních vozidel, vč. speciálních drážních vozidel, formou posunu sunutím bez posunové čety, mohl strojvedoucí plnit své povinnosti bez omezení, tzn. aby tento posun byl vždy prováděn pouze s takovými vozidly, jenž svými parametry provádění tohoto posunu neznepokojí či dokonce nevylučují.

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje provozovateli dráhy-vlečky „DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“, kterým jsou **České dráhy, a. s.**:

- provést úpravu (revizi) stávajících jednotných technologických postupů činnosti při provádění posunu tak, aby o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí speciálních drážních vozidel, nerozhodovala osoba řídící speciální drážní vozidlo, ale každý dopravce stanovil (specifikoval) svým vnitřním předpisem konkrétní speciální drážní vozidlo, která a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je systémově přesunout odpovědnost za rozhodnutí o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí speciálních drážních vozidel z osoby řídící speciální drážní vozidlo, tzn. ze zaměstnance dopravce, jehož rozhodnutí může být ovlivněno subjektivním vnímáním rozhledu přes sunuté speciální drážní vozidlo/a, umocněným snahou splnit zaměstnavatelem mu uložené úkoly, resp. momentálních požadavků vyplývajících z řízení drážní dopravy, na dopravce, jemuž jsou známy parametry při provozování drážní dopravy jím používaných speciálních drážních vozidel a při konkrétním výkonu je mu známa sestava používaných speciálních drážních vozidel, tak, aby strojvedoucí speciálního drážního vozidla mohl při posunu bez posunové čety prováděném sunutím splnit bez omezení své povinnosti, spočívající mj. ve splnění pokynů daných návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun, ve sledování volnosti posunové cesty, tzn. zda-li v posunové cestě nejsou vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat, ve sledování, zda se v kolejišti nenacházejí osoby, může-li je ze svého stanoviště zpozorovat, a zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu.

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

- jednotnými technologickými postupy stanovit, která konkrétní drážní vozidla (speciální drážní vozidla) a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je systémově stanovit podmínky pro konkrétní drážní vozidla (speciální drážní vozidla), při nichž bude dopravcem zohledněn mj. obrys sunutého drážního vozidla (speciálního drážního vozidla), vč. nákladu, kterým je ložen nebo nástavby, jíž je opatřen, za nichž bude moci strojvedoucí speciálního drážního vozidla při posunu bez posunové čety prováděném sunutím splnit bez omezení své povinnosti, spočívající mj. ve splnění pokynů daných návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun, ve sledování volnosti posunové cesty, tzn. zda-li v posunové cestě nejsou vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat, ve sledování, zda se v kolejišti nenacházejí osoby, může-li je ze svého stanoviště zpozorovat, a zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu.

- při vnitřní kontrole bezpečnosti zaměřené na výkon činností při provozování drážní dopravy provádět při kontrole osob řídících drážní vozidlo (speciální drážní vozidlo) fyzickou kontrolu řízení drážních vozidel (speciálních drážních vozidel) a fyzickou kontrolu těchto osob při ostatních činnostech souvisejících s jízdou vlaku, resp. prováděním posunu.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení je snížení rizik vlivu lidského činitele, konkrétně osob řídících drážní vozidlo (speciální drážní vozidlo), na provozování drážní dopravy, a následků nedodržení zpracovaných technologií ze strany těchto osob, protože naplnění povinnosti dopravce provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence (a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze), spočívá mj. nejen v jím vyžadované znalosti a důsledném dodržování ustanovení právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce všemi na provozování drážní dopravy zúčastněnými osobami, tzn. také osobami řídícími drážní vozidlo (speciální drážní vozidlo), ale také v účinné a efektivní kontrole těchto osob, zaměřené na dodržování pro ně závazných ustanovení a postupů při provádění drážní dopravy.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění, a v návaznosti na čl. 25 odst. 2 SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES, ze dne 29. 4. 2004, v platném znění, Dražní inspekce doporučuje Dražnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k realizaci výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů železničních drah a dopravců na těchto dráhách v České republice.

V Ostravě dne 10. 10. 2016

Robert Kindl v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Pohled z osy VK č. 14b dráhy-vlečky PP Suchdol nad Odrou na přední čelo sunutého posunového dílu, tvořeného speciálními DV PV-94 a MUV 69.1-416, v konečném postavení po MU.

Zdroj: DI