



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nezajištěná jízda posunového dílu, následná srážka s odstavenými drážními vozidly, vykolejení 4 drážních vozidel a požár na Vlečce – přístav Mělník

Sobota, 13. dubna 2019

Accident and incident investigation report

Unsecured movement of the shunting operation with consequent collision with detached rolling stocks, derailment of four rolling stocks and fire at Vlečka – přístav Mělník siding

Saturday, 13th April 2019

č. j.: 6-1405/2019/DI

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

1 SHRnutí



Zdroj: DI

Skupina události: vážná nehoda.

Vznik události: 13. 4. 2019, 5:37 h.

Popis události: nezajištěná jízda posunového dílu přes výhybku č. 402, následná srážka s drážními vozidly odstavenými na 404. vlečkové koleji, vykolejení 4 drážních vozidel a požár hnacího drážního vozidla.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie vlečka, Vlečka – přístav Mělník, výhybka č. 402 v km 0,761, místo srážky v srdcovkové části výhybky č. 403 v km 0,793 vlečky, místo vykolejení posunového dílu v km 0,795.

Zúčastnění: České přístavy, a. s. (provozovatel dráhy vlečky);
ČD Cargo, a. s. (dopravce taženého posunového dílu).

Následky: 1 zraněná osoba;
celková škoda 19 380 241 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nesprávně postavená posunová cesta.

Přispívající faktory:

- nedodržení jízdy podle rozhledových poměrů, mj. nepřizpůsobením rychlosti jízdy posunového dílu;
- nesledování návěstí a nejednání podle zjištěných skutečností.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů nezkontrolováním správně postavené posunové cesty vedoucím posunu;
- nedodržení technologických postupů pro řízení hnacího drážního vozidla strojvedoucím.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekci vydáno.

SUMMARY

| | |
|-----------------------|--|
| Grade: | serious accident. |
| Date and time: | 13 th April 2019, 5:37 (3:37 GMT). |
| Occurrence type: | trains collision. |
| Description: | unsecured movement of the shunting operation with consequent collision with detached rolling stocks, derailment of four rolling stocks and fire. |
| Type of train: | the shunting operation; detached rolling stocks. |
| Location: | Vlečka – přístav Mělník siding, switch No. 402, km 0,761; place of collision was at switch No. 403, km 0,793; place of derailment was at km 0,795. |
| Parties: | České přístavy, a. s. (IM); ČD Cargo, a. s. (RU of the shunting operation). |
| Consequences: | 1 injury; total damage CZK 19 380 241,- |
| Direct cause: | <ul style="list-style-type: none">• incorrectly setting of shunting route. |
| Contributory factors: | <ul style="list-style-type: none">• failure to comply running at sight among others by not adjusting the speed of the shunting operation;• failure to tracking of the signals and failure to acting on the basis of finding facts. |
| Underlying causes: | <ul style="list-style-type: none">• failure to comply of technological procedures – unchecked the right route setting by the supervisor of the shunting operation;• failure to comply of technological procedures for steering of locomotive by the train driver. |
| Root cause: | none. |
| Recommendation: | not issued. |

Obsah

| | |
|---|----|
| 1 SHRnutí..... | 3 |
| SUMMARY..... | 5 |
| 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI..... | 10 |
| 2.1 Mimořádná událost..... | 10 |
| 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události..... | 10 |
| 2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby..... | 10 |
| 2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření..... | 14 |
| 2.2 Okolnosti mimořádné události..... | 14 |
| 2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci..... | 14 |
| 2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel..... | 15 |
| 2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)..... | 16 |
| 2.2.4 Použití komunikačních prostředků..... | 16 |
| 2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti..... | 16 |
| 2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů..... | 17 |
| 2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů..... | 17 |
| 2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda..... | 18 |
| 2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru..... | 18 |
| 2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku..... | 18 |
| 2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí..... | 18 |
| 2.4 Vnější okolnosti..... | 18 |
| 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje..... | 18 |
| 3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH..... | 19 |
| 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)..... | 19 |
| 3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu..... | 19 |
| 3.1.2 Jiní svědci..... | 22 |
| 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti..... | 23 |
| 3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů..... | 23 |
| 3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků..... | 23 |
| 3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky..... | 23 |
| 3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy..... | 24 |
| 3.3 Právní a jiná úprava..... | 24 |
| 3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie..... | 24 |
| 3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy..... | 25 |
| 3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení..... | 26 |
| 3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat..... | 26 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.4.2 | Součásti dráhy..... | 26 |
| 3.4.3 | Sdělovací a informační zařízení..... | 26 |
| 3.4.4 | Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat..... | 26 |
| 3.5 | Dokumentace o provozním systému..... | 27 |
| 3.5.1 | Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy..... | 27 |
| 3.5.2 | Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení..... | 32 |
| 3.5.3 | Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události..... | 33 |
| 3.6 | Pracovní, zdravotní a provozní podmínky..... | 33 |
| 3.6.1 | Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události..... | 33 |
| 3.6.2 | Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu..... | 33 |
| 3.6.3 | Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání..... | 34 |
| 3.7 | Předchozí mimořádné události obdobného charakteru..... | 34 |
| 4 | ANALÝZA A ZÁVĚRY..... | 35 |
| 4.1 | Konečný popis mimořádné události..... | 35 |
| 4.1.1 | Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3..... | 35 |
| 4.2 | Rozbor..... | 36 |
| 4.2.1 | Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb..... | 36 |
| 4.3 | Závěry..... | 38 |
| 4.3.1 | Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení..... | 38 |
| 4.3.2 | Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou..... | 38 |
| 4.3.3 | Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti..... | 38 |
| 4.4 | Doplňující zjištění..... | 39 |
| 4.4.1 | Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách..... | 39 |
| 5 | PŘIJATÁ OPATŘENÍ..... | 40 |
| 5.1 | Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata..... | 40 |
| 6 | BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ..... | 41 |
| 7 | PŘÍLOHY..... | 42 |

Seznam použitých zkratk a symbolů

| | |
|----------|---|
| COP | Centrální ohlašovací pracoviště |
| ČDC | ČD Cargo, a. s. |
| ČP | České přístavy, a. s. |
| DI | Drážní inspekce |
| HZS | Hasičský záchranný sbor |
| HZS SŽDC | Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty, státní organizace |
| IZS | integrovaný záchranný systém |
| JPO | Jednotka požární ochrany |
| HDV | hnací drážní vozidlo |
| MU | mimořádná událost |
| PČR | Policie České republiky |
| SŽDC | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace) |
| TDPP | Technologická dokumentace provozního pracoviště Nymburk pro stanici Mělník |
| žst. | železniční stanice |

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

| | |
|--------------------------|---|
| zákon č. 262/2006 Sb. | zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku MU |
| zákon č. 266/1994 Sb. | zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku MU |
| vyhláška č. 16/2012 Sb. | vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku MU |
| vyhláška č. 101/1995 Sb. | vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku MU |
| vyhláška č. 173/1995 Sb. | vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku MU |
| vyhláška č. 177/1995 Sb. | vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku MU |
| vyhláška č. 376/2006 Sb. | vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku MU na dráhách, ve znění |
| SŽDC D1 | vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku MU |
| SŽDC Z1 | vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“, ve znění platném v době vzniku MU |
| TDPP | Technologická dokumentace Provozního pracoviště Nymburk pro stanici Mělník, vnitřní předpis dopravce ČDC, ve znění platném v době vzniku MU |
| Vlečkový provozní řád | vnitřní předpis provozovatele dráhy ČP, „Vlečkový provozní řád Vlečka – přístav Mělník“, ve znění platném v době vzniku MU |

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 13. 4. 2019.

Čas: 5:37 h.

Dráha: železniční, kategorie vlečka, „Vlečka – přístav Mělník“.

Místo: výhybka č. 402 v km 0,761, místo srážky v srdcovkové části výhybky č. 403 v km 0,793, místo vykolejení posunového dílu v km 0,795.

GPS: [50.3601864N,14.4626661E](#) (místo začátku nezajištěné jízdy);
[50.3610247N,14.4620169E](#) (místo srážky drážních vozidel).



Obr. č. 1: Pohled na místo vzniku MU

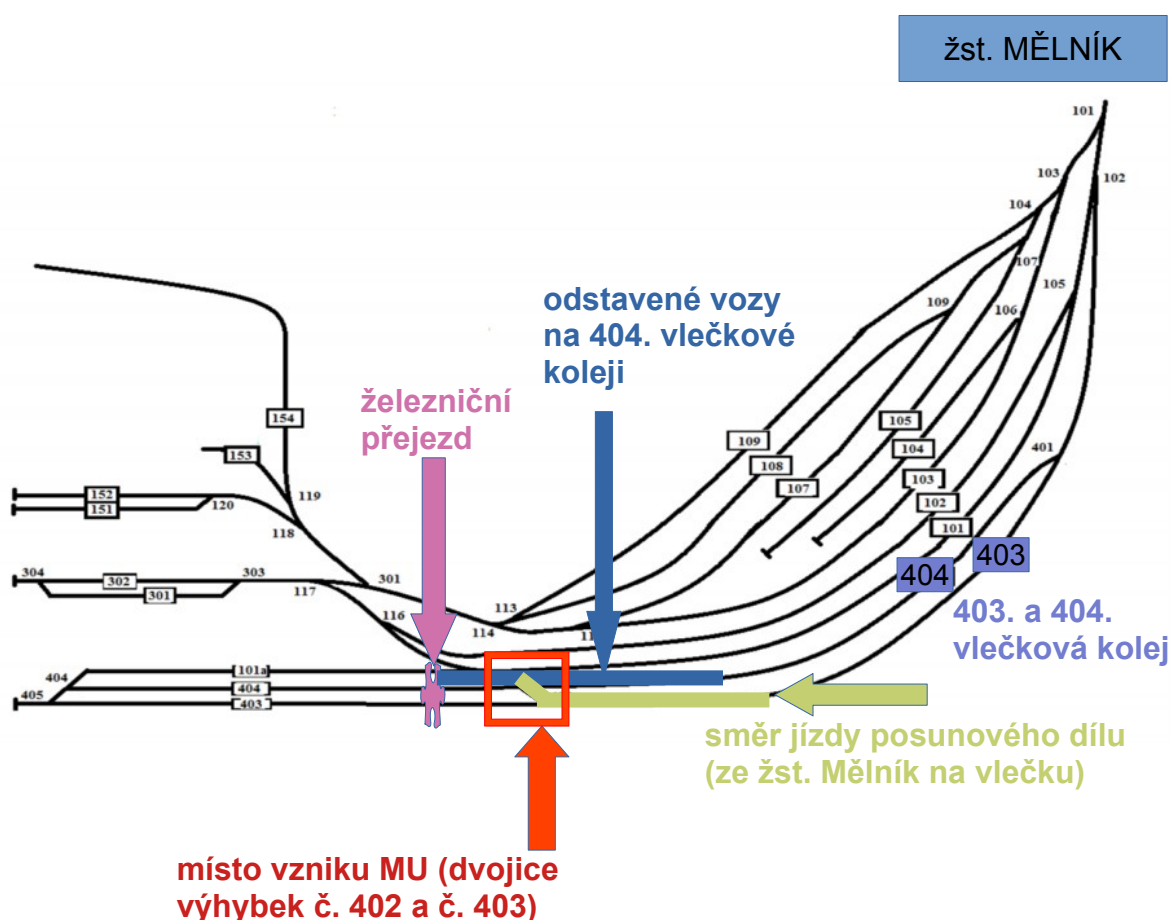
Zdroj: DI

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

Dne 13. 4. 2019 přijel vlak Nex 61110 z Přerova do Mělníku, odkud měl pokračovat jako tažený posunový díl do areálu Vlečky – přístav Mělník (dále též vlečky). Posunový díl projel po spojovací koleji, následně v areálu vlečky postupně projel přes výhybky č. 101,

č. 102 a č. 401, viz Obr. č. 2 – tyto výhybky byly postaveny pro jeho jízdu. Na následující výhybce č. 402 (tvořící spolu s výhybkou č. 403 kolejovou spojku mezi 403. a 404. vlečkovou kolejí) došlo k nezajištěné jízdě přes tuto výhybku, která byla nesprávně přestavena. Posunový díl se následně srazil s odstavenými nákladními vozy stojícími na souběžně se nacházející 404. vlečkové koleji, načež došlo k vykolejení HDV a 3 vozů a k požáru HDV.

V době vzniku MU byl na stanovišti HDV předmětného posunového dílu pouze strojvedoucí s posunovačem. Vedoucí posunu se nacházel na železničním přejezdu v areálu vlečky, který střežil. Jednalo se o posunovou četvu zálohy Z2 žst. Mělník, viz dále.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: ČDC, úprava DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

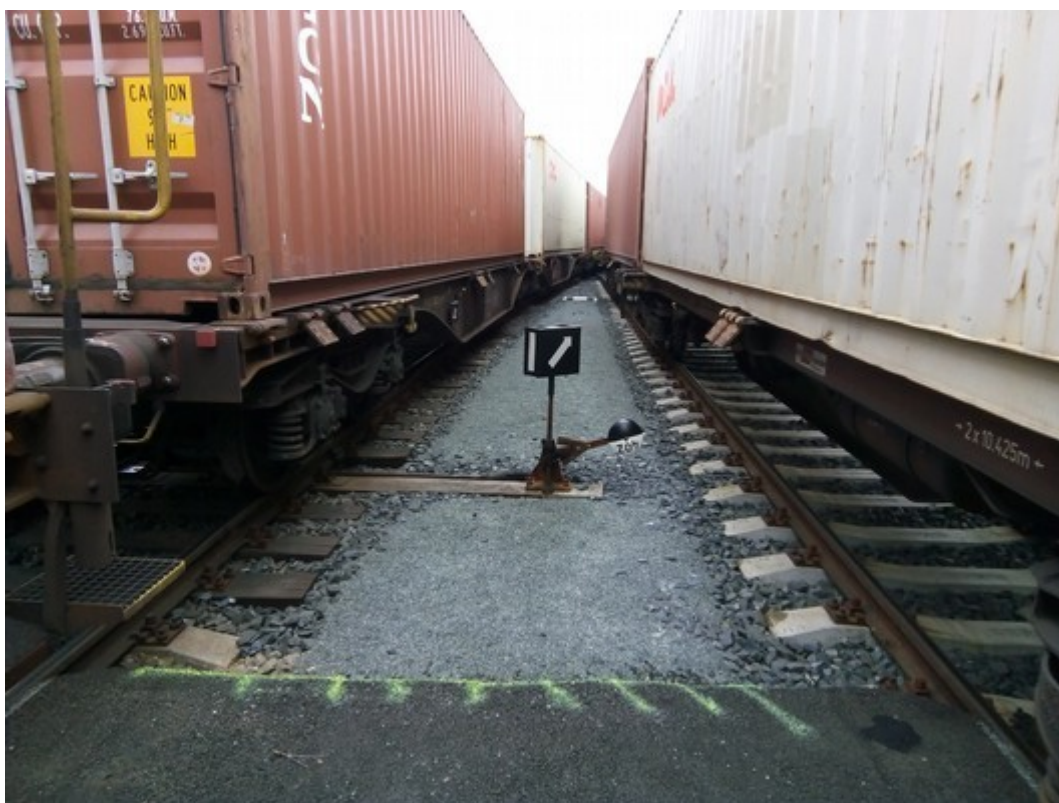
Čelo taženého posunového dílu se při ohledání místa vzniku MU Drážní inspekcí nacházelo v km 0,826 vlečky, tj. 65,2 m za hrotem jazyka výhybky č. 402 (vložené v km 0,761) a zároveň 63,8 m před hranou železničního přejezdu zabezpečeného pouze výstražnými kříži, která se nachází v km 0,890. Místo vykolejení posunového dílu (bod „0“), kde byly nalezeny stopy po sjetí pravého kola HDV dovnitř koleje, bylo nalezeno v km 0,795, tj. 2 m za místem srážky v km 0,793. Posunový díl byl tvořen HDV CZ ČDC 92 54 2 742 173-8 (dále jen HDV) jedoucím krátkým představkem vpřed a 22 nákladními kontejnerovými vozy řad Sggrs, Sggrss a Sggmrss loženými dřevní hmotou. Konec tohoto

posunového dílu byl označen koncovými obdélníkovými návěstními deskami. Ve svěšení posunového dílu nebyly zjištěny závady či nedostatky. Posunový díl měl 136 náprav, celkovou délku 637 m, hmotnost 1 667 t, režim brzdění vozů byl u prvních 3 vozů G a u zbylých vozů P. Na HDV (řady 742, viz výše) byla za účasti DI zajištěna příslušná dokumentace. Na místě bylo strojvedoucím denní směny provedeno vyjmutí rychloměrného proužku (výrobce KAPS COMM, s. r. o.) z mechanického registračního rychloměru výrobce METRA Blansko, typ 662A504, sériové číslo 83055, rozsah rychlostní stupnice 0 – 150 km·h⁻¹. Odchylna času rychloměru od skutečného času činila + 2:00 minuty. Na ovládacím panelu radiostanice VS 47 bylo zobrazeno a naladěno číslo vlaku 000000, TRS stuha 78, SIMPLEX 16. Na všech manometrech byl tlak 0,0 barů (předmětné brzdové kohouty HDV a 1. vozu byly vlivem MU poškozeny). Ovladač samočinné průběžné brzdy (DAKO BS2) byl v poloze „R“ – poloha rychločinného brzdění. Ovladač přímočinné brzdy (DAKO BP) byl v poloze „Zabrzděno“. Ověření činnosti průběžné brzdy nebylo možné z důvodu poškození zúčastněných drážních vozidel (HDV + 1. vůz) provést. Vozy 2 – 22 posunového dílu byly v době ohledání DI zabrzděny. Jízdní páka směru byla v poloze „vpřed“. HDV bylo značně poškozeno – kabina a motorová část byla zcela odtržena od podvozků, které se nacházely stranou. V úrovni 2. vozu za HDV se pak vlevo vedle 403. vlečkové koleje nacházela palivová nádrž tohoto HDV, z níž po vzniku MU došlo k úniku pohonných hmot do odvodňovacího systému vlečky a následně do místních vodotečí. Čelo HDV bylo částečně zabořeno do šterku mezi 403. a 404. vlečkovou kolejí. Pravá část HDV byla značně zdeformovaná vlivem popsaného nárazu do odstavených ložených kontejnerových vozů na 404. vlečkové koleji, poškozené bylo též stanoviště strojvedoucího, na němž se nacházelo množství dokumentace nesouvisející s MU a osobních věcí.

Poškozeno bylo 5 vozů posunového dílu. První vůz, který byl vykolejen, byl na pravém boku značně poškozen, na něm naložený kontejner byl roztržen a byla v něm viditelná dřevní hmota (kulatina). U dalších 4 poškozených vozů byla zdeformována zejména spřáhla a nárazníky. Odstavené vozy na 404. vlečkové koleji byly proti pohybu zajištěny dvoupřírubovou železniční vozovou zarážkou – vlivem srážky (bočního najetí) došlo k podélnému posunu těchto vozů o přibližně 11 m, a to až do prostoru předmětného železničního přejezdu. Mezi 3. a 4. odstaveným vozem pak byla mezera v délce 7,2 m. Na 404. koleji byly celkem poškozeny 4 vozy, viz dále.

Ohledáním infrastruktury bylo zjištěno:

Místo vzniku MU se nacházelo na přímé 403. koleji v areálu vlečky. Výhybka č. 402 byla přestavena do odbočného směru k výhybce č. 403, která byla přestavena pro jízdu drážních vozidel v přímém směru po 404. vlečkové koleji, kde se nacházely odstavené ložené kontejnerové vozy. Poloha zmíněných výhybek ve dvojici si neodpovídala. Výhybkové návěstidlo (těleso) výhybky č. 402 se protáčelo okolo své osy a návěstilo pochybnou návěst, viz Obr. č. 3.



Obr. č. 3: Pochybná návěst výhybkového návěstidla výhybky č. 402

Zdroj: DI

Dvojice výhybek č. 402 a 403 byla do kolejiště vlečky vložena dne 23. 2. 2018. Levý hákový závěr výhybky č. 402 byl řádně zaklesnut za svěrací čelist a jeho zákles činil 68 mm. Pravý hákový závěr byl vyklesnut. Levý ohnutý jazyk byl řádně přilehlý k přímé opornici a pravý přímý jazyk byl odlehlý od ohnuté opornice – rozevření pravého jazyka od opornice činilo 170 mm. Po odtažení vozů byla provedena západková zkouška výhybky č. 402 s vyhovujícím výsledkem pro oba směry. Na kolejnicích se dále nacházely stopy po smýkání a po vykolejení. Ve vzdálenosti 2 m za místem srážky (ve smyslu bočního najetí posunového dílu na odstavené vozy) se na 404. vlečkové koleji nacházely stopy po sjetí okolkou odstaveného vozu a dále ve vzdálenosti 3,25 m za místem srážky se též nacházely stopy otěru na vnitřní straně levého kolejnicového pásu a další stopy. Od vzdálenosti 5,3 m za místem srážky pak byly viditelné stopy po jízdě ve vykolejeném stavu. Železniční svršek byl následkem MU značně poškozen.

Po vzniku MU došlo k částečnému úniku provozních kapalin (motorová nafta) z HDV do odvodňovacího systému vlečky. Jedna osoba (strojvedoucí posunového dílu) byla lehce zraněna a převezena zdravotnickou záchrannou službou do nemocnice v Mělníku. Za účelem následné analýzy byly na místě staženy kamerové záznamy z kamer umístěných v areálu vlečky.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy, dopravce a zástupce Odboru životního prostředí a zemědělství Městského úřadu Mělník.

Při MU byl aktivován IZS.

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

| | |
|-------------------------------|--|
| MU oznámena na COP DI: | 13. 4. 2019, v 6:22 h (tj. 45 min po vzniku MU). |
| Způsob oznámení: | telefonicky. |
| Oznámeno pověřenou osobou za: | provozovatele dráhy (ČP) a dopravce (ČDC). |
| Souhlas DI s uvolněním dráhy: | 13. 4. 2019, v 9:47 h (tj. 4 h 10 min po vzniku MU). |

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

| | |
|-----------------------------------|---|
| Rozhodnutí DI o zahájení šetření: | 13. 4. 2019, a to na základě závažnosti mimořádné události. |
| Šetření DI na místě MU: | 2x inspektor Územní inspektorát Čechy, pracoviště Praha. |
| Sestavení vyšetřovacího týmu: | nebylo nutno sestavovat. |
| Externí spolupráce: | nebyla využita. |

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen Územní inspektorát Čechy, pracoviště Praha.

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČDC):

- strojvedoucí posunového dílu zálohy Z2 žst. Mělník, zaměstnanec ČDC, Provozní jednotka Praha; (dále též strojvedoucí);
- vedoucí posunu zálohy Z2 žst. Mělník, zaměstnanec ČDC, Provozní jednotka Praha (dále též vedoucí posunu);

- posunovač zálohy Z2 žst. Mělník, zaměstnanec ČDC, Provozní jednotka Praha (dále též posunovač).

Ostatní osoby, svědci:

- výpravčí žst. Mělník, zaměstnanec SŽDC, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Provozní obvod Děčín;
- signalista St. 2 žst. Mělník, zaměstnanec SŽDC, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem, Provozní obvod Děčín.

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

| Posunový díl: | | Sestava posunového dílu: | | Režim brzdění: |
|--|-------|--------------------------|-------------------|----------------|
| Délka posunového dílu (m): | 637 | HDV: | 92 54 2 742 173-8 | |
| Počet náprav: | 136 | Vozy (za HDV): | | |
| Hmotnost (t): | 1 667 | 1. | 33 68 4960 035-6 | G |
| Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu v místě MU (km·h ⁻¹): | 20 | 2. | 31 54 4961 062-7 | G |
| | | 3. | 31 54 4980 136-6 | G |
| | | 4. | 37 84 4960 033-7 | P |
| | | 5. | 31 54 4961 121-1 | P |
| | | 6. | 31 54 4961 063-5 | P |
| | | 7. | 31 54 4961 102-1 | P |
| | | 8. | 31 54 4961 111-2 | P |
| | | 9. | 37 80 4951 287-4 | P |
| | | 10. | 31 54 4961 087-4 | P |
| | | 11. | 31 54 4980 007-9 | P |
| | | 12. | 31 54 4961 015-5 | P |
| | | 13. | 31 54 4961 005-6 | P |
| | | 14. | 31 54 4980 038-4 | P |
| | | 15. | 31 54 4961 122-9 | P |
| | | 16. | 31 54 4961 053-6 | P |
| | | 17. | 37 80 4951 041-5 | P |
| | | 18. | 31 54 4961 045-2 | P |
| | | 19. | 31 54 4961 024-7 | P |
| | | 20. | 33 68 4960 031-5 | P |
| | | 21. | 31 54 4980 042-6 | P |
| | | 22. | 37 80 4951 226-2 | P |

Pozn. k posunovému dílu:

- posunový díl byl sestaven výlučně z kontejnerových vozů;
- posunový díl přijel do žst. Mělník jako vlak Nex 61110 (Přerov – Mělník);
- červeně označené jsou poškozené vozy, **podtržený** vůz vykolejil.

Skutečný stav posunového dílu zjištěný na místě MU odpovídal dokumentaci. Ve svěšení posunového dílu nebyly zjištěny nedostatky. Posunový díl byl na svém konci označen návěstí Konec vlaku (návěstními obdélníkovými deskami).

Na 404. vlečkové koleji se nacházely odstavené vozy, přičemž 4 z nich byly poškozeny. Jednalo se o kontejnerové vozy, 33 54 497 5 016-5, 31 54 496 1 119-5, 33 54 497 5 064-5 a 33 54 497 5 043-9. Podtržené vozy následkem MU vykolejily.

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

Vlečka přístav – Mělník je zaústěná do žst. Mělník výhybkou č. 101 v km 1,993 spojovací koleje. Hranice provozovatele dráhy (Hraničník) je pak umístěna v místě styku drah v tomtéž km. Místo vzniku MU se celé nacházelo v prostoru vlečky a nezasahovalo do dráhy celostátní.

Dvojice výhybek č. 402 a č. 403 byla ručně stavěná stejně jako všechny další výhybky na vlečce. Výhybky v posunové cestě nebyly nijak zabezpečeny s výjimkou výhybky č. 101, kde byl pro tento směr jízdy umístěn jednoduchý výměnový zámek. Na vlečce nebyly umístěny žádné výkolejky ani žádný systém zabezpečení jízdních cest.

Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu v místě vzniku MU byla Vlečkovým provozním řádem stanovena na $v = 20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 5:25 h informování signalisty St. 2 žst. Mělník (strojvedoucím posunového dílu) o připravenosti posunového dílu k posunu směrem na vlečku;
- 5:28 h sjednání posunu ze žst. Mělník na vlečku mezi výpravčím žst. Mělník a vedoucím posunu;
- 5:37 h vznik MU a bezprostřední aktivace IZS telefonátem na linku 112 vedoucím posunu posunového dílu.

Časová posloupnost a komunikace zúčastněných osob je rozebrána v kapitole 3.5.1.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

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

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

13. 4. 2019

- 5:37 h vznik MU a aktivace IZS vedoucím posunu;
- 5:40 h přijetí oznámení vzniku MU HZS Středočeského kraje;
- 5:45 h přijetí oznámení vzniku MU HZS SŽDC, JPO Kralupy nad Vltavou;
- 5:46 h příjezd HZS Středočeského kraje na místo vzniku MU;
- 5:49 h příjezd Zdravotnické záchranné služby Středočeského kraje na místo vzniku MU;
- 5:50 h příjezd PČR – Obvodní oddělení Mělník, na místo vzniku MU;
- 6:08 h příjezd HZS SŽDC, JPO Kralupy nad Vltavou, na místo vzniku MU;
- 6:22 h ohlášení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI;
- 7:03 h přijetí oznámení vzniku MU HZS SŽDC, JPO Ústí nad Labem;
- 7:43 h příjezd pověřené osoby SŽDC O18 na místo vzniku MU;
- 7:59 h příjezd inspektorů DI na místo vzniku MU;
- 9:47 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomnými inspektory DI;
- 13:50 h odjezd inspektorů DI z místa vzniku MU.

14. 4. 2019

- 15:45 h zahájení dodatečného ohledání místa vzniku MU inspektorem DI;
- 15:55 h odjezd HZS SŽDC, JPO Kralupy nad Vltavou, z místa vzniku MU;
- 17:00 h odjezd z dodatečného ohledání místa vzniku MU inspektorem DI;
- 19:33 h odjezd HZS Středočeského kraje z místa vzniku MU.

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

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. **Plán IZS aktivoval v 5:37 h, tj. bezprostředně po vzniku MU, vedoucí posunu** (telefonátem na tísňovou linku 112).

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR – Obvodní oddělení Mělník;
- PČR – Služba kriminální policie a vyšetřování Mělník;
- HZS SŽDC Jednotka požární ochrany Ústí nad Labem;
- HZS SŽDC Jednotka požární ochrany Kralupy nad Vltavou;
- HZS Středočeského kraje;
- Zdravotnická záchranná služba Středočeského kraje.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

Při MU došlo k:

- lehké újmě na zdraví u strojvedoucího.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Při MU došlo ke škodě na:

- přepravovaném nákladu 102 406,50 € tj. 2 623 654 Kč; *)

Při MU byla škoda vzniklá na přepravovaných věcech vyčíslena **celkem na 2 623 654 Kč.**

*) Dle platného kurzu ČNB ze dne 13. 4. 2019 (den vzniku MU), 1 € = 25,62 Kč.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|----------------------|---------------|
| • HDV | 7 848 240 Kč; |
| • nákladních vozech | 4 787 220 Kč; |
| • zařízení dráhy | 2 645 653 Kč; |
| • životním prostředí | 664 943 Kč. |

Dále byly rovněž vyčísleny náklady na nakolejovací práce v hodnotě 810 531 Kč. Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy, životním prostředí (vč. nákladů na nakolejovací práce) vyčíslena **celkem na 16 756 587 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: oblačno, +3 °C, vítr do 2 m·s⁻¹, tma, 35 minut před východem slunce, bez umělého osvětlení, viditelnost povětrnostními vlivy nesnížena, občasné deště.

Geografické údaje: kontejnerový terminál, areál přístavu, bezprostřední blízkost řeky Labe, v místě vzniku MU přímá kolej v úrovni okolního terénu, rovina. Spojovací kolej ze žst. Mělník na vlečku zčásti vedena městskou zástavbou.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- strojvedoucí – ze Zázpisu se zaměstnancem (sepsaného za účasti inspektora Dražní inspekce) mimo jiné vyplývá:
 - před nástupem na směnu nebyl fyzicky ani psychicky vyčerpán;
 - v průběhu směny došlo k přestavení vozů ze 403. na 404. vlečkovou kolej;
 - z důvodu snížení hlukové zátěže došlo k tomuto přestavení přes dvojici výhybek č. 402 a č. 403;
 - po tomto přestavení byl posun ukončen;
 - kolem 4:00 h ráno mu pak volala disponentka ČDC, že je potřeba stáhnout vlak ze žst. Mělník na vlečku;
 - tato činnost ale byla odložena z důvodu požáru HDV v žst. Mělník;
 - po 4:30 h dostal pokyn k jízdě do žst. Mělník pro zmíněný vlak;
 - na HDV s ním byl ještě posunovač;
 - vedoucí posunu zůstal na vlečce z důvodu střežení jednoho z přejezdů při následně zamýšlené jízdě posunového dílu;
 - vedoucí posunu mu sdělil, že je jízda posunového dílu povolena na 403. vlečkovou kolej k námezníku a že je tato kolej volná;
 - další případné informace např. ohledně postavení výhybek si nepamatuje;
 - posléze odjeli ze žst. Mělník jako posunový díl na vlečku;
 - při vjezdu na 403. vlečkovou kolej se ohlásil vedoucímu posunu;
 - ten mu sdělil, že střeží přejezd na 403. vlečkové koleji;
 - viděl, že je 403. vlečková kolej volná až do prostoru přejezdu;
 - **několik metrů před výhybkou č. 402 zjistil, že tato výhybka není přestavena pro jeho směr jízdy;**
 - přestavil brzdič z provozní brzy do rychlobrzdy;
 - z důvodu krátké vzdálenosti však došlo k bočnímu nárazu do soupravy odstavených vozů.
- strojvedoucí – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR vyplývá:
 - **přes výhybku č. 402 naposledy probíhala jízda drážních vozidel kolem půlnoci** (pozn. DI: v rámci předmětné směny ze 13. na 14. 4. 2019), **kdy s ní bylo posunovači manipulováno;**
 - za MU se necítí být odpovědný, protože odpovědnost za postavení výhybek nemá strojvedoucí, ale někdo jiný.

Ostatní skutečnosti v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR jsou podobné nebo zcela totožné jako ve výše uvedeném Zázpisu se zaměstnancem, proto zde nejsou opakovaně uváděny.

- vedoucí posunu – ze Zázpisu se zaměstnancem (sepsaného za účasti inspektora Dražní inspekce) mimo jiné vyplývá:
 - před nástupem na směnu nebyl fyzicky ani psychicky vyčerpán;

- na této vlečce slouží asi 2 roky;
- v době odpočinku před předmětnou směnou byl doma a odpočíval;
- kolem 22:00 h dne 12. 4. 2019 dostal od dispečerky Rail Cargo Operator pokyn k přestavení zátěže ze 403. na 404. vlečkovou kolej;
- z důvodu snížení hlučnosti prováděli posun zátěže přes kolejovou spojku mezi těmito vlečkovými kolejemi;
- nejdříve vytáhli celou zátěž za výhybku č. 402, následně pak provedli s kolegy posun sunutím zpět s celou touto zátěží směrem na 404. kusou vlečkovou kolej až k zarážedlu této koleje;
- poté zátěž před kolejovou spojkou (před výhybkou č. 403) rozdělili a s částí, která byla za HDV, provedli posun za výhybku č. 401;
- po přestavení výhybky č. 401 do opačné polohy soupravu nasunuli na ponechanou část soupravy;
- **nevzpomíná si, kdo z nich při těchto posunech jaké výhybky přestavoval;**
- **za správné postavení výhybek měl vždy odpovědnost on jakožto vedoucí posunu;**
- poté během noční směny prováděli posun pro jiného zákazníka;
- po skončení posunu odstavili HDV a odebrali se do odpočinkové místnosti, kde byli přibližně mezi 1:00 h a 4:30 h;
- kolem 4:30 h mu zavolala disponentka ČDC a požádala ho, aby jeli pro tzv. zátěž „Přerov“ stojící v žst. Mělník;
- na které koleji v žst. Mělník tato zátěž stála, si nepamatuje;
- nařídil posunovači, aby doprovázel HDV do žst. Mělník a aby se strojvedoucím přivezli určenou zátěž na vlečku;
- věděl, že je to zátěž určená na 403. vlečkovou kolej, a zpravil o tom i posunovače a strojvedoucího;
- dal pokyn posunovači k postavení posunové cesty ze 302. vlečkové koleje směrem k seřaďovacímu návěstidlu na spojovací koleji a zároveň mu přikázal, aby po jejím přejetí přestavil výhybku č. 101 směrem k výhybce č. 102, která byla postavena směrem na 403. vlečkovou kolej po předchozím posunu;
- po uplynutí asi 15 minut mu zavolal výpravčí žst. Mělník a sjednal s ním jízdu posunového dílu ze žst. Mělník zpět na vlečku;
- během posunu ze žst. Mělník mu strojvedoucí prostřednictvím radiostanice sdělil, že již s posunovým dílem vjíždí na 403. vlečkovou kolej;
- v této době se nacházel na přejezdu mezi 403. a 404. vlečkovou kolejí z důvodu jeho střežení – byl to obvyklý postup;
- díval se směrem k příjíždějícímu posunovému dílu;
- všiml si, že asi 50 metrů před výhybkou č. 402 začal posunový díl brzdit;
- poté viděl, jak HDV odbočuje směrem na 404. vlečkovou kolej přes kolejovou spojku;
- po chvíli došlo ke srážce a požáru;
- okamžitě zavolal na linku 112 a běžel směrem k HDV;
- když k HDV dobíhal, viděl, jak z HDV vystupují strojvedoucí i posunovač, kteří nebyli viditelně zraněni;
- všichni byli v šoku;
- o nefunkčním výhybkovém návěstidle výhybky č. 402 nevěděl;
- vztahy se všemi kolegy měl na dobré úrovni;
- za správné postavení výhybek v posunové cestě pro tento posunový díl byl

- zodpovědný právě on;
- **myslí, že kdyby bylo v provozu kompletní umělé osvětlení, tak by si špatně přestavené výhybky možná všiml;**
 - takto neviděl, že je výhybka č. 402 špatně přestavená po předchozím posunu;
 - nikoho ničím nepověřil, kromě přestavení výhybky č. 101, čímž pověřil posunovače posunového dílu.
- vedoucí posunu – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR vyplývá:
 - na 403. koleji prováděli kolem 22:00 h dne 12. 4. 2019 posun a po ukončení tohoto posunu **zapomněl přestavit výhybku**, jejíž číslo si nevybavil, do základní polohy;
 - bezprostředně před vznikem MU si nevzpomněl, že je tato výhybka špatně přestavená.

Ostatní skutečnosti v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR jsou podobné nebo zcela totožné jako ve výše uvedeném Zápisu se zaměstnancem, proto zde nejsou opakovaně uváděny.

- posunovač – ze Zápisu se zaměstnancem (sepsaného za účasti inspektora Drážní inspekce) mimo jiné vyplývá:
 - před nástupem na směnu nebyl fyzicky ani psychicky vyčerpán;
 - jednalo se o pravidelnou směnu podle jeho turnusu;
 - rozpis směn a jeho turnus mu vyhovoval;
 - na této vlečce slouží asi 4 roky;
 - přestávku během směny trávil odpočinkem, nespál;
 - kolem 4:30 h ho vedoucí posunu pověřil, že má jet se strojvedoucím do žst. Mělník pro zátěž od vlaku z Přerova a tuto zátěž přivézt zpět na vlečku;
 - poté odešli na HDV a jeli směrem do žst. Mělník;
 - cestou zastavili u výhybky č. 101, kterou přestavil směrem na vlečkovou kolej č. 403, čímž byl pověřen od vedoucího posunu;
 - po posunu v rámci žst. Mělník očekávali na stanovišti HDV pokyn k odjezdu na vlečku;
 - **nikdo jej nepověřil žádnými dalšími povinnostmi vedoucího posunové čety;**
 - po rozsvícení návěsti Posun dovolen se strojvedoucí s posunovým dílem rozjel směrem na vlečku;
 - posunová cesta byla postavena na 403. vlečkovou kolej, kam měli jet;
 - na 403. vlečkové koleji je výhybková spojka na 404. vlečkovou kolej, jejíž poloha ale není od výhybky č. 101 viditelná;
 - na HDV seděl na levé straně ve směru jízdy a pozoroval kolej před sebou;
 - **přibližně 30 – 50 metrů před výhybkou č. 402 si všiml, že kolejová spojka není přestavená pro jimi zamýšlenou jízdu posunového dílu;**
 - **ihned dal strojvedoucímu pokyn, aby zastavil;**
 - strojvedoucí patrně použil rychlobrzdu, zastavit posunový díl se mu ale nepodařilo;
 - následně došlo k boční srážce s odstavenými vozy na 404. vlečkové koleji;
 - po nárazu HDV vykolejilo, utrhla se nádrž, okolo níž začalo hořet;
 - ihned se strojvedoucí opustil stanoviště HDV;

- při vzniku MU neutrpěl žádné zranění;
 - po chvíli se na místo vzniku MU dostavily složky IZS;
 - vztahy na pracovišti považuje za dobré;
 - pracovní podmínky považuje za uspokojivé včetně zázemí;
 - dodal, že se v noci vypíná umělé osvětlení na vlečce a oni pracují a organizují jízdy drážních vozidel potmě pouze za svitu HDV a baterek.
- posunovač – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR vyplývá:
 - z důvodu vyzvání disponentky ČDC, že měli dojet do žst. Mělník pro zátěž, vyjeli samostatným HDV s vedoucím posunu a strojvedoucím do žst. Mělník;
 - po posunu a přivěšení zátěže v žst. Mělník spolu s vedoucím posunu a strojvedoucím jeli zpět na vlečku.

Pozn. DI: ve výpovědi poskytnuté PČR je **rozpor z hlediska přítomnosti vedoucího posunu na HDV**, který se na HDV nenacházel. Tuto skutečnost pak posunovač uvedl na pravou míru v Zápisu se zaměstnancem, viz dříve. Ostatní skutečnosti v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR jsou podobné nebo zcela totožné jako ve výše uvedeném Zápisu se zaměstnancem, proto zde nejsou opakovaně uváděny.

3.1.2 Jiní svědci

- výpravčí žst. Mělník – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - před nástupem na směnu nebyl fyzicky ani psychicky vyčerpán;
 - směna probíhala bez závad;
 - jízdu předmětného posunového dílu z vlečky do žst. Mělník sjednal s vedoucím posunu kolem 5.00 h;
 - následně dal pokyn signalistovi St. 2 žst. Mělník k obsluze zabezpečovacího zařízení pro vjezd do žst. Mělník;
 - po posunu v žst. Mělník se strojvedoucí ohlásil signalistovi St. 2, že je připraven k jízdě na vlečku;
 - **v 5:27 h sjednal s vedoucím posunu jízdu posunového dílu ze žst. Mělník do místa styku drah;**
 - následně dal svolení k posunu signalistovi St. 2 a sám obsloužil řídicí přístroj pro jízdu posunového dílu ze stanice na vlečku, a to konkrétně „Souhlas k obsluze návěstidla Se61“;
 - v 5:33 h posunový díl odjel ze žst. Mělník směrem na předmětnou vlečku do areálu přístavu;
 - poté již odevzdal dopravní službu – MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu až výpravčí denní směny v žst. Mělník, nikoliv on;
 - dodal, že zodpovědnost provozních zaměstnanců SŽDC v žst. Mělník je postavení posunové cesty pro jízdu z/na vlečku ke styku drah – tedy k/od hrotů výhybky č. 101.
- signalista St. 2 žst. Mělník – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - před nástupem na směnu nebyl fyzicky ani psychicky vyčerpán;
 - celá noční směna probíhala bez závad;

- po provedení posunových prací a odstavení HDV od vlaku (pozn. DI: Nex 61110) na 5. staniční kolej dostal příkaz od výpravčího žst. Mělník k přestavení posunového dílu (pozn. DI: zálohy Z2) na 4. obsazenou staniční kolej;
- po tomto provedeném posunu se mu po chvíli ozval přes radiostanici vedoucí posunu (pozn. DI: ve skutečnosti se jednalo o strojvedoucího), že jsou připraveni na jízdu „dolů“ na 403. vlečkovou kolej;
- tuto skutečnost následně oznámil výpravčímu žst. Mělník, který mu nařídil postavit posunovou cestu ze 4. staniční koleje na spojovací kolej;
- toto poté provedl, obsloužil zabezpečovací zařízení a sledoval jízdu posunového dílu.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Provozovatel dráhy a dopravce má přijaté postupy určující organizaci a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny (vnitřní technologické postupy).

V přijatých postupech provozovatele dráhy ČP, souvisejících s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

V přijatých postupech dopravce ČDC, souvisejících s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

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

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

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

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

V rámci šetření byla podrobně zanalyzována kontrolní činnost u všech zúčastněných zaměstnanců. U **strojvedoucího** byla zjištěna jediná závada ze dne 3. 4. 2019 – částečná neznalost dokumentace a interních postupů či vnitřních předpisů a dokumentace provozovatelů drah požadovaných pro výkon činnosti. U **vedoucího posunu** byl v rámci kontrolní činnosti zjištěn 1 nedostatek – pozdní střežení přejezdu v areálu vlečky. U **posunovače** pak byly v rámci kontrolní činnosti zjištěny drobné nedostatky ve více případech – stoupání na temeno kolejnice, nebezpečná jízda na HDV a nedodržení bezpečnostních ustanovení. **Žádné výše popsané nedostatky nicméně**

nelze dát do přímé souvislosti s nehodovým dějem této MU.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti u zúčastněných zaměstnanců nebyly zjištěny nedostatky. Kontrolní činnost týkající se zařízení dráhy je řešena v kapitole 3.4.2.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem a provozovatelem dráhy-vlečky „Vlečka – přístav Mělník“ je společnost České přístavy, a. s., se sídlem Jankovcova 6, 170 00 Praha 7 – Holešovice.

Dopravcem posunového dílu byla společnost ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 – Holešovice.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy ČP a dopravcem ČDC dne 4. 3. 2014, s účinností od 4. 3. 2014.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„Dopravce je povinen
a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze ...“;*
- § 1 písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„Pro účely této vyhlášky se rozumí:
m) jízdou podle rozhledových poměrů nezabezpečená jízda drážního vozidla řízená pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo tak, aby drážní vozidlo zastavilo před jiným drážním vozidlem ohrožujícím jeho jízdu a podle možností i před jinou překážkou, ...“;*
- § 12 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Výhybky kolejových spojek musí být po skončené manipulaci přestaveny do souhlasné polohy umožňující jízdu přímým nebo vedlejším směrem.“;
- § 35 odst. 1 písm. f), j), p) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo: ...
f) z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,*

- j) při posunu přizpůsobila rychlost jízdy jízdě podle rozhledových poměrů tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu ...;
- p) při posunu ... řídila hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů.“;
- dále je v souvislosti s porušením vnitřních předpisů uvedených v bodu 3.3.2 této ZZ nutno uvést i definiční § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Činnosti při provádění posunu, zejména pro zajištění odstavených drážních vozidel, pro posun za označnick, přes námezník, posun na více místech v stanici současně, posun na spádu větším než 1,5 ‰, posun na elektrizovaných traťových úsecích, posun pro obsluhu nákladistě, posun mezi dopravnami a posun při provozování drážní dopravy na vlečce se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“.

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

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

- čl. 2.8.3 Vlečkového provozního řádu:
„Maximální rychlost: 20 km/h.“;
- čl. 5.1.3 Vlečkového provozního řádu:
„Vedoucí posunu je zodpovědný za: „... správné postavení výhybek ve směru dopravní cesty posunu ...“;
- čl. 7.3.1 Vlečkového provozního řádu:
„Strojvedoucí je při provádění posunu povinen pozorovat trať a návěsti a přizpůsobit rychlost jízdy rozhledovým poměrům tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu.“;
- čl. 8.1.1 Vlečkového provozního řádu:
„Zaměstnanec řídící posun je povinen: c) před uvedením vozidel do pohybu zjistit pohledem nebo dotazem, případně není-li to zřetelem na místní poměry možné, co nejdříve v průběhu jízdy, zda pro každou zamýšlenou jízdu posunového dílu je správně postavena posunová cesta.“;
- čl. 8.2.1 Vlečkového provozního řádu:
„Strojvedoucí je povinen: ... dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů ...“;
- 3. odstavce kapitoly A.4 Přílohy č. 8 TDPP:
„Největší dovolená rychlost: ... 20 km/h.“;
- 5. odstavce kapitoly B.3 Přílohy č. 8 TDPP:
„Vedoucí posunu je zodpovědný ... za správné postavení výhybek ve směru dopravní cesty posunu.“.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

Jednotlivé výměnové zámky a způsob jejich obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.2 Součásti dráhy

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

U výhybkového návěstidla výhybky č. 402 byla během ohledání zjištěna závada – **výhybkové návěstidlo (těleso) neinformovalo o poloze zmíněné výhybky** – protáčelo se okolo své osy, nebylo zajištěno, polohu šlo změnit bez přestavení výhybky (pouhým silovým působením ruky na těleso) a návěstilo pochybnou návěst, viz Obr. č. 3. Nedostatku si nevšiml nikdo ze zúčastněných zaměstnanců na MU, viz kapitola 3.1.1.

Byly zjištěny nedostatky.

Zjištění:

- výhybkové návěstidlo u výhybky č. 402 se protáčelo, čímž došlo k porušení § 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. odst. 1, kde je mj. uvedeno, že „*návěstní soustava musí umožnit snadné, rychlé a jednoznačné vyjádření a vnímání návěstí a zajišťovat bezpečné provozování drážní dopravy.*“.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

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

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 742 183-8 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 1826/02-V.20, vydaný Drážním úřadem dne 3. 6. 2002. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 9. 11. 2018 s výsledkem, že „*Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách – ANO*“.

HDV 742 183-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – mechanickým rychloměrem METRA Blansko (rychloměrný proužek byl od výrobce KAPS COMM, s. r. o.), typ: 662A504, sériové číslo: 83055, rozsah

rychlostní stupnice: 0 – 150 km·h⁻¹. Odchylka času rychloměru od skutečného času činila + 2:00 minuty. Rychloměrný proužek byl za účasti DI vyjmut pověřenou osobou dopravce v 9:39 h.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 5:30 h rozjezd posunového dílu z žst. Mělník, na dráze 370 m dosaženo rychlosti 19 km·h⁻¹ – při této rychlosti dosáhl posunový díl po ujetí 1150 m hranice obvodu vlečky (výhybka č. 101);
- 5:35 h postupné zvyšování rychlosti až na hodnotu $v = 26 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ na dráze $s = 680 \text{ m}$, na dráze dalších 100 m pokles rychlosti na $v = 25 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$;
- 5:37 h **srážka s odstavenými vozy** na 404. vlečkové koleji při rychlosti $v = 25 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

V rámci jízdy posunového dílu nebyl před vznikem MU evidován pokles rychlosti. Tato skutečnost byla způsobena delším náběhem činnosti brzd posunového dílu (s ohledem na jeho vlastnosti a způsob brzdění).

Byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

- jízda předmětného posunového dílu rychlostí 26 km·h⁻¹ – tedy **překročení nejvyšší dovolené rychlosti**, která byla stanovena na 20 km·h⁻¹, čímž došlo k porušení:
 - § 35 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno, že: „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo ... i) za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost.“;
 - čl. 2.8.3 Vlečkového provozního řádu, kde je uvedeno, že „Maximální rychlost: 20 km/h“;
 - 3. odstavce kapitoly A.4 Přílohy č. 8 TDPP, kde je uvedeno, že „největší dovolená rychlost: ... 20 km/h“.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Organizace posunu předmětného taženého posunového dílu při jízdě ze žst. Mělník na vlečku byla následující: nejprve hovořil strojvedoucí se signalistou St. 2 žst. Mělník a oznámil mu, že jsou připraveni jet na 403. kolej na vlečce. Následně hovořil signalista St. 2 s výpravčím žst. Mělník a oznámil mu, že je posunový díl připraven k jízdě na vlečku a výpravčí posléze volal vedoucímu posunu, který se v té době nacházel v areálu vlečky u železničního přejezdu, že posunový díl je připraven k jízdě na vlečku.

Níže jsou uvedeny přepisy zde popsanych nahrávek. Další nahrávky k organizaci tohoto posunu nebyly na záznamovém zařízení nalezeny.

Datum a čas nahrávky: 13. 4. 2019, 5:25 h; délka nahrávky: 18 sekund.

Strojvedoucí směrem k signalistovi St. 2 žst. Mělník: „*Tak [jméno signalisty St. 2 žst. Mělník], z té čtvrté koleje jsme připravený dolů, čtyřista tři.*“

Datum a čas nahrávky: 13. 4. 2019, 5:28 h; délka nahrávky: 5 sekund.

Výpravčí žst. Mělník: „*Jo, [jméno signalisty St. 2 žst. Mělník]?*“

Signalista St. 2 žst. Mělník: „*Na čtvrté koleji jsou připravený dolů.*“

Výpravčí žst. Mělník: „*Dobrý rozum, dík.*“

Signalista St. 2 žst. Mělník: „*Taky.*“

Datum a čas nahrávky: 13. 4. 2019, 5:28 h; délka nahrávky: 24 sekund.

Vedoucí posunu: „*Ano, poslouchám.*“

Výpravčí žst. Mělník: „*Tak, eeeee, labská záloha dolu s Přerovem.*“

Vedoucí posunu: „*Dolu s Přerovem, tak dobře. Takže zatím, jo?*“

Výpravčí žst. Mělník: „*Dobrý ... [krátká nesrozumitelná část].*“

Pro jízdu ze žst. Mělník do areálu vlečky byl sjednán posun, ale v rámci analýzy nahrávek ze zařízení ReDat bylo zjištěno, že **posun nebyl sjednán** v souladu s předpisy SŽDC D1, TDPP a Vlečkovým provozním řádem, viz dále.

Dle platné TDPP, Přílohy č. 8, kapitoly B.2, odrážky 3, bodu a) v případě, kdy byla vlečka obsazena vedoucím posunu pro vlečku, měl o sjednání jízdy na vlečku žádat staniční vedoucí posunu výpravčího žst. Mělník osobně nebo telekomunikačním zařízením. Dále měl výpravčí žst. Mělník sjednat jízdu na vlečku s vedoucím posunu na vlečce a po udělení souhlasu sdělit staničnímu vedoucímu posunu číslo koleje, na kterou je jízda posunového dílu dovolena. Jelikož posunový díl na vlečku *doprovázel* (byl fyzicky přítomen na stanovišti HDV, problematika použití pojmu *doprovázet* je řešena dále v textu) posunovač, měl předat staniční vedoucí posunu informaci o čísle vjezdové koleje posunovači. Dle SŽDC D1 měl staniční vedoucí posunu, který byl výše uvedeným předpisem dopravce určen ke sjednání předmětného posunu, informovat dle čl. 1744 SŽDC D1 výpravčího o požadované technologii posunu a sdělit mu zároveň další informace, které výpravčí žst. Mělník potřeboval pro udělení svolení k posunu dle čl. 1692 SŽDC D1. Následně měl výpravčí žst. Mělník udělit svolení k posunu staničnímu vedoucímu posunu a signalistovi St. 2 žst. Mělník. Staniční vedoucí posunu měl následně dle čl. 1745 SŽDC D1 zpravit všechny zúčastněné zaměstnance o postupu prací, způsobu provedení posunu a o všech mimořádnostech, které jim nemohou být známy, a dle čl. 431 SŽDC D1 měl dát signalistovi St. 2 žst. Mělník pokyn k přestavení výhybek. Na základě toho by měl signalista St. 2 žst. Mělník postavit posunovou cestu od návěstidla L4 na vlečku. K tomu však nedošlo.

Posun byl sjednáván mezi strojvedoucím a signalistou St. 2 žst. Mělník, který informace předal výpravčímu žst. Mělník. **Tím došlo k porušení výše uvedeného**

ustanovení TDPP, Přílohy č. 8 a dále též čl. 1744 SŽDC D1 ve spojení s čl. 310 SŽDC D1. Výpravčí žst. Mělník přesto následně sjednal jízdu posunového dílu na vlečku s vedoucím posunu na vlečce, avšak ten výpravčímu nesdělil číslo koleje, na kterou je jízda posunového dílu dovolena. Výpravčí žst. Mělník tedy tuto informaci nemohl předat vedoucímu posunu staničnímu, který ji dále nepředal posunovači. **Tím došlo k opětovnému porušení uvedeného ustanovení TDPP.** Namísto toho výpravčí žst. Mělník udělil svolení k posunu pro předmětnou jízdu na vlečku, avšak v rozporu s čl. 1692 SŽDC D1 jej udělil pouze signalistovi St. 2 žst. Mělník, a navíc toto sdělení neobsahovalo všechny náležitosti dle uvedeného článku. Staniční vedoucí posunu se do organizace posunu fakticky vůbec nezapojil a nesplnění čl. 1745 SŽDC D1 tedy nelze relevantně posoudit. Jelikož posunovač nebyl nikým pověřen plněním povinností vedoucího posunové čety a ani jeden z vedoucích posunu tyto povinnosti rovněž neplnil, jednalo se během samotné jízdy posunového dílu na vlečku o posun bez posunové čety a posunovač byl pouze přítomen na stanovišti bez plnění povinností během jízdy. Takovou jízdu výše uvedené předpisy v době vzniku MU nezakazovaly, avšak lze zde vidět rozpor, kdy sjednáním posunu byl dle TDPP pověřen vedoucí posunu (dokonce vedoucí posunu jiné zálohy), a posun měl být tedy sjednán jako posun s posunovou četou, ve skutečnosti byl posun sjednán strojvedoucím jako posun bez posunové čety. Nicméně samotný posun na vlečku by byl tak jako tak (i při sjednání vedoucím posunu staničním) vykonán jako **posun bez posunové čety**. Tento stav Drážní inspekce projednala s dopravcem ČDČD dne 2. 5. 2019 (viz dále). Každopádně signalista St. 2 žst. Mělník přestavil výhybky v předmětné posunové cestě, aniž by k tomu dostal pokyn od zaměstnance řídícího posun anebo vedoucího posunové čety (z důvodu výše uvedeného rozporu je třeba uvažovat obě možnosti), čímž porušil čl. 431 SŽDC D1 a zároveň čl. 58 a čl. 73, písm. c) SŽDC Z1.

V rámci předchozí jízdy posunového dílu z vlečky do žst. Mělník se samostatným HDV **vedoucí posunu pověřil posunovače předmětného posunového dílu (viz kapitoly 3.1.1 a 4.2.1) přestavením výhybky č. 101 po jejím přejetí, což také posunovač vykonal.** Přestavení výhybky č. 101 do opačné polohy bylo z důvodu později plánované jízdy posunového dílu se zátěží zpět na vlečku. Při následné jízdě posunového dílu (již se zátěží) zpět na vlečku došlo postupně k projetí výhybek č. 101, 102, 401 a nesprávně postavené výhybky č. 402. Nesprávné postavení této výhybky měl dle TDPP, Přílohy č. 8, kapitoly B.3, 5. odrážky a čl. 8.1.1, písm. c) Vlečkového provozního řádu ještě před uvedením vozidel do pohybu zjistit vedoucí posunu, neboť dle stejného ustanovení a zároveň dle k 5.1.3 Vlečkového provozního řádu byl zodpovědný za správné postavení výhybek v posunové cestě. Vedoucí posunu nezkontroloval správné postavení žádné z výhybek v posunové cestě ani tím nikoho nepověřil, a tuto povinnost tedy nesplnil.

Strojvedoucí bezprostředně před výhybkou č. 402 překročil nejvyšší dovolenou rychlost na vlečce o $5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, čímž porušil ustanovení právních a vnitřních předpisů uvedená v kapitole 3.4.4. Strojvedoucí a posunovač zpozorovali ze stanoviště HDV nesprávně postavenou výhybku č. 402 tak pozdě, že ani při okamžitém zavedení rychločinného brzdění prakticky nedošlo k náběhu brzděného účinku, viz rozbor rychloměru v kapitole 3.4.4. Strojvedoucí tedy porušil čl. 7.3.1 Vlečkového provozního řádu, kde je uvedeno, že „*Strojvedoucí je při provádění posunu povinen pozorovat trať a návěsti a přizpůsobit rychlost jízdy rozhledovým poměrům tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu*“. Zároveň došlo též k porušení čl. 8.2.1 Vlečkového provozního řádu, kde je uvedeno, že „*Strojvedoucí je povinen: ... b) dodržet podmínky jízdy podle rozhledových*

poměrů“. Tím došlo k nedodržení ustanovení § 35 odst. 1 písm. f), p) vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Konec posunového dílu byl označen (při jízdě ze žst. Mělník na vlečku) koncovými návěstními obdélníkovými deskami (viz Obr. č. 4), což bylo v rozporu s ustanovením druhé odrážky v kapitole B.5.4 TDPP, kde je mj. uvedeno, že „*U končících vlaků* (pozn. DI: cílových vlaků v žst. Mělník) *snímá koncové návěsti posunová četa a ukládá je na svém pracovišti*“.



Obr. č. 4: Označení konce posunového dílu

Zdroj: DI

Předchozí posun, po kterém zůstala předmětná výhybka č. 402 přestavená pro jízdu odbočným směrem, tj. přestavení soupravy vozů ze 403. na 404. kolej, proběhl přes výhybkovou spojkou tvořenou dvojicí výhybek č. 402 a 403 z důvodu přítomnosti městské zástavby v bezprostředním okolí vlečky (zejména poblíž styku vlečky a spojovací koleje dráhy celostátní, bylo též uvedeno v kapitole 2.4.1), jelikož kvůli této zástavbě tam byly v noční době posunové práce zakázány, a tudíž nebylo mezi 22:00 a 6:00 možné použít spojovací kolej jako výtaznou.

Dražní inspekce analyzovala dokument s názvem **Technologická dokumentace Provozního pracoviště Nymburk pro stanici Mělník**, kde byly nalezeny určité rozpory a nejasnosti. Na základě těchto zjištění iniciovala Dražní inspekce dne 2. 5. 2019 jednání se zástupci ČDC, z něhož vyšly některé dílčí závěry, které byly zčásti popsány již výše:

A. V kapitole A.2.4 TDPP bylo projednáno ustanovení „1. Vedoucí posunu staniční je odpovědný za sjednávání posunu s výpravčím stanice Mělník.“, které je problematické v situaci, kdy je v žst. Mělník více posunových dílů dopravce ČDC. Na zjištění panovala shoda. ČDC zajistilo nápravu již před tímto jednáním, a to 5. změnou této dokumentace platnou od 1. 5. 2019, kde je v kapitole A.2.4 uvedeno obecně „vedoucí posunové čety je ve stanici pověřen sjednáváním posunu za strojvedoucího“ a v kapitole A.2.3 doplněno „V případě jakéhokoliv posunu samostatných HDV posunovacích záloh se vždy jedná

o posun s posunovou četou.“

B. V kapitole A.4 TDPP byly projednány dílčí nedostatky v plánu vlečky, kde chyběla část infrastruktury. Na zjištění panovala shoda. ČDC zajistilo nápravu a doplnilo chybějící infrastrukturu do plánu.

C. V kapitole B.2 Přílohy č. 8 v třetí odrážce byly projednány technologické postupy při žádosti o sjednávání jízdy výpravčím na předmětnou vlečku v případě, kdy je vlečka obsazena vedoucím posunu. Postup byl vytvořen pro situaci, kdy na vlečku jede záloha Z1. V situaci, kdy je jízda na vlečku na pokyn vozového disponenta zajišťována zálohou Z2, posunový díl zálohy Z2 je *doprovázen* jen posunovačem a vedoucí posunu zálohy Z2 se nachází na vlečce, nikoliv na samotném posunovém dílu zálohy Z2 ve stanici, se tento postup stává složitým, když vyžaduje, aby o sjednání posunu zálohy Z2 na vlečku výpravčího žádal vedoucí posunu staniční (Z1). Na zjištění panovala shoda. ČDC zajistilo nápravu a předmětné TDPP upravila (zjednodušila).

D. V kapitole B.3 Přílohy č. 8 v osmé odrážce byl projednán text celé této odrážky *„Každý pohyb posunového dílu, který tvoří železniční vozy a drážní hnací vozidlo musí zajišťovat nejméně strojvedoucí, vedoucí posunu a posunovač. Posun samotného drážního hnacího vozidla musí zajišťovat nejméně strojvedoucí a vedoucí posunu.“* a zejména slovo „zajišťovat“ z hlediska nejednoznačného významu. Výraz může znamenat přítomnost zaměstnanců na posunovém dílu (nebo bezprostředně u něj), plnění povinností posunové čety, nebo naopak pouhou přítomnost na předmětné vlečce (střežení přejezdu vedoucím posunu, zatímco strojvedoucí bez posunové čety objíždí soupravu). Na zjištění panovala shoda. ČDC sdělilo, že předmětné ustanovení vychází z dokumentu provozovatele dráhy „Vlečkový provozní řád“, a proto bude tento text projednán s provozovatelem dráhy, nicméně panovala shoda na nutnosti pojmout některé formulace přesněji či podrobněji. Ve změně platné od 1. 6. 2019 došlo k úpravě a nejednoznačný výraz „zajišťovat“ se zde již nevyskytuje.

E. V kapitole B.2 Přílohy č. 8 v poslední odrážce byl projednán text celé této odrážky *„Při jízdě z/na vlečky/u je dovoleno doprovázet posunový díl jen posunovačem.“* z hlediska jeho významu ve vztahu k předpisu SŽDC D1, který platí při jízdě do žst. Mělník. Výsledkem jednání bylo, že pokud je při jízdě z/na vlečky/u posunový díl *doprovázen* jen posunovačem, měl by být tento posunovač vedoucím posunové čety pověřen plněním povinností vedoucího posunové čety a jednalo by se o posun s posunovou četou. Pokud by posunovač nebyl pověřen, jednalo by se o posun (jízdu ze žst. Mělník na vlečku) bez posunové čety a posunovač by byl pouze přítomen na stanovišti, bez plnění povinností během jízdy. Taková situace mohla nastat v době vzniku MU nejednoznačným výkladem ustanovení kapitoly B.3 Přílohy č. 8, osmé odrážky (text uveden v předchozím odstavci). V době jednání byla částečně vyloučena ustanovením kapitoly A.2.3 TDPP: *„V případě jakéhokoliv posunu samostatných HDV posunovacích záloh se vždy jedná o posun s posunovou četou.“*, které bylo do TDPP doplněno 5. změnou. Situace posunu taženého posunového dílu byla v době jednání však stále řešena pouze nejednoznačným ustanovením kapitoly B.3 Přílohy č. 8, osmou odrážkou. Pojem „*doprovázet*“ by bylo vhodné upřesnit, resp. používat současné pojmy „posun s posunovou četou“ a „posun bez posunové čety“. ČDC znění upravilo do podoby: „Vjezd a odjezd „Obslužné jízdy“ na/z vlečky je dovoleno *doprovázet* jedním členem posunové

čety.“ Z uvedeného lze v kontextu dovodit, že se jedná o posun s posunovou četou, který sjednává vedoucí posunu.

Výše popsané úpravy byly v průběhu zpracovávání této zprávy postupně implementovány a došlo ke zjednodušení některých postupů a ke sjednocení s předpisem SŽDC D1.

Byly zjištěny nedostatky.

Zjištění:

- posun nebyl sjednán v souladu s TDPP, Vlečkovým provozním řádem a předpisem SŽDC D1 – dílčí nedostatky jsou uvedeny a zdůvodněny průběžně v textu výše;
- jízda předmětného posunového dílu rychlostí $26 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ – tedy **překročení nejvyšší dovolené rychlosti**, která byla stanovena na $20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ (viz též kapitola 3.4.4), čímž došlo k porušení:
 - § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno, že: „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo ... i) za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost.“;
 - čl. 2.8.3 Vlečkového provozního řádu, kde je uvedeno, že „Maximální rychlost: 20 km/h “;
 - 3. odstavce kapitoly A.4 Přílohy č. 8 TDPP, kde je uvedeno, že „největší dovolená rychlost: ... 20 km/h “;
- označení posunového dílu návěstí Konec vlaku v rozporu s kapitolou B.5.4, kde je mj. uvedeno, že „U končících vlaků snímá koncové návěsti posunová četa a ukládá je na svém pracovišti.“;
- nesledování návěstí, nejednání podle zjištěných skutečností a nedodržení jízdy dle rozhledových poměrů, mj. nepřizpůsobením rychlosti jízdy posunového dílu, čímž došlo k porušení:
 - § 35 odst. 1 písm. f), p) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno, že „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo ... z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností, ... při posunu ... řídila hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů...“;
 - čl. 7.3.1 Vlečkového provozního řádu, kde je uvedeno, že „Strojvedoucí je při provádění posunu povinen pozorovat trať a návěsti a přizpůsobit rychlost jízdy rozhledovým poměrům tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu“;
 - čl. 8.2.1 Vlečkového provozního řádu, kde je uvedeno, že „Strojvedoucí je povinen: ... b) dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.“.

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

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na její vznik. Komunikace popsaná v rámci jízdy posunového dílu ze žst. Mělník na vlečku je podrobně popsána v kapitole 3.5.1.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

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

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí, zaměstnanec ČDC, ve směně dne 12. 4. 2019 od 18:45 h, odpočinek před směnou 22:35 h;
- vedoucí posunu, zaměstnanec ČDC, ve směně dne 12. 4. 2019 od 19:00 h, odpočinek před směnou 24:00 h;
- posunovač, zaměstnanec ČDC, ve směně dne 12. 4. 2019 od 19:00 h, odpočinek před směnou 24:00 h.

Přestávky na jídlo a oddech u všech výše zúčastněných zaměstnanců byly čerpány ve vhodném časovém intervalu v noční době v areálu vlečky na odpočinkové místnosti, která je tam pro tyto účely zřízena; na průběh odpočinku si žádný zaměstnanec nestěžoval.

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

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce – u všech zúčastněných zaměstnanců je v Lékařském posudku o zdravotní způsobilosti k práci uveden závěr „je způsobilý“ (bez jakékoliv podmínky). Na zdravotní stav, fyzický či psychický stres si žádný ze zúčastněných zaměstnanců nestěžoval.

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

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

HDV řady 742 jako krátkým předstávkem vpřed, což znamená mírně ztížený výhled ze stanoviště. Vzhledem ke směrovému uspořádání kolejiště v místě vzniku MU (koleje v přímém směru) však tento vliv nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, neboť výhybkové návěstidlo vpravo od výhybky č. 402 bylo z prvního stanoviště HDV (vpravo ve směru jízdy) dobře viditelné a strojvedoucí ani posunovač si na špatný výhled z HDV nestěžoval.

Vedoucí posunu uvedl, že dle jeho názoru v případě zapnutého osvětlení areálu vlečky by si špatně přestavené výhybky možná všiml, při vypnutém umělém osvětlení neviděl, že byla výhybka č. 402 špatně přestavená po předchozím posunu. **Polohu výhybky č. 402 však měl pohledem zjistit již před uvedením vozidel do pohybu** na základě ustanovení TDPP, Přílohy č. 8, kapitoly B.3, 5. odrážky a čl. 8.1.1 Vlečkového provozního řádu. Drážní inspekce ověřila viditelnost v areálu vlečky za obdobných světelných podmínek (noční doba) – bylo orientačně zjištěno, že z prostoru přejezdu v km 0,900 nebyla poloha výhybky č. 402 pohledem jednoznačně zjistitelná, a pro splnění výše uvedeného ustanovení bylo tedy nutné k této výhybce dojít na vhodnou bližší vzdálenost.

Vypnuté osvětlení v zápisu se zaměstnancem zmínil i posunovač. Zde je však nutno uvést, že pro včasné upozorování nesprávného postavení výhybky zaměstnanci v jedoucím HDV je možné využít reflektoru HDV, který navíc byl v tomto případě i použit, případně je bezpodmínečně nutné odpovídajícím způsobem přizpůsobit rychlost právě světelným podmínkám. Nejvyšší dovolená rychlost však byla v tomto případě naopak překročena, viz kapitola 3.4.4.

Drážní inspekce nepochybuje, že kvalitní umělé osvětlení v areálu vlečky obecně přispěje ke zvýšení bezpečnosti, avšak vzhledem k nahodilému rozmístění kontejnerů nemusí být zajištěno dostatečné osvětlení všech míst na vlečce. Článek 4.2.1 Vlečkového provozního řádu navíc uvádí, že se výhybky samostatně neosvětlují.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI eviduje (v období od 1. 1. 2014 do doby vzniku předmětné MU) na dráhách železničních, kategorie vlečka, celkem **8 obdobných MU** (srážka a vykolejení drážních vozidel na dráze vlečce), jejichž příčinou vzniku byla zpravidla nesprávně postavená posunová cesta, resp. nesprávně přestavená výhybka. Celková škoda u těchto MU byla vyčíslena na 6 286 000 Kč, ke zranění či usmrcení osob u žádné z těchto MU nedošlo.

Žádnou z uvedených MU DI nešetřila.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 13. 4. 2019 přijel vlak Nex 61110 z žst. Přerov do žst. Mělník, odkud měl pokračovat jako tažený posunový díl do areálu předmětné vlečky. Posun na vlečku byl sjednán mezi vedoucím posunu a výpravčím žst. Mělník. Posléze tažený posunový díl odjel po rozsvícení návěsti dovolující posun ze žst. Mělník směrem na zmíněnou vlečku (po spojovací koleji), na stanovišti se v tu chvíli nacházel strojvedoucí a posunovač. Posunový díl projel po spojovací koleji, následně v areálu vlečky projel přes výhybky č. 101, 102 a 401. Vedoucí posunu se v tu chvíli nacházel na železničním přejezdu v prostoru vlečky, který střežil. Byl nautický úsvit, ještě téměř tma. Výhybka č. 402 (následující výhybka v posunové cestě) byla postavená směrem k výhybce č. 403 v sousední 404. vlečkové koleji (viz Obr. č. 2) – v této poloze byla ponechána od předchozího posunu organizovaného stejnými zaměstnanci. Vedoucí posunu, který má za povinnost výhybky přestavovat, tuto výhybku nepřestavil ani její správnou polohu před uvedením posunového dílu do pohybu nezkontroloval. Jízda posunového dílu ze žst. Mělník probíhala bez problémů a mimořádností až k výhybce č. 402, kde došlo k nezajištěné jízdě tohoto posunového dílu směrem na 404. vlečkovou kolej (tzn. ne zamýšleným směrem na 403. vlečkovou kolej, ale do odbočného směru), následkem čehož se posunový díl srazil s odstavenými vozy, které se na 404. vlečkové koleji nacházely. Bezprostředně poté došlo k vykolejení HDV a 3 vozů z čehož 2 vozy byly ze skupiny odstavených vozů na 404. vlečkové koleji a 1 vůz řazený za HDV v posunovém dílu.



Obr. č. 5: Výřez z videozáznamu zachycujícího vznik MU

Zdroj: ČP

Následkem MU se od HDV posunového dílu oddělila palivová nádrž, která následně explodovala, viz výřez na Obr. č. 5, a palivo z ní zčásti oteklo do místních vodotečí. Vedoucí posunu aktivoval bezprostředně po vzniku MU IZS. Při MU došlo k lehkému zranění strojvedoucího, který byl převezen do nemocnice k ošetření. Rovněž došlo ke škodě velkého rozsahu.

4.2 Rozbor

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

Šetřením MU bylo zjištěno, že výhybku č. 402 v posunové cestě předmětného posunového dílu **nepřestavil do přímého směru vedoucí posunu zúčastněného posunového dílu** – ten se k této skutečnosti vyjádřil v zápisu se zaměstnancem a mj. uvedl, že za toto měl zodpovědnost on sám a že na splnění této povinnosti zapomněl. Analýzou kamerových záznamů z vlečky bylo potvrzeno, že s výhybkou v průběhu noci z 12. na 13. 4. 2019 nemanipuloval nikdo jiný, tj. výhybka č. 402 zůstala v poloze pro jízdu DV odbočným směrem po předchozím posunu prováděném stejnou posunovou četou. Nesprávné postavení této výhybky měl dle TDPP, Přílohy č. 8, kapitoly B.3, 5. odrážky a čl. 8.1.1 Vlečkového provozního řádu ještě před uvedením vozidel do pohybu zjistit vedoucí posunu, neboť dle stejného ustanovení a zároveň dle článku 5.1.3 Vlečkového provozního řádu byl zodpovědný za správné postavení výhybek v posunové cestě. Vedoucí posunu nezkontroloval správné postavení žádné z výhybek v posunové cestě ani tím nikoho nepověřil, a tuto povinnost tedy nesplnil.

Dále bylo zjišťováno, zdali nemohl chybně přestavenou výhybku spatřit dříve strojvedoucí, příp. posunovač, protože čl. 7.3.1 Vlečkového provozního řádu říká, že „*Strojvedoucí je při provádění posunu povinen pozorovat trať a návěsti a přizpůsobit rychlost jízdy rozhledovým poměrům tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu*“. Strojvedoucí i přes zapnutý reflektor HDV včas nepozoroval výhybkové návěstidlo výhybky č. 402, které návěstilo pochybnou návěst, viz Obr. č. 3. Čas, po který mohl strojvedoucí či posunovač pozorovat návěst výhybkového návěstidla, byl však zkrácen tím, že strojvedoucí nepřizpůsobil rychlost, když bezprostředně před srážkou byla rychlost posunového dílu $25 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, namísto stanovených $20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Přičemž je potřeba zdůraznit, že nejvyšší dovolená rychlost není vždy rychlostí adekvátní, ale je třeba zvolit rychlost takovou, aby byly splněny všechny předpisové náležitosti týkající se mj. nutnosti jízdy podle rozhledových poměrů s přihlédnutím na osvětlení, místní poměry atd. Na výhybce č. 402 pak posunový díl jel odbočným směrem a následkem toho najel bočně do odstavených vozů na vedlejší 404. vlečkové koleji. K náběhu brzd před vznikem MU nedošlo, jelikož bezprostředně před srážkou nezačal posunový díl (s ohledem na své brzdné a dynamické vlastnosti) zpomalovat. Brzdění tedy bylo zavedeno bezprostředně před srážkou.

Skutečností, že výhybka č. 402 z dvojice výhybek č. 402 a 403 nebyla přestavená do zamýšlené polohy, si strojvedoucí všiml dle svého tvrzení až několik metrů před touto výhybkou, viz kapitola 3.1.1. Vedoucí posunu ve své výpovědi zároveň tvrdil, že v případě lepšího osvětlení vlečky by nemuselo k MU dojít. Předpoklad, že by kvalitní umělé

osvětlení areálu vlečky předešlo vzniku MU, nelze prokázat. Pokud vedoucí posunu neviděl polohu výhybky č. 402 z důvodu špatné viditelnosti, pak se měl jít o její poloze přesvědčit z kratší vzdálenosti, tj. zaujmout takové místo, z něhož by měl na postavení posunové cesty optimální výhled tak, aby dodržel stanovené technologické postupy. Pokud si vůbec neuvědomoval, že je výhybka špatně přestavená (což uvedl v podání vysvětlení, viz kapitola 3.1.1) ani si tuto polohu neověřil (i přes noční dobu a vypnuté osvětlení se dle kamerového záznamu k výhybce před jízdou posunového dílu nepřiblížil), nelze vypnuté osvětlení posuzovat v příčinné souvislosti vedoucí ke vzniku této MU.

V rámci šetření byla také analyzována kontrolní činnost (v období od 1. 1. 2018) u strojvedoucího, posunovače i vedoucího posunu. U strojvedoucího byla zjištěna jediná závada – částečná neznalost dokumentace a interních postupů či vnitřních předpisů a dokumentace provozovatelů drah požadovaných pro výkon činnosti. U vedoucího posunu pak byly zjištěny pouze drobné nedostatky ve střežení železničního přejezdu v areálu vlečky, viz kapitola 3.2.3. Případná překročení nejvyšší dovolené rychlosti u strojvedoucího nebyla v rámci kontrolní činnosti zjištěna, stejně tak nebyly zjištěny žádné závady týkající se správného postavení výhybek v posunové cestě vedoucím posunu.

Dle názoru dopravce ČDC je na vlečce nízká úroveň zabezpečení výhybek, posunu a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy na dané dráze – vlečce obecně, zejména s přihlédnutím ke značné intenzitě drážní dopravy, která dopravním výkonem výrazně převyšuje některé regionální a celostátní dráhy (např. počet přistavených vozů na vlečku za měsíc listopad 2019 byl dle sdělení dopravce 3 097 vozů). Z toho dopravce následně vyvozuje, že nízká úroveň zabezpečení v kombinaci s velkou četností jízd automaticky generuje vyšší pravděpodobnost vzniku obdobné MU a že zabezpečovací zařízení (které je mimo jiné standardem na dráhách – vlečkách s obdobnou intenzitou dopravního provozu provozovaných ČDC) by dokázalo obdobná selhání lidského činitele eliminovat a bylo by základním krokem ke zvýšení bezpečnosti.

Na předmětné vlečce skutečně není instalováno žádné zabezpečovací zařízení, ale pouze několik jednoduchých výměnových zámků (ke dni vzniku MU celkem 4). Tento stav je však dlouhodobý, za tohoto stavu byla uzavřena smlouva mezi provozovatelem dráhy ČP a dopravcem ČDC (viz bod 3.2.4 této ZZ), a tedy tímto stavem nelze omlouvat nedodržení stanovených technologických postupů zodpovědnými odborně způsobilými zaměstnanci dopravce ve vztahu k nehodovému ději této konkrétní MU.

V rámci šetření MU byla také zaměřena pozornost na sjednání posunu ze žst. Mělník do areálu vlečky, což vzniku MU předcházelo. Na základě nahrávek ze zařízení ReDat bylo zjištěno, že došlo k porušení předpisu SŽDC D1 a TDPP ze strany strojvedoucího, výpravčího žst. Mělník a signalisty St. 2 žst. Mělník a staničního vedoucího posunu zálohy Z1, který se sjednávání posunu odchýlně od předpisů vůbec nezúčastnil, podrobně viz kapitola 3.5.1. Tyto nedostatky nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nesprávně postavená posunová cesta.

Přispívajícími faktory mimořádné události bylo:

- nedodržení jízdy podle rozhledových poměrů, mj. nepřizpůsobením rychlosti jízdy posunového dílu;
- nesledování návěstí a nejednání podle zjištěných skutečností.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny mimořádné události byly:

- nedodržení technologických postupů nezkontrolováním správně postavené posunové cesty vedoucím posunu;
- nedodržení technologických postupů pro řízení hnacího drážního vozidla strojvedoucím.

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

Příčiny mimořádné události způsobené právním rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy vlečky ČP:

- výhybkové návěstidlo u výhybky č. 402 se protáčelo, čímž došlo k porušení § 5 vyhlášky 173/1995 Sb., odst. 1), kde je mj. uvedeno, že „*návěstní soustava musí umožnit snadné, rychlé a jednoznačné vyjádření a vnímání návěstí a zajišťovat bezpečné provozování drážní dopravy.*“.

U provozovatele dráhy celostátní SŽDC, resp. dopravce ČDC ve smyslu ustanovení o posunu:

- nesjednání jízdy posunového dílu ze žst. Mělník na vlečku podle TDPP, Přílohy č. 8, kapitoly B.2, odrážky 3, bodu a), kde bylo uvedeno, že „*Jízda na vlečku:*
a) *v případě, kdy je vlečka obsazena vedoucím posunu pro vlečku: o sjednání jízdy na vlečku žádá staniční vedoucí posunu výpravčího stanice Mělník osobně nebo telekomunikačním zařízením. ...*
V případě jízdy na vlečku dle bodu a) sjedná výpravčí stanice Mělník jízdu na vlečku s VP pro vlečku a po udělení souhlasu sdělí staničnímu vedoucímu posunu číslo koleje, na kterou je jízda posunového dílu dopravce ČDC dovolena ...“;
- neinformování výpravčího žst. Mělník zaměstnancem řídícím posun (strojvedoucím), resp. staničním vedoucím posunu, čímž došlo k porušení čl. 1744 SŽDC D1, kde je uvedeno, že „*Zaměstnanec řídící posun nebo vedoucí posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, musí včas před zahájením posunu informovat výpravčího o požadované technologii posunu (požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr provádět posun, předpokládaná doba posunu), pokud není tato technologie uvedena v tabulkách traťových poměrů nebo v technologických pomůckách grafikonu vlakové dopravy (Plán obsazení dopravních kolejí, Grafikon provozních procesů stanice, Pokyny pro výkon dopravní služby nebo Rozvrh sjednaných pravidelných obsluh vleček).*“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 1744 SŽDC D1 do souvislosti s definičním:
 - ◆ čl. 310 SŽDC D1, kde je uvedeno, že: „*Je-li nařízeno dát pokyn přímo, může se tak stát osobně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením nebo technickým zařízením, ale vždy bez prostředníka.*“;
- udělení svolení k posunu pro předmětnou jízdu na vlečku výpravčím žst. Mělník pouze signalistovi St. 2 žst. Mělník a absence některých náležitostí dle čl. 1692 SŽDC D1, kde je mj. uvedeno, že „*Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se svolením výpravčího. Výpravčí smí dát svolení k posunu, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová, parní) všech činných hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu. Při tomto svolení oznámí výpravčí zaměstnanci řídícímu posun nebo vedoucímu posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat:*
a) *na kterých kolejích určených pro jízdu vlaků je dovoleno posunovat;*
b) *čas, kdy se smí zahájit posun; čas, kdy má být povolený posun nejpozději*

ukončen;

c) které koleje určené pro jízdu vlaků bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené;

d) čas, kdy se musí ostatní koleje určené pro jízdu vlaků uvolnit;

e) kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit.

Při tomto svolení upozorní výpravčí zaměstnance řídícího posun nebo vedoucího posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, na mimořádnosti, které zaměstnanci řídícímu posun nebo vedoucímu posunové čety nemohou být známy a ovlivňují bezpečné provádění posunu (např. zajištění vozidel proti ujetí zárážkami místo ručními brzdami)....“;

- přestavení výhybek v zamýšlené posunové cestě signalistou St. 2 žst. Mělník, aniž by k tomuto dostal pokyn od zaměstnance řídícího posun (strojvedoucího) anebo od vedoucího posunu staničního, čímž došlo k porušení:
 - ◆ čl. 431 SŽDC D1, kde je mj. uvedeno, že „Při posunu se výhybky přestavují podle pokynů vedoucího posunové čety; při posunu bez posunové čety (kromě posunu samostatným hnacím vozidlem) podle pokynů zaměstnance řídícího posun.“;
 - ◆ čl. 58 SŽDC Z1, kde je mj. uvedeno, že „Obsluhující zaměstnanec musí při činnostech souvisejících s obsluhou ZZ vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených interními předpisy ČD, základní dopravní dokumentace a ostatními Technicko-normativními dokumenty a interními předpisy.“;
 - ◆ čl. 73 písm. c) SŽDC Z1, kde je mj. uvedeno, že „Obsluhujícímu zaměstnanci je zakázáno ... c) měnit bezdůvodně návěsti návěstidel mimo případu odvrácení hrozícího nebezpečí.“.

Výše uvedené nedostatky jsou podrobně popsány v kapitole 3.5.1.

Pouze u dopravce ČDC (pochybení stran organizace posunu ze žst. Mělník na vlečku jsou uvedena o odstavce výše):

- chybně zakreslená infrastruktura (kolejiště, označení návěstidel) na předmětné vlečce v Příloze č. 8 „Technologické dokumentace Provozního pracoviště Nymburk pro stanici Mělník“;
- označení posunového dílu návěstí Konec vlaku v rozporu s kapitolou B.5.4, kde je mj. uvedeno, že „U končících vlaků snímá koncové návěsti posunová četa a ukládá je na svém pracovišti.“.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy vlečky ČP přijal po vzniku MU následující opatření:

- zajistil odstranění zjištěných nedostatků na návěstidle výhybky;
- provedl kontrolu správné funkčnosti návěstidel u ostatních výhybek a tyto navíc označil reflexními páskami pro lepší viditelnost při nočním provozu vlečky.

Dopravce ČDC vydal po vzniku MU následující opatření:

- „Pan [vedoucí posunu] okamžitě ztratil odbornou způsobilost pro výkon funkce vedoucí posunu. Termín: ihned po MU.
- Pan [vedoucí posunu] vykoná mimořádnou odbornou zkoušku dle IN PERs28-B-2009. Termín: 10. 5. 2019.
- Pan [vedoucí posunu] nebude po dobu 5 měsíců vykonávat funkci vedoucího posunu. Termín: 1. 10. 2019.
- Panu [vedoucímu posunu] odebrat osobní ohodnocení za jeden měsíc v plné výši. Termín: 30. 11. 2019.
- Panu [vedoucímu posunu] bude předáno písemné upozornění zaměstnavatele pro porušení pracovní kázně. Termín: 31. 12. 2019.
- K mimořádné události bude vydán poučný list k seznámení všech provozních zaměstnanců ČDC. Termín: 31. 12. 2019.“

Drážní úřad nevydal žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce v návaznosti na zákonem č. 266/1994 Sb. svěřené pravomoci bezpečnostní doporučení v souvislosti s touto MU nevydává, nicméně považuje za nutné upozornit Drážní úřad, provozovatele dráhy a dopravce, že při šetření této MU bylo, ač tentokrát mimo příčinnou souvislost, opětovně zjištěno nedodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunu. **Tyto nedostatky, které se týkají problematiky posunu, jsou zjišťovány u mnoha MU, které DI šetří.** Příkladem takového nehodového děje může být např. [MU ze dne 3. 2. 2018 právě v přípojevé žst. Mělník](#), kdy v souvislosti s touto MU a jejími příčinami, které byly výše uvedeného charakteru, vydala Drážní inspekce bezpečnostní doporučení.

V Praze dne 10. března 2020

Ing. Matěj Pluhař v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Čechy,
pracoviště Praha

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

Ing. Jan Novák v. r.
pověřen řízením
Územního inspektorátu Čechy,
pracoviště Praha

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 6: Čelo posunového dílu po MU

Zdroj: DI