



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střet vlaku Os 18402 s osobou (zaměstnancem provozovatele dráhy) v železniční stanici Tábor

Pátek, 28. února 2020

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 18402 with the worker (the employee of the infrastructure manager) at Tábor station

Friday, 28th February 2020

č. j.: 6-739/2020/DI

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

1 SHRNU TÍ



Zdroj: DI

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 28. 2. 2020, 6:13 h.

Popis události: střet vlaku Os 18402 s osobou (zaměstnancem provozovatele dráhy, Správa železnic, státní organizace).

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie regionální, Horní Cerekev – Tábor, železniční stanice Tábor, výhybka č. 301, km 68,891.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 18402).

Následky: 1 usmrcená osoba;
celková škoda 6 140 Kč.

Bezprostřední příčina:

- pohyb zaměstnance provozovatele dráhy na provozované dopravní cestě a neopuštění průjezdného průřezu před jízdou vlaku Os 18402.

Příspěvající faktor:

- nebyl Dražní inspekci zjištěn.

Zásadní příčiny:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy pro činnosti na provozované nevyhloučené koleji při pohybu, pobytu a činnosti zaměstnanců v kolejišti.
- nekontrolování a nevyžadování plnění nařízených bezpečnostních opatření, a tím nezajištění bezpečnosti usmrceného zaměstnance provozovatele dráhy při jeho pohybu, pobytu a činnosti v kolejišti.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Dražní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Dražní inspekci vydáno.

SUMMARY

Grade:	an accident.
Date and time:	28 th February 2020, 6:13 (5:13 GMT).
Occurrence type:	an accident to a person caused by the rolling stock in motion.
Description:	the collision of the regional passenger train No. 18402 with the worker (the employee of the infrastructure manager).
Type of train:	the regional passenger train No. 18402.
Location:	a line between Horní Cerekev and Tábor stations, Tábor station, the switch No. 301, km 68,891.
Parties:	Správa železnic, státní organizace (the IM); České dráhy, a. s. (the RU of the regional passenger train No. 18402).
Consequences:	1 fatality; total damage CZK 6 140,-
Direct cause:	<ul style="list-style-type: none">the employee of the IM was moving in the operated train route and he did not leave the structure gauge while the train No. 18402 was moving.
Contributory factor:	none.
Underlying causes:	<ul style="list-style-type: none">failure to comply the established technological procedures of the IM for activities in the operated non-excluded track when employees move, stay and make activities in this track;failure to check and require the fulfillment of the ordered safety measures which result in situation when safety of the killed employee of the IM during his movement, stay and activity in the track was not ensured.
Root cause:	none.
Recommendation:	not issued.

Obsah

1 SHRUTÍ.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	11
2.1 Mimořádná událost.....	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	11
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření.....	12
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	13
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	13
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	14
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	14
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	14
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	14
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	15
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	15
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	15
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravy, včetně osob ve smluvním poměru.....	15
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	15
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	16
2.4 Vnější okolnosti.....	16
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	16
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	16
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	16
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	16
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.....	24
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	25
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	25
3.3 Právní a jiná úprava.....	26
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	26
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	27
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	28

3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	28
3.4.2	Součásti dráhy.....	29
3.4.3	Sdělovací a informační zařízení.....	29
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	29
3.5	Dokumentace o provozním systému.....	30
3.5.1	Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	30
3.5.2	Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	30
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	30
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	30
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	30
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	31
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	31
3.7	Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	32
4	ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	32
4.1	Konečný popis mimořádné události.....	32
4.1.1	Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	32
4.2	Rozbor.....	33
4.2.1	Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	33
4.3	Závěry.....	35
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.....	35
4.3.2	Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	35
4.3.3	Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	36
4.4	Doplňující zjištění.....	36
4.4.1	Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	36
5	PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	36
5.1	Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	36
6	BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	37

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
OC	Oblastní centrum provozu
OOPP	osobní ochranné pracovní prostředky
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PO	Provozní obvod
PS	provozní středisko
RZS	rychlá záchranná služba
ŘV	řídící vůz
SMV	silniční motorové vozidlo
ST	Správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej (traťové koleje)
ÚI	Územní inspektorát
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 309/2006 Sb.	Zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

nařízení vlády č. 168/2002 Sb.	nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
SŽDC Bp 1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC Bp 1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, schválený dne 2. 9. 2013, pod č. j. 31893/13-PERS, s účinností od 1. října 2013, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 28. 2. 2020.

Čas: 6:13 h.

Dráha: železniční, kategorie regionální, Horní Cerekev – Tábor.

Místo: trať 703 Horní Cerekev – Tábor, železniční stanice Tábor, výhybka č. 301, km 68,891.

GPS: 49.4104828N, 14.6823231E.

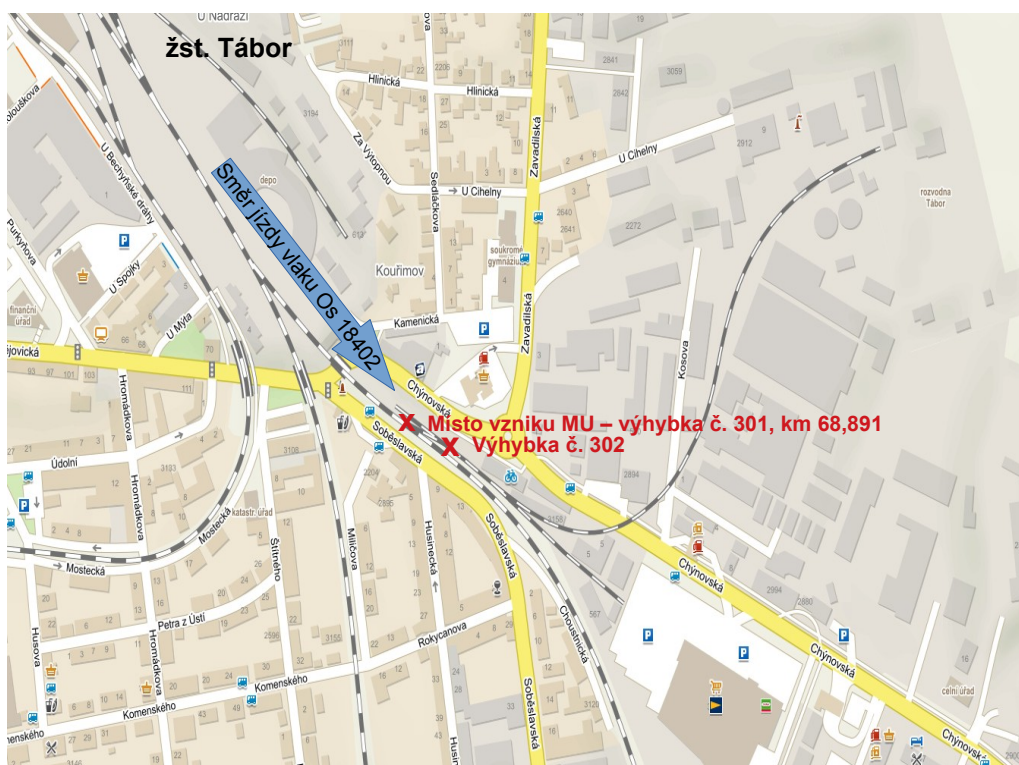


Obr. č. 1: Pohled na místo MU ve směru jízdy vlaku Os 18402 ze vzdálenosti, kdy strojvedoucí spatřil v pojížděné koleji osobu. Zdroj: DI

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

Dne 28. 2. 2020 došlo v žst. Tábor ke střetu vlaku Os 18402 s osobou, zaměstnancem provozovatele dráhy SŽ, pracovníkem údržby a oprav tratí, který stál v prostoru výhybky č. 301, ta byla postavena v přímém směru a byla součástí vlakové cesty pro vlak Os 18402, který měl stanoven pravidelný odjezd ze žst. Tábor v 5:05 h, ale ve skutečnosti odjel opožděn v 6:09 h z důvodu obratu soupravy od zpožděného vlaku Os

18403. Strojvedoucí (dle svého vyjádření) měl při jízdě z důvodu souběhu pojížděné koleje s pozemními komunikacemi a možného oslnění řidičů SMV zapnutá pouze poziční světla, nikoliv dálkový reflektor, viditelnost byla snižena (noční doba, padal sníh, foukal nárazový vítr). Po vyjetí z levostranného oblouku za železničním mostem spatřil ze vzdálenosti cca 40 m přímo v pojížděné koleji osobu, která stála v předklonu zády ke směru jízdy vlaku. Okamžitě dal lokomotivní houkačkou opakovaně návěst „Pozor“ a zavedl rychločinné brzdění, střetu s osobou ale pro krátkou vzdálenost nedokázal zabránit.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI

Ohledání místa MU se Drážní inspekce nezúčastnila, neboť prvotní informace týkající se MU nebyly úplné a správné. O zahájení šetření mimořádné události bylo rozhodnuto dodatečně, až po té, co jí provozovatel dráhy oznámil další skutečnost, avšak již po obnovení provozu na dráze. Při šetření MU DI vycházela ze zjištěných údajů z ohledání provozovatele dráhy SŽ.

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:	28. 2. 2020, v 6:30 h (tj. 17 min po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽ) a dopravce (ČD).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 28. 2. 2020, v 6:32 h (tj. 19 min po vzniku MU), na základě původně oznámených skutečností.

První oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce nebylo úplné a správné, provozovatel dráhy oznámil původně sraženou osobu v místě veřejnosti nepřístupném, která utrpěla zranění, a to přesto, že okamžitým následkem MU bylo usmrcení osoby, která byla zaměstnancem provozovatele dráhy při výkonu služby. O zahájení šetření ze strany DI bylo rozhodnuto až na základě druhého, doplňujícího ohlášení v 11:45 h dne 28. 2. 2020, v němž uvedl, že šlo o zaměstnance provozovatele dráhy ve službě, který na místě MU zemřel.

Rozhodnutí DI o zahájení šetření: 28. 2. 2020, a to na základě nově oznámených skutečností, které byly na COP DI dodatečně oznámeny v 11:45 h, tj. 5 h 32 min. po vzniku MU.

Šetření DI na místě MU: nebylo provedeno z důvodu prvního nepřesného ohlášení.

Sestavení vyšetřovacího týmu: 2x inspektor ÚI Čechy.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- pracovník údržby a oprav tratí PS ST Tábor, zaměstnanec SŽ, OŘ Plzeň, ST České Budějovice;
- vedoucí PS ST Tábor, zaměstnanec SŽ, OŘ Plzeň, ST České Budějovice;
- výpravčí žst. Tábor, zaměstnanec SŽ, OŘ Plzeň, PO Tábor.

Dopravce (ČD):

- osoba řídící DV (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 18402, zaměstnanec ČD, OCP Západ.

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

Vlak:	Os 18402	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	29	ŘV:	95 54 5 914 153 – 2	P
Počet náprav:	4	HdV:	95 54 5 814 153 – 3	P
Hmotnost (t):	47			
Potřebná brzdící procenta (%):	62			
Skutečná brzdící procenta (%):	120			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	70			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 18402:

- v době vzniku MU vlakem cestovalo 10 cestujících;
- výchozí stanicí byla žst. Tábor, konečnou stanicí žst. Horní Cerekev;
- poškozené DV je žlutě podbarveno;
- držitelem DV byly ČD, a. s.

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

Staniční kolej č. 4a, po které vlak Os 18402 odjel ve směru na Horní Cerekev, je vedena v přímém směru až k výhybce č. 3. Za touto výhybkou kolej přechází z přímého směru do mírného levého oblouku a za železničním mostem pokračuje v přímém směru k výhybce č. 301. Výhybka č. 301 je odbočnou výhybkou na dráhu – vlečku Teplárna Tábor a je ústředně stavěna výpravčím z DK JOP. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná, stoupá ve směru jízdy vlaku + 8,60 ‰. SZZ je 3. kategorie ESA – 11, ovládané místně z JOP, doplněné rychlostní návěstní soustavou. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku byla 70 km.h⁻¹.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem předmětné MU nebyly komunikační prostředky do doby vzniku MU použity. Komunikační prostředky byly použity až po jejím vzniku, a to k ohlášení vzniku MU.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

Na místě MU byla bezprostředně před jejím vznikem prováděna vizuální prohlídka kolejiště vedoucím zaměstnancem pohotovosti PS ST Tábor. Důvodem bylo zjištění

potřeby úklidu sněhu z výhybek č. 301 a č. 302. Dále byl v kolejišti přítomen podřízený zaměstnanec vedoucího PS ST Tábor.

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

- 6:13 h aktivace IZS vedoucím PS ST Tábor;
- 6:13 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 18402 výpravčímu žst. Tábor;
- 6:14 h ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Tábor vedoucímu dispečerovi CDP Praha;
- 6:29 h ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Praha pověřené osobě O18 SŽ;
- 6:30 h ohlášení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI jako zranění osoby v místě veřejnosti nepřístupném;
- 6:32 h udělení souhlasu k uvolnění dráhy COP DI ;
- 7:20 h zahájení ohledání místa MU zaměstnanci O18 SŽ;
- 9:10 h obnovení provozu;
- 10:00 h ukončení ohledání místa MU zaměstnanci O18 SŽ;
- 11:45 h doplňující ohlášení pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI – oznámení, že šlo o úmrtí zaměstnance provozovatele dráhy ve službě.

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 6:13 h, tj. v době vzniku MU, vedoucí PS ST Tábor.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, obvodní oddělení Tábor;
- Rychlá záchranná služba Tábor;
- Hasičská záchranná služba SŽ, JPO České Budějovice;
- Hasičský záchranný sbor Jihočeského kraje, územní odbor Tábor.

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:

- usmrcení zaměstnance provozovatele dráhy (zaměstnance údržby a oprav tratí).

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- ŘV (vlak Os 18402) 6 140 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 6 140 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: tma, zataženo, 0 °C, nárazový vítr, sněžení, viditelnost snížena.

Geografické údaje: staniční kolej je v místě vzniku MU vedena přímým směrem, ve směru jízdy vlaku stoupá + 8,60 ‰.

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

- vedoucí PS ST Tábor – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl:
 - jeho zdravotní stav a osobní situace před vznikem MU byly v pořádku;
 - dne 27. 2. 2020 mu volal výpravčí žst. Tábor a oznámil mu, že na trati D3 Tábor – Bechyně v dopravně D3 Malšice bude nutné vyčistit výhybky od sněhu z důvodu křižování vlaků;
 - dne 28. 2. 2020 ve 2:45 h telefonicky oznámil podřízenému zaměstnanci SŽ, OŘ Plzeň, ST České Budějovice, PS Tábor, který měl předepsanou pohotovost, že budou mít výjezd;
 - na pracoviště PS ST Tábor se dostavil ve 3:20 h, zde seznámil podřízeného zaměstnance s plánem práce, poučil ho o bezpečnosti práce a zápis o tomto poučení zaznamenal do jeho Služební knížky;
 - ve 3:30 h šel připravit služební automobil k jízdě a ve 3:50 h odjeli s podřízeným zaměstnancem z PS ST Tábor, ve 4:15 h přijeli do dopravní D3 Malšice, odkud telefonicky oznámil dirigujícímu dispečerovi žst. Bechyně příjezd do dopravní D3 Malšice;
 - ukončení práce a odjezd z dopravní D3 Malšice oznámil dirigujícímu dispečerovi žst. Bechyně v 5:00 h;
 - v 5:15 h přijeli na zastávku Horky u Tábora, kde odklidili sníh z nástupiště, potom odjeli do žst. Tábor, kde byli v 5:30 h a začali uklízet sníh z nástupiště u koleje č. 403;

- zde je viděl dozorce výhybek, který uklízel sníh z výhybek, požádal je, jestli by služebním automobilem nedojeli k výhybce č. 301 a 302, které jsou na druhé straně žst.;
- odjeli na parkoviště pod výhybkou č. 302, po zastavení řekl podřízenému zaměstnanci, aby počkal u služebního automobilu, a šel prohlédnout stav výhybek sám;
- když stál v prostoru výhybky č. 302, přišel za ním podřízený zaměstnanec s požadavkem o volno nebo dovolenou, měli asi minutový hovor o tom, že mu vyhoví;
- v té době stáli na stezce vedle výhybky č. 302 v úrovni její srdcovky;
- vlečková výhybka č. 302 Teplárny Tábor není pravidelně provozována, byla v tu dobu zapadána sněhem, chtěl se proto telefonicky spojit s výpravčím žst. Tábor, jestli je nutné z výhybky odstranit sníh a případně se domluvit na bezpečnostním opatření při vykonávané práci;
- myslel si, že nechal služební mobilní telefon ve služebním automobilu, a proto se vydal směrem na parkoviště, po nějaké době zjistil, že má telefon v kapse pod pracovním oděvem;
- po vyjmutí telefonu uslyšel za zády houkání vlaku, otočil se a uviděl na sousední traťové koleji osvětlený vlak, který brzdil;
- zdůraznil, že po jeho rozhovoru s podřízeným zaměstnancem o udělení volna mu nedával žádný příkaz k zahájení jakékoliv práce na výhybkách č. 301 a 302;
- zároveň uvedl, že po jejich rozhovoru byl z důvodu chůze na parkoviště otočen zády, s podřízeným zaměstnancem neměl vizuální kontakt a nemůže proto říci, co v tomto okamžiku dělal a kde se pohyboval;
- po zastavení vlaku nikde podřízeného zaměstnance neviděl, ve střední části výhybky č. 301 zaregistroval něco, co vypadalo jako ležící tělo, okamžitě se rozběhl k tomuto místu a zjistil, že je to horní část pracovního oděvu výstražné barvy;
- potom běžel ke stojící soupravě vlaku (zleva ve směru jízdy vlaku) a zde zjišťoval, jestli není pod vlakem;
- po oběhnutí soupravy před čelem vlaku uviděl podřízeného zaměstnance zaklíněného na pravé straně pod stanovištěm strojvedoucího;
- zjišťoval, jestli žije, protože nebyla vidět žádná zranění, a požádal strojvedoucího, aby trochu popojel zpět a mohl dát případně první pomoc;
- po popojetí vlaku zpět nešlo s tělem nijak hnout, a tak volal IZS na tel. č. 112;
- přibližně za čtyři minuty přijela PČR, HZS, jejíž příslušníci zjistili, že je mrtvý, a pak přijela RZS;
- poskytnutí první pomoci nebylo až do příjezdu HZS možné z důvodu zaklíněného těla pod vlakem a nemožného přístupu k němu.

Doplňující otázky osoby provádějící zápis se zaměstnancem:

otázka: „Dne 28. 2. 2020 jste byl vedoucím prací pracovní skupiny na odklízení sněhu ve Vašem obvodu. Jaký měla pracovní skupina počet pracovníků“?

odpověď: „Jeden pracovník a já jako vedoucí pracovní skupiny“.

otázka: „Z jakého důvodu jste prokazatelně nepoučil podřízeného zaměstnance o všech mimořádnostech na pracovišti a neupozornil jste ho na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy podle předpisu SŽDC Bp1, čl. 99 b, c“?

odpověď: „Podle mého názoru jsem ho prokazatelně poučil ve smyslu čl. 99 předpisu SŽDC Bp1 a to tím, že jsem ho ústně seznámil o způsobu prací, bezpečnostních předpisech při těchto pracích a toto jsem potvrdil zápisem v jeho Služební knížce“.

otázka: „Z jakého důvodu není ve Služební knížce podřízeného zaměstnance pod zápisem o poučení od Vás také jeho podpis“?

odpověď: „Nevím“.

otázka: „Z jakého důvodu jste nedodržel ustanovení čl. 137 předpisu SŽDC Bp1, ve kterém se stanovuje, že základní podmínkou veškeré práce na zařízení je povinnost sjednání podmínek práce na zařízení mezi osamělým zaměstnancem nebo vedoucím prací a dopravním zaměstnancem a dále celé znění výše uvedeného článku v platném znění při Vámi vykonávané práci (odklízení sněhu) v žst. Tábor“?

odpověď: „Za stávající situace, kdy k nástupišti byla přistavena souprava k nástupu cestujících, jsem vyhodnotil pohyb pracovní skupiny na nástupišti jako bezpečný bez sjednání bezpečné práce s výpravčím. Rozsah prováděných odklízecích prací nevyžadoval vstup zaměstnanců do průjezdného průřezu koleje č. 403“.

otázka: „Z jakého důvodu jste neukončil práce na zařízení v provozované nevyhloučené dopravní cestě, výhybka č. 301, podle předpisu SŽDC Bp1, čl. 142, kdy práce na zařízení v provozované dopravní cestě a její zabezpečení musí probíhat přesně ve smyslu jednotlivých ustanovení tohoto předpisu. Při neplnění daného postupu nesmí dojít k zahájení práce na zařízení nebo započaté práce na zařízení musí být okamžitě ukončeny. To platí jak v případě práce na zařízení vykonávané osamělým zaměstnancem, tak i v případě pracovní skupiny“?

odpověď: „Protože práce na zařízení, výhybky č. 301 a č. 302, nebyly zahájeny z důvodu, že jsem neměl sjednány podmínky pro zahájení prací na zařízení, tak jsem nedal žádný pokyn ani příkaz podřízenému zaměstnanci k tomu, aby se jakýmkoliv způsobem pohyboval a pracoval v průjezdném průřezu koleje Teplárna Tábor, výhybka č. 302 ani v průjezdném průřezu staniční koleje 301-3k výhybka č. 301. Mohu říci, že podřízený zaměstnanec se rozhodl pouze ze své vlastní vůle a podle svého rozhodnutí vstoupit bez mého vědomí do průjezdného průřezu staniční koleje v oblasti výhybky č. 301“;

- vedoucí PS ST Tábor – v Záznamu o podaném vysvětlení DI mimo jiné uvedl:
 - dne 28. 2. 2020 byl při nástupu na směnu odpočatý a zdráv, vztahy mezi ním a nadřízenými, podřízenými a spoluzaměstnanci neměly na výkon jeho služby vliv;

- zaměstnavatelem je seznámen a zná ustanovení vztažných předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v provozované dopravní cestě vzhledem k náplni jeho pracovní činnosti;
- na pracoviště PS Tábor se dostavil ve 3:20 h, zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ, pracovník údržby a oprav tratí tam již byl, seznámil ho tedy s tím, co a kde budou dělat, poučil o bezpečnosti práce a toto zapsal do jeho Služební knížky;
- ve 4:15 h přijeli služebním automobilem do dopravní D3 Malšice, odkud zavolal mobilním telefonem dirigujícímu dispečerovi v žst. Bechyně, se kterým se domluvili na čištění výhybek č. 2 a č. 6 od sněhu a dále o způsobu zajištění bezpečnosti práce a vzájemného dorozumívání, tj. kdy pojede nejbližší vlak a předání informací mobilním telefonem;
- dirigující dispečer mu sdělil, že nyní žádný vlak nepojede a potřebné křižování vlaků v dopravně D3 Malšice proběhne až po ukončení jejich práce;
- práci ukončili ve 4:58 h, její ukončení a odjezd z dopravní telefonicky oznámil dirigujícímu dispečerovi;
- v 5:30 h přijeli do žst. Tábor na tzv. místní nádraží (nádraží, ze kterého odjíždějí vlaky na trať Tábor – Bechyně), kde chtěl zjistit stav sněhové pokrývky na nástupišti;
- na nástupišti již byla přistavena souprava, do které nastupovali cestující, takže v délce stojících vozů sních shrnuli;
- zde za nimi přišel zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ – dozorce výhybek, který v tomto obvodu čistil výhybky, a požádal je, zda by nedojeli k výhybkám č. 301 a č. 302, protože tam zatím sám nemůže;
- v 6:03 h přijeli na parkoviště pod výhybkami č. 301 a 302, zde vystoupil. Řekl podřízenému zaměstnanci, že dojde nejdříve zhodnotit situaci, a odešel z parkoviště po stezce k výhybce č. 302;
- při prohlídce výhybky č. 302 k němu přišel podřízený zaměstnanec a zeptal se ho, jestli by mu dal mimořádně na řádnou směnu dovolenou;
- domluvili se na tom, že za této situace mu samozřejmě dovolenou poskytne;
- podřízený zaměstnanec zůstal stát na stezce u výhybky č. 302, v ten okamžik ho přestal sledovat a pokračoval v prohlídce výhybky č. 302;
- usoudil, že je potřeba sních z výhybky odstranit. Chtěl se tedy telefonicky zeptat výpravčího žst. Tábor ve směně, jestli je nutné čistit výhybky č. 301 a 302 od sněhu hned, nebo jestli je to možné udělat později;
- začal ve svém pracovním oděvu hledat služební mobilní telefon, ale nemohl ho najít, proto se domníval, že ho nechal ve služebním automobilu;
- vyšel směrem k zaparkovanému služebnímu automobilu, ale během chůze při dalším prohlídce oděvu zjistil, že má mobilní telefon v kapse kalhot, kam ho obvykle nedává, potom chtěl zavolat výpravčímu žst. Tábor ve směně;
- celou tuto dobu byl k podřízenému zaměstnanci otočen zády, a proto nevěděl, co v tomto časovém úseku dělá;
- po ukončení rozhovoru s podřízeným zaměstnancem na téma jeho dovolené nedal žádný příkaz k zahájení jakékoliv činnosti na výhybkách č. 301 a 302, protože zatím neměl s výpravčím sjednány podmínky k zajištění bezpečnosti;
- když držel mobilní telefon v ruce, stál u hrotu výhybky č. 302 a uslyšel lokomotivní houkačku, otočil se směrem ke zvuku a spatřil jedoucí soupravu Regionova, která zpomalovala, vlak ho minul a zastavil asi 50 m od něho, v ten moment si uvědomil, že podřízeného zaměstnance nikde nevidí;

- zahlédl v prostoru výhybky č. 301 na hlavách pražců nějaký ležící předmět a napadlo ho, že byl vlakem odhozen, a běžel na toto místo, tam zjistil, že se jedná pouze o jeho kabát výstražné barvy;
- pak běžel ke stojícímu vlaku z levé strany, v kolejišti žádné tělo neviděl;
- přeběhl kolej před stanovištěm strojvedoucího a tam spatřil před první nápravou pod vlakem ležet podřízeného zaměstnance, který byl zaklíněn mezi kolem a čelem vozidla;
- pokusil se ho sám vyprostit, ale to se mu nepodařilo, proto požádal strojvedoucího, aby popojel se soupravou max. 20 cm zpět, aby konstrukce čela vozidla uvolnila sevření těla, ani potom se mu nepodařilo s jeho tělem jakkoliv pohnout;
- zavolał mobilním telefonem na linku 112 a oznámil vznik zranění osoby vlakem;
- následně vyčkal příjezdu složek integrovaného záchranného systému;
- po celou dobu výkonu služby dne 28. 2. 2020 si byl vědom, že je vedoucím zaměstnancem a z tohoto postavení vyplývají povinnosti v organizování a řízení činnosti podřízeného zaměstnance včetně zajištění jeho bezpečnosti a ochrany zdraví při práci;
- při nástupu do směny dne 28. 2. 2020 podřízeného zaměstnance prokazatelně poučil o všech mimořádnostech na pracovišti a upozornil ho na povinnost dodržování zásad bezpečné práce, pracovních a technologických postupů, provedl zápis do jeho Služební knížky, tento zápis podepsal, Služební knížku vrátil na stůl v šatně, kde v té době oba byli, a pak odešel čistit služební automobil od sněhu;
- podmínky pro zajištění bezpečnosti před vstupem na provozovanou dopravní cestu podle ustanovení Staničního řádu žst. Tábor s výpravčím hlavní služby nesjednával, protože se s ním chtěl domluvit, jestli skutečně požaduje vyčistit výhybky v tuto dobu;
- podle vlastní znalosti místních poměrů věděl, že výhybka č. 301 je pojížděna pouze v přímém směru a její zasněžení nemá vliv na jízdu vlaků;
- na žádost zaměstnance provozovatele dráhy SŽ – dozorce výhybek, odjeli s podřízeným zaměstnancem po ukončení úklidu sněhu z nástupiště u koleje č. 403 místního nádraží žst. Tábor k výhybkám č. 301 a č. 302. V případě, že by následně usoudil o vyčištění výhybek v tomto čase, sjednal by podmínky pro zajištění bezpečnosti práce podle ustanovení čl. 137 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1;
- po příjezdu na parkoviště u výhybek č. 301 a č. 302 řekl podřízenému zaměstnanci, aby zůstal v autě, ale nedal mu žádný pokyn ke vstupu do prostoru kolejiště. Neviděl, že by vstoupil na provozovanou dopravní cestu;
- před příjezdem vlaku Os 18402 stál v prostoru výhybky č. 302, zády ke směru jízdy vlaku do žst. Tábor a zády k výhybce č. 301, do prostoru výhybky č. 301 neviděl a nemohl vidět, že podřízený zaměstnanec o své vůli vstoupil do prostoru výhybky č. 301;
- strojvedoucí vlaku Os 18402 – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl:
 - jeho zdravotní stav a osobní situace před vznikem MU byly v pořádku;
 - dne 28. 2. 2020 přivezl v 6:00 h do žst. Tábor vlak Os 18403 ze žst. Pelhřimov, který byl na pravidelném příjezdu opožděn přibližně o 1:10 h.;

- po příjezdu do žst. Tábor přešel na druhé stanoviště a po splnění podmínek k odjezdu vlaku odjel cca v 6:06 h směrem na žst. Chýnov;
 - viditelnost byla snížena – byla ještě tma, povětrnostní podmínky byly nepříznivé, padal sníh, foukal nárazový vítr;
 - na stanovišti strojvedoucího byl sám, měl rozsvícena poziční světla z důvodu souběhu silničních komunikací, na kterých je silný provoz SMV s koleji, po které jel;
 - postupně zvyšoval rychlost jízdy na 50 km.h⁻¹ a po vyjetí z levostranného oblouku náhle spatřil ve vzdálenosti cca 40 m osobu, která stála v koleji, po které jel;
 - osoba byla oblečena v oděvu výstražné barvy a stála v mírném předklonu, zády k vlaku;
 - okamžitě použil lokomotivní houkačku a zavedl rychločinné brzdění, periferně při tom zahlédl vlevo ve směru jízdy vlaku cca 5 m od průjezdného průřezu koleje stojící osobu (asi pravým bokem k čelu vlaku) oblečenou v oděvu výstražné barvy;
 - i přes intenzivní brzdění a stále opakované používání lokomotivní houkačky osoba nereagovala a došlo ke střetu;
 - po ujetí cca 110 – 120 m od místa střetu se mu podařilo zastavit vlak;
 - osoba (muž), který stál mimo kolej, přiběhl k bočnímu oknu stanoviště strojvedoucího (vpravo ve směru jízdy vlaku) a žádal o zavolání lékařské pomoci;
 - poté se snažil sraženou osobu vyprostit, ale nedařilo se mu to, a tak ho požádal, aby s vlakem popojel zpět, to neprodleně udělal;
 - rychlou lékařskou pomoc zavolala vlaková četa, vznik MU strojvedoucí ohlásil výpravčímu žst. Tábor a strojmistřovi;
- výpravčí žst. Tábor – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl:
 - na směnu nastoupil dne 28. 2. 2020 v 5:30 h;
 - vlak Os 18402 odjížděl opožděn o 63 minut z důvodu obratu soupravy od zpožděného vlaku Os 18403;
 - provedl předepsané úkony k odjezdu vlaku a postavil vlakovou cestu;
 - v 6:13 h mu mobilním telefonem volal strojvedoucí vlaku Os 18402, že v obvodu výhybky č. 301 došlo ke střetu s osobou;
 - od jeho nástupu do směny až do vzniku MU s ním nikdo práci v kolejišti nesjednával;
 - žádný záznam nebyl ani v předávce služby;
 - dirigující dispečer ze žst. Bechyně mu o práci v kolejišti, prováděné v žst. Tábor také nic neoznamoval;
 - MU ohlásil dle Ohlašovacího rozvrhu;
- výpravčí žst. Tábor – v Záznamu o podaném vysvětlení DI mimo jiné uvedl:
 - na směnu nastoupil dne 28. 2. 2020 v 5:30 h, byl odpočatý a zdrav, vztahy mezi ním a podřízenými nebo nadřízenými zaměstnanci neměly na výkon jeho služby vliv;
 - zaměstnavatelem je seznámen s bezpečností a organizováním práce;

- výpravčí z noční směny mu nepředával žádný požadavek na úklid sněhu ani jinou práci v kolejišti, nebyl mu předán žádný bezpečnostní štítek, a tím z jeho strany ani požadavek na varování před jedoucimi drážními vozidly;
- vlak Os 18402 ve směru na Horní Cerekev byl na svém odjezdu více než hodinu opožděn, postavil jeho odjezdovou cestu a vlak po součinnosti vlakvedoucího se strojvedoucím odjel;
- v 6:13 h mu strojvedoucí vlaku Os 18402 radiostanicí ohlásil, že srazil osobu v kolejišti;
- vznik MU ohlásil dispečerovi CDP Praha a osobně zaměstnanci nehodové pohotovosti žst. Tábor;
- požadavek na práci v kolejišti musí být písemně uveden v telefonním zápisníku s podpisem příslušného zaměstnance a výpravčí si zavede varovný štítek, který je vidět na monitoru JOP, obsahem je i způsob dorozumívání a varování včetně doby vyklizení pracovního místa;
- pokyn k úklidu sněhu v obvodu nebo mimo obvod žst. Tábor dozorcí výhybek žst. Tábor ani vedoucímu PS ST Tábor v žádném případě nedával;
- vedoucí PS ST Tábor ho po odjezdu vlaku Os 18402 telefonicky nekontaktoval a po vzniku MU také ne;
- dozorci výhybek žst. Tábor – v Záznamu o podaném vysvětlení DI mimo jiné uvedl:
 - zaměstnavatelem je seznámen s bezpečností a organizováním práce;
 - při nástupu na směnu byl odpočatý a zdrav, vztahy mezi ním a podřízenými nebo nadřízenými zaměstnanci neměly na výkon jeho služby vliv, směnu převzal dne 28. 2. 2020 v 5:30 h v kanceláři výpravčího hlavní služby, zde se oblékl do pracovního oděvu a ochranné výstražné vesty a dle pokynu výpravčího se odebral na místní bechyňské nádraží, kde měl provádět obrat soupravy vlaku;
 - při této činnosti je třeba přestavovat výhybky, které bylo třeba při jejich obsluze očistit od sněhu, protože jinak by nešly řádně přestavit;
 - při provádění této činnosti uviděl vedoucího PS ST Tábor s ještě jedním zaměstnancem, kterého znal od vidění, uklízet sníh na nástupišti bechyňského nádraží;
 - protože stále padal sníh, napadlo ho se zeptat, aniž by byl k vedoucímu provozního střediska Správy tratí v nadřízeném nebo podřízeném stavu, jestli by nedojeli zkontrolovat výhybky č. 301 a č. 302, ten odpověděl, že ano;
 - pak odešel do dopravní kanceláře;
 - dozorcí výhybek žst. Tábor nevedou žádnou samostatnou písemnou dokumentaci k předávce služby, ta je obsahem dopravního deníku výpravčího a v něm se uvádí pouze časový údaj o předání a převzetí služby;
 - od výpravčího žst. Tábor nedostal žádný pokyn k úklidu sněhu.

3.1.2 Jiní svědci

- výpravčí žst. Tábor (předchozí noční pracovní směna z 27. 2. 2020 na 28. 2. 2020) – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl:

- dne 27. 2. 2020 přibližně ve 23:30 h mu volal služební pevnou linkou dirigující dispečer žst. Bechyně a požádal ho, aby zařídil u pohotovosti ST Tábor odstranění sněhu v dopravně D3 Malšice;
 - následně telefonicky kontaktoval vedoucího pohotovosti ST Tábor a sdělil mu, že je třeba vyčistit od sněhu výhybky a nástupiště v dopravně D3 Malšice;
 - vedoucí PS ST Tábor se ho dotázal, kdy se v dopravně D3 Malšice křižují první ranní vlaky, na to mu odpověděl, že v 5:00 h;
 - potom už nebyl v žádném kontaktu s pohotovostí ST Tábor ani neřešil další odklizení sněhu na trati Tábor – Bechyně a v žst. Tábor.
- zaměstnanec firmy Tapa Tábor – v Úředním záznamu o podání vysvětlení PČR mimo jiné uvedl:
 - dne 28. 2. 2020 přibližně v 6:05 h šel po chodníku vedle silnice, která vede souběžně s tratí;
 - když přecházel křižovatku, všiml si, že u kolejí zhruba mezi silniční křižovatkou a autobusovou zastávkou stojí muž zády k silnici, byl přikrčený, oblečený do oranžové reflexní bundy, že muž stojí v koleji, ho nenapadlo;
 - v době, kdy ho viděl, sněžilo a byla tma, potom si ještě všiml, že po mostě jede vlak, nikdy před tím v tuto dobu nejezdil;
 - potom uslyšel dutou ránu, když se podíval směrem ke kolejím, viděl běžet dalšího muže v reflexní bundě za vlakem, bylo mu jasné, že vlak muže stojícího v koleji srazil;
 - kde se vzal druhý muž, neví, běžel ze směru od benzinové stanice Shell;
 - vlak houkat neslyšel, když přiběhl k tělu, byl tam již druhý muž, který nic neříkal, sám pak zavolal na linku 155.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

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

Pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP), na základě ustanovení nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, vydal provozovatel dráhy vnitřní předpis Bp1 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, který mj. stanoví technologické postupy související s prováděním vizuální kontroly a práci v kolejišti související s činnostmi při zjišťování stavu zařízení a potřeby odklizení sněhu, a to následovně:

- čl. 137:
„Základní podmínkou veškeré práce na zařízení je povinnost sjednání podmínek práce na zařízení mezi osamělým zaměstnancem nebo vedoucím prací a dopravním zaměstnancem. Sjednání podmínek obsahuje...“;

- čl. 142:
„Práce na zařízení v provozované nevyloučené dopravní cestě a její zabezpečení musí probíhat přesně ve smyslu jednotlivých ustanovení tohoto předpisu. Při nesplnění daného postupu nesmí dojít k zahájení práce na zařízení nebo započaté práce na zařízení musí být okamžitě ukončeny. To platí jak v případě práce na zařízení vykonávané osamělým zaměstnancem, tak v i případě pracovní skupiny“;
- čl. 148:
*„Opatření k zajištění bezpečnosti osamělého zaměstnance při práci na zařízení uvedená v čl. 144 – 146 se netýkají zaměstnanců vykonávajících pouze vizuální kontrolu zařízení, při které nedochází k omezení schopnosti sledování pohybujících se vozidel. Uvedená vizuální kontrola je povolena při splnění zásad daných čl. 149 – 151 tohoto předpisu, a to jen v místech, kde není povolena rychlost jízdy vozidel vyšší než 120 km/hod...
Při provádění vizuální kontroly v místech, kde je povolena rychlost jízdy vozidel vyšší než 120 km/hod, je nezbytné postupovat v souladu s ustanoveními čl. 144 – 146“;*
- čl. 149:
*„Zajišťování bezpečnosti osamělého zaměstnance vykonávajícího pouze vizuální kontrolu zařízení v provozované dopravní cestě musí probíhat dle těchto zásad:
a) nesjednávají se podmínky pro práci na zařízení ani odhlášení,
b) zaměstnanec musí vždy jen osobně nebo prostřednictvím telekomunikačního zařízení informovat příslušného dopravního zaměstnance, v jehož obvodu bude vizuální kontrolu provádět (v případě širé tratě oba výpravčí), o zamýšlené činnosti (viz čl. 159 tohoto předpisu),
c) osamělý zaměstnanec musí vždy uvést místo nebo úsek, v němž bude vizuální kontrolu provádět a předpokládanou dobu této činnosti,
d) dopravní zaměstnanec, kterému je vizuální kontrola zařízení oznamována, je povinen seznámit tohoto zaměstnance s aktuální dopravní situací“;*
- čl. 44:
„Vizuální kontrola – pro účely tohoto předpisu je to práce na zařízení vykonávaná osamělým zaměstnancem, při které je prováděna kontrola součástí staveb dráhy pouze pohledem. Za vizuální kontrolu se nepovažuje pravidelná prohlídka výhybek, kolejových křižovatek a výkolejek obsluhujícím zaměstnancem a zaměstnancem provádějícím čištění a mazání těchto zařízení“.

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

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

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

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a 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 provozovatele dráhy SŽ zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování dráhy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

V době vzniku předmětné MU byla osoba dopravce ČD zúčastněná na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Provozovatel dráhy SŽ má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování dráhy. Kontrolní činnost je prováděna pověřenými zaměstnanci oprávněnými ke kontrolní činnosti.

Výpravčí žst. Tábor byl v období od 1. 9. 2019 do 28. 2. 2020 kontrolován ve dnech 31. 10. 2019, 6. 12. 2019, 7. 1. 2020, 29. 1. 2020 a 7. 2. 2020 se zaměřením na přímý výkon služby a požití alkoholu. Všechny provedené kontroly vyhodnotil provozovatel dráhy jako výkon služby bez závad.

Zaměstnanec údržby a oprav tratí PS ST Tábor byl v období od 1. 9. 2019 do 28. 2. 2020 kontrolován na požití alkoholu ve dnech 30. 1. 2020 a 27. 2. 2020, vedoucí PS ST Tábor pak dne 27. 2. 2020, všechny kontroly s negativním výsledkem.

Dopravce ČD má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna podle zpracovaného plánu kontrolní činnosti strojvedoucích. Strojvedoucí vlaku Os 18402 zúčastněný na MU byl v období od 1. 9. 2019 do 28. 2. 2020 kontrolován ve dnech 17. 10. 2019, 1. 11. 2019, 18. 11. 2019 se zaměřením na přímý výkon služby a požití alkoholu. Všechny provedené kontroly vyhodnotil provozovatel dráhy jako výkon služby bez závad.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Horní Cerekev – Tábor, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie regionální, Horní Cerekev – Tábor, byla SŽ.

Dopravcem vlaku Os 18402 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 20. 1. 2020, s účinností od 23. 1. 2020.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

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

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona 266/1994 Sb., zákon o dráhách:
*„(1) Provozovatel dráhy je povinen
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;*
- § 22 odst. 4 zákona 266/1994 Sb., zákon o dráhách:
„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, ... a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.“;
- § 101 odst. 1 a odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce:
*„(1) Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce (dále jen "rizika");
„(2) Péče o bezpečnost a ochranu zdraví při práci uložená zaměstnavateli podle odstavce 1 nebo zvláštními právními předpisy je nedílnou a rovnocennou součástí pracovních povinností vedoucích zaměstnanců na všech stupních řízení v rozsahu pracovních míst, která zastávají“;*
- § 103 odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce:
„(2) Zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování“;

- § 106 odst. 4 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce:

„Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. 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:

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“.

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:

V případě této konkrétní MU je nutné dát definiční článek čl. 44 do souvislosti s níže uvedenými články 148 a 149 vnitřního předpisu SŽDC Bp 1.

- čl. 44, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1:
„Vizuální kontrola – pro účely tohoto předpisu je to práce na zařízení vykonávaná osamělým zaměstnancem, při které je prováděna kontrola součástí staveb dráhy pouze pohledem. Za vizuální kontrolu se nepovažuje pravidelná prohlídka výhybek, kolejových křižovatek a výkolejek obsluhujícím zaměstnancem a zaměstnancem provádějícím čištění a mazání těchto zařízení.“;
- čl. 148, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1:
*„Opatření k zajištění bezpečnosti osamělého zaměstnance při práci na zařízení uvedená v čl. 144 – 146 se netýkají zaměstnanců vykonávajících pouze vizuální kontrolu zařízení, při které nedochází k omezení schopnosti sledování pohybujících se vozidel. Uvedená vizuální kontrola je povolena při splnění zásad daných čl. 149 – 151 tohoto předpisu, a to jen v místech, kde není povolena rychlost jízdy vozidel vyšší než 120 km/hod.
Při provádění vizuální kontroly v místech, kde je povolena rychlost jízdy vozidel vyšší než 120 km/hod, je nezbytné postupovat v souladu s ustanoveními čl. 144 – 146.“;*
- čl. 149, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1:
„Zajišťování bezpečnosti osamělého zaměstnance vykonávajícího pouze vizuální kontrolu zařízení v provozované dopravní cestě musí probíhat dle těchto zásad:
a) nesjednávají se podmínky pro práci na zařízení ani odhlášení,
b) zaměstnanec musí vždy jen osobně nebo prostřednictvím telekomunikačního zařízení informovat příslušného dopravního zaměstnance, v jehož obvodu bude vizuální kontrolu provádět (v případě širé tratě oba výpravčí), o zamýšlené činnosti (viz čl. 159 tohoto předpisu),

c) osamělý zaměstnanec musí vždy uvést místo nebo úsek, v němž bude vizuální kontrolu provádět a předpokládanou dobu této činnosti,
d) dopravní zaměstnanec, kterému je vizuální kontrola zařízení oznamována, je povinen seznámit tohoto zaměstnance s aktuální dopravní situací“;

- čl. 83, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1:
„Každý zaměstnanec SŽ je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví osob, kterých se bezprostředně týká jeho jednání. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků SŽ k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů každého zaměstnance.“;
- čl. 107 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1:
„Chůze přímo v koleji je dovolena pouze zaměstnancům vykonávajícím kontrolu stavu kolejí a zařízení (práce na zařízení), je-li tato kontrola součástí jejich pracovních povinností, a ostatním zaměstnancům při přímém plnění pracovních povinností nebo při práci, která přímo vyplývá ze smlouvy uzavřené mezi SŽ a cizím právním subjektem nebo z ustanovení právních předpisů, technických předpisů a norem. Zaměstnanci musí vždy předpokládat jízdu vozidel.“;
- čl. 114 písm. a) vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1:
Při práci v provozované dopravní cestě je zakázáno:
„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.“;
- čl. 137, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1:
„Základní podmínkou veškeré práce na zařízení je povinnost sjednání podmínek práce na zařízení mezi osamělým zaměstnancem nebo vedoucím prací a dopravním zaměstnancem. Sjednání podmínek obsahuje...“;
- čl. 142, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1:
„Práce na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě a její zabezpečení musí probíhat přesně ve smyslu jednotlivých ustanovení tohoto předpisu. Při nesplnění daného postupu nesmí dojít k zahájení práce na zařízení nebo započaté práce na zařízení musí být okamžitě ukončeny. To platí jak v případě práce na zařízení vykonávané osamělým zaměstnancem, tak v i případě pracovní skupiny“.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

SZZ ESA – 11 žst. Tábor má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1345/09-E.48, vydaný DÚ dne 13. 7. 2009, s platností do 4. 9. 2022.

Rozborem staženého archivu dat bylo zjištěno:

- 6:06:15 h postavena vlaková cesta pro vlak Os 18402 ze staniční koleje č. 4a na TK směr Chýnov
- 6:09:08 h odjezd vlaku Os 18402 ze staniční koleje č. 4a na TK směr Chýnov;
- 6:09:13 h uvolnění staniční koleje č. 4a vlakem Os 18402;
- 6:13:41 h vznik MU (odeslání kódu narušení).

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

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

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

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

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

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

ŘV 95 54 5 914 153-2 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 12361/11-V.23, vydaný DÚ dne 3. 10. 2011. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 22. 5. 2019 s platností do 22. 5. 2020 s výsledkem, že technický stav DV vyhovuje podmínkám provozu na dráhách.

HDV 95 54 5 814 153-3 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 9128/11-V.22, vydaný DÚ dne 3. 10. 2011. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 21. 11. 2019 s platností do 21. 5. 2020 s výsledkem, že technický stav DV vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – rychloměrovou soupravou typu UniControls Tramex RE, výrobní číslo 1025.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 6:08:56 h rozjezd vlaku ze žst. Tábor, vlak na odjezdu opožděn o 1:04 h;
- 6:09:54 h na ujeté dráze 526 m postupně dosaženo rychlosti 55 km.h⁻¹, lokomotivní píšťala použita v km 68,880;
- 6:09:54 h průjezd vlaku místem MU v km 68,891 rychlostí 55 km.h⁻¹, stále použita lokomotivní píšťala;
- 6:09:55 h použití rychlobrzdy;
- 6:10:10 h zastavení čela vlaku v km 68,751.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Vlaková cesta pro odjezd vlaku Os 18402 byla výpravčím žst. Tábor postavena v 6:05:45 h normální obsluhou SZZ. Ze staniční koleje č. 4a na TK směr žst. Chýnov vlak odjel v 6:08:38 h. Jízda vlaku Os 18402 byla zabezpečena v souladu s technologickými postupy uvedenými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace, která by měla vliv na její vznik.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

V daném případě nemůže Drážní inspekce výše uvedená opatření objektivně posoudit, neboť nebyla na místě mimořádné události v den jejího vzniku přítomna.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Os 18402, ve směně dne 28. 2. 2020 od 2:27 h, odpočinek před směnou 8:00 h; povinnost čerpání zákonné přestávky na jídlo a oddech vzhledem k času zahájení směny a vzniku MU nenastala;
- výpravčí žst. Tábor, ve směně dne 28. 2. 2020 od 5:30 h, odpočinek před směnou 48 h; povinnost čerpání zákonné přestávky na jídlo a oddech vzhledem k času zahájení směny a vzniku MU nenastala;

- vedoucí údržby a oprav tratí PS Tábor, ve směně dne 28. 2. 2020 od 3:20 h, odpočinek před směnou 12:50 h; povinnost čerpání zákonné přestávky na jídlo a oddech vzhledem k času zahájení směny a vzniku MU nenastala;
- pracovník údržby a oprav tratí PS Tábor, ve směně dne 28. 2. 2020 od 4:00 h, odpočinek před směnou 13:30 h; povinnost čerpání zákonné přestávky na jídlo a oddech vzhledem k času zahájení směny a vzniku MU nenastala;

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

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením bylo zjištěno, že na vznik MU mohla mít vliv osobní situace pracovníka údržby a oprav tratí zúčastněného na MU.

Zaměstnanec provozovatele dráhy (pracovník údržby a oprav tratí) se cca v 6:04 h dozvěděl důležité rodinné informace, které vyžadovaly jeho přítomnost, a z tohoto důvodu požádal vedoucího pracovní skupiny (vedoucí údržby a oprav tratí) o pracovní volno. Ten slíbil jeho žádosti vyhovět. Tato okolnost mohla mít vliv na pozornost a soustředění u zaměstnance údržby a oprav tratí.

Zaměstnanci provozovatele dráhy se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Jejich zdravotní stav neměl vliv na vznik MU.

Zúčastněný zaměstnanec dopravce byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osoby zúčastněné na MU.

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

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

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

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI šetřila příčiny a okolnosti, v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU, na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální u těchto obdobných MU:

- ze dne 20. 10. 2010, mezi žst. [Prackovice nad Labem a Lovosice](#), kdy došlo v prostoru 1. TK v km 496,093 ke střetu vlaku EC 175 se dvěma zaměstnanci externí společnosti. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo neoprávněné vstoupení dvou zaměstnanců externí společnosti, do průjezdného průřezu provozované 1. TK v době, kdy po této koleji projížděl vlak EC 175;
- ze dne 11. 10. 2013, žst. [Karlovy Vary](#), záhlaví staniční koleje, km 135,900, kdy došlo ke střetu vlaku Sv 101155 se zaměstnancem externí společnosti, provádějícím údržbu trati. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nepřerušování pracovní činnosti zaměstnance zhotovitele v provozované nevyhlášené koleji v době, kdy po této koleji projížděl vlak Sv 101155, z důvodu jeho neupozornění na jízdu vlaku osobou střežící pracovní místo a nedodržení podmínek pro střežení pracovního místa pracovní skupiny nezajištěním informací o aktuální dopravní situaci a stanovením nedostatečné vzdálenosti začátku střeženého úseku od pracovního místa s následkem pozdního dávání varovných návěstí;
- ze dne 6. 9. 2017, mezi žst. [Jaroměř a Česká Skalice](#), kdy došlo ke střetu vlaku R 925 s osobou – zaměstnancem externí společnosti. Bezprostřední příčinou mimořádné události byl nedovolený vstup zaměstnance externí společnosti do průjezdného průřezu nevyhlášené traťové koleje v době jízdy vlaku;
- ze dne 26. 3. 2018, žst. [Rudoltice v Čechách](#), kdy došlo ke střetu vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí společnosti pracujícím v 1. staniční koleji. Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo provádění práce, bez jejíhož dokončení nesměla být ukončena výluka, v prostoru provozované koleje po ukončení výluky bez zajištění bezpečnosti pracovního místa.

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 28. 2. 2020 došlo v žst. Tábor, ve výhybce č. 301, v km 68,891, ke střetu vlaku Os 18402 s osobou, zaměstnancem provozovatele dráhy, Správy železnic. Vlaková cesta pro vlak Os 18402 ze staniční koleje č. 4a ve směru jízdy do žst. Horní Cerekev byla postavena normální obsluhou zabezpečovacího zařízení, vlak odjížděl v 6:09 h, opožděn o 1:04 h. Dne 27. 2. 2020 napadlo v oblasti Tábořska 10 – 15 cm mokrého sněhu a v noci sněžení dále pokračovalo, proto na základě hrožících překážek v provozu vyplývajících z povětrnostní situace výpravčí hlavní služby žst. Tábor ve 23:30 h telefonicky požádal vedoucího údržby a oprav tratí PS ST Tábor, který měl pohotovost, o odklizení sněhu z výhybek v dopravně D3 Malšice (trať Tábor – Bechyně). Vedoucí údržby a oprav tratí telefonicky kontaktoval svého podřízeného zaměstnance (zaměstnanec údržby a oprav

trati), který měl společně s ním pohotovost, provedl jeho poučení a udělal zápis o tomto poučení do jeho Služební knížky. Ve Služební knížce však chyběl podpis poučené osoby, tj. samotného podřízeného zaměstnance. Ve 3:50 h odjeli služebním automobilem do dopravní D3 Malšice. Ve 4:15 h vedoucí údržby a oprav tratí telefonicky oznámil zahájení a ve 4:58 h ukončení práce na odklizení sněhu z výhybek dirigujícímu dispečerovi v žst. Bechyně. Po příjezdu do žst. Tábor šli společně se zaměstnancem údržby a oprav tratí odklízet sníh z nástupiště u staniční koleje č. 403. Zde je požádal zaměstnanec provozovatele dráhy (dozorce výhybek), jestli by nemohli zkontrolovat stav výhybek č. 301 a 302 za teplárnu Tábor, tam pak odjeli služebním automobilem. Na tomto místě mezi nimi došlo k rozhovoru ohledně poskytnutí volna pro zaměstnance údržby a oprav tratí, po jeho ukončení šel vedoucí údržby a oprav tratí dle svého vyjádření pro mobilní telefon k zaparkovanému služebnímu automobilu. Od tohoto okamžiku ho vedoucí údržby přestal sledovat. Zaměstnanec údržby a oprav tratí zůstal stát v kolejišti, prvotně v blízkosti provozované dopravní cesty a následně přímo v prostoru postavené vlakové cesty pro vlak Os 18402. Otočen zády k přijíždějícímu vlaku a předkloněn nereagoval na opakovaně strojvedoucím dávanou akustickou návštěv „Pozor“, nevystoupil mimo průjezdný průřez koleje a byl tímto vlakem sražen a usmrcen.

4.2 Rozbor

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

Provozovatel dráhy SŽ má zpracovávánu Směrnici SŽDC č. 99 „Zabezpečení přípravy a průběhu provozování dráhy v zimních podmínkách“, na jejímž základě byl pro oblast OŘ Plzeň vydán pokyn ředitele OŘ „Zabezpečení přípravy a průběhu provozování dráhy v zimních podmínkách“, s účinností od 1. listopadu 2019, který ukládá konkrétní úkoly jednotlivým útvarům OŘ Plzeň. Tento pokyn nabývá platnosti dnem vydání, resp. novelizace a jeho dodržování se dočasně pozastavuje v období definitivního ukončení výskytu sněhu a mrazů v regionu (s přihlédnutím k dlouhodobé předpovědi počasí v konkrétní oblasti). V čl. 3, bodu 2 tohoto pokynu se uvádí, že při reálně hrozících překážkách železničního provozu vyplývajících z povětrnostní situace se vyhláší tzv. „Aktivace OŘ“. Tato aktivace je vyhlášena nebo odvolána na základě projednaného souhlasu mezi úsekem náměstka ředitele pro provoz infrastruktury a úsekem náměstka ředitele pro řízení provozu. Podrobný postup je uveden v příloze č. 50 staničního řádu Tábor. Ve dnech 27. 2. – 28. 2. 2020 nebyla Aktivace OŘ vyhlášena a úklid sněhu prováděli zaměstnanci provozovatele dráhy (PS ST Tábor), kteří měli pohotovost.

Provozovatel dráhy SŽ má zpracován v souladu s § 101 a § 102 zákona č. 262/2006 Sb. dokument Analýza nebezpečí a hodnocení rizik pracovních činností, který popisuje postup provádění analýzy nebezpečí a hodnocení rizik pracovních činností prováděných u OŘ Plzeň. Oba zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ byli s tímto dokumentem prokazatelně seznámeni.

Na základě ustanovení nařízení vlády č. 168/2002 Sb., který stanovuje způsob organizace práce a pracovní postupy, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, má provozovatel dráhy zpracován vnitřní předpis SŽDC Bp 1. Pravidelného školení z obsahu tohoto vnitřního předpisu včetně poučení o přístupových cestách na pracoviště se oba zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy prokazatelně účastnili.

Provozovatel dráhy SŽ poskytuje svým zaměstnancům OOPP. Oba zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ byli těmito prostředky vybaveni.

Dne 28. 2. 2020 měli vedoucí údržby a oprav tratí a pracovník údržby a oprav tratí PS Tábor dle schváleného plánu pohotovosti ST České Budějovice pohotovost v obvodu žst. Tábor – Bechyně. Vzhledem k panujícím povětrnostním podmínkám ze dne 27. 2. 2020 na den 28. 2. 2020 (silné sněžení) byl vedoucí údržby a oprav tratí telefonicky kontaktován výpravčím hlavní služby žst. Tábor o potřebě provedení úklidu sněhu z výhybek v dopravně D3 Malšice na trati Tábor – Bechyně (další postup činnosti viz bod 4.1.1 této ZZ). Další konkrétní fyzickou činnost a pohyb obou zaměstnanců v blízkém okolí a na místě MU před jejím vznikem je možné posoudit pouze ze Zápisu se zaměstnancem, Podání vysvětlení DI poskytnutého vedoucím údržby a oprav tratí PS ST Tábor, Zápisu se strojvedoucím vlaku Os 18402 a Úředního záznamu o podání vysvětlení PČR - nepřímého svědka, civilní osoby, pohybující se na přilehlé komunikaci. Jiní svědci nebyli při MU přítomni, telefonní hovory v dopravně D3 Malšice nejsou zaznamenávány a kamerový systém instalovaný v žst. Tábor byl v tomto místě mimo provoz.

Případné práce v provozované nevytlučené dopravní cestě a její zabezpečení musí probíhat podle jednotlivých ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp 1. Při nesplnění daných postupů nesmí být práce zahájeny.

Z výše uvedených písemných vyjádření zúčastněných zaměstnanců vyplývá, že byla prováděna vizuální kontrola stavu předmětných výhybek č. 301 a 302 vzhledem ke zjištění potřeby případného provedení úklidu sněhu při trvajícím sněžení, tj. pohyb v kolejišti provozované dráhy, při které je prováděna kontrola součástí staveb dráhy pouze pohledem.

Základní podmínkou před případným zahájením práce v kolejišti, v tomto případě úklidu sněhu z výhybek, musí být sjednání podmínek mezi vedoucím prací (vedoucím údržby a oprav tratí PS ST Tábor) a dopravním zaměstnancem (výpravčím hlavní služby žst. Tábor). Sjednání podmínek před zahájením práce v kolejišti nebylo v tomto případě provedeno. Důvody, proč se tak nestalo, uvedl v Zápisu se zaměstnancem a v Podání vysvětlení DI vedoucí údržby a oprav tratí PS ST Tábor. Skutečnost, že před vznikem MU nebyly sjednány podmínky práce v kolejišti, potvrdil v Zápisu se zaměstnancem a v Podání vysvětlení DI výpravčí hlavní služby žst. Tábor. Požadavek na práci v kolejišti musí být písemně uveden v telefonním zápisníku s podpisem příslušného zaměstnance a výpravčí si zavede varovný štítek, který je vidět na monitoru JOP. Obsahem je i způsob dorozumívání a varování včetně doby vyklizení pracovního místa. Výpravčí hlavní služby žst. Tábor žádný takový požadavek neobdržel, což bylo potvrzeno ze záznamu hovorů zařízení ReDat, umístěného v DK žst. Tábor a záznamového zařízení JOP.

Podle ustanovení čl. 148 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1 se uvedená „Opatření k zajištění bezpečnosti osamělého zaměstnance při práci na zařízení netýkají zaměstnanců vykonávajících pouze vizuální kontrolu zařízení, při které nedochází k omezení schopnosti sledování pohybujících se vozidel.“

V čl. 149 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1 je uvedeno: „Zajišťování bezpečnosti osamělého zaměstnance vykonávajícího pouze vizuální kontrolu zařízení v provozované dopravní cestě musí probíhat dle těchto zásad:

- a) nesjednávají se podmínky pro práci na zařízení ani odhlášení,
- b) zaměstnanec musí vždy jen osobně nebo prostřednictvím telekomunikačního zařízení informovat příslušného dopravního zaměstnance, v jehož obvodu bude vizuální kontrolu provádět (v případě širé tratě oba výpravčí), o zamýšlené činnosti,

c) osamělý zaměstnanec musí vždy uvést místo nebo úsek, v němž bude vizuální kontrolu provádět a předpokládanou dobu této činnosti,

d) dopravní zaměstnanec, kterému je vizuální kontrola zařízení oznamována, je povinen seznámit tohoto zaměstnance s aktuální dopravní situací.“

Žádný z těchto úkonů na základě ustanovení čl. 148 a 149 však nebyl proveden. Zaměstnanec údržby a oprav tratí (podřízený zaměstnanec) zůstal stát v kolejišti, prvotně v blízkosti provozované dopravní cesty a následně přímo v prostoru postavené vlakové cesty pro vlak Os 18402, tj. přímo v prostoru výhybky č. 301, kde byl následně vlakem Os 18402 smrtelně zraněn.

Šetřením bylo zjištěno, že:

- vedoucí údržby a oprav tratí provedl poučení podřízeného zaměstnance o BOZP a učinil zápis o tomto poučení do jeho Služební knížky, ve které však chyběl podpis této poučené osoby, mj. k zajištění prokazatelnosti tohoto poučení;
- po verbálním rozhovoru podřízeného zaměstnance s nadřízeným v kolejišti provozované dráhy v blízkosti výhybky č. 302 žst. Tábor se podřízený zaměstnanec nepřestal pohybovat s vědomím vedoucího zaměstnance provozovatele dráhy v tomto prostoru, včetně následného pohybu přímo ve výhybce č. 301, což zakládá povinnost zaměstnavatele za jeho bezpečnost a ochranu zdraví při jakékoliv činnosti (práci nebo pohybu) na provozované dopravní cestě;
- vedoucí zaměstnanec si nebyl vědom při provádění vizuální prohlídky v kolejišti své povinnosti spojit se s dopravním zaměstnancem (čl. 44, 148, 149 vnitřního předpisu provozovatele Bp 1). Je patrné, že pokud by tak učinil, byl by mimo jiné informován i o jízdě zpožděného vlaku Os 18402, včetně z toho vyplývajících přijatých následných opatření k zajištění BOZP.

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:

- pohyb zaměstnance provozovatele dráhy na provozované dopravní cestě a neopuštění průjezdného průřezu před jízdou vlaku Os 18402.

Přispívající faktor:

- nebyl Drážní inspekci zjištěn.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadními příčinami mimořádné události bylo:

- nedodržení stanovených technologických postupů provozovatele dráhy pro činnosti na provozované nevyhloučené koleji při pohybu, pobytu a činnosti zaměstnanců v kolejišti;
- nekontrolování a nevyžadování plnění nařízených bezpečnostních opatření, a tím nezajištění bezpečnosti usmrceného zaměstnance provozovatele dráhy při jeho pohybu, pobytu a činnosti v kolejišti.

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

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

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽ:

- v návaznosti na ustanovení čl. 99 písm. b), vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ, předpis SŽDC Bp1 kdy vedoucí zaměstnanec **prokazatelně** nepoučil zaměstnance při nástupu do směny (práce) o všech mimořádnostech na pracovišti a na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽ vydal po vzniku MU následující opatření:

„Opatření Oblastního ředitelství Plzeň:

- *Příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události budou projednány na poradě přednosty Správy tratí České Budějovice se všemi vedoucími pracovníky Správy tratí;*
- *Příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události budou proškoleny na pravidelném technickém školení provozních pracovníků Správy tratí České Budějovice;*
- *Vedoucí pracovníci na všech úrovních řízení Správy tratí České Budějovice zvýší kontrolní činnost v dodržování bezpečnostních opatření při činnostech pracovníků v provozované nevyhloučené dopravní cestě dle předpisu SŽDC Bp1;*
- *Oblastní ředitelství Plzeň zorganizuje pro všechny vedoucí středisek odborných správ mimořádný seminář zaměřený na dodržování pravidel BOZP a ustanovení § 106 odstavec 4 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;*

- Oblastní ředitelství Plzeň vypracuje Poučný list ředitele OŘ Plzeň ke smrtelnému pracovnímu úrazu pracovníka Správy tratí České Budějovice;
- S Poučným listem ředitele OŘ Plzeň ke smrtelnému pracovnímu úrazu pracovníka Správy tratí České Budějovice budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci úseků náměstků pro provoz infrastruktury a řízení provozu;
- Oblastní ředitelství Plzeň – oddělení kontrolní a právní, vedoucí pracovníci úseku náměstka pro infrastrukturu a všichni přednostové odborných správ OŘ Plzeň trvale provádí namátkové kontroly dodržování pravidel BOZP při všech pracovních činnostech pracovníků v provozované nevyložené dopravní cestě dle předpisu SŽDC Bp1. V případě zjištění nedostatků kontrolními orgány ukládám přednostům odborných správ OŘ Plzeň zajistit ihned nápravu a odpovědné pracovníky potrestat dle kázeňského řádu“.

Dopravce nepřijal a nevydal žádná opatření.

Drážní úřad v odpovědi na dopis DI č. j. 6-739/2020/DI-8 (Zaslání všech opatření, která byla Drážním úřadem v souvislosti s výše uvedenou mimořádnou událostí již učiněna nebo přijata) odpověděl, že vzhledem k charakteru předmětné MU nepřijal žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

V Plzni dne 25. září 2020

Karel Hora v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Čechy

Jaroslav Říha v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Čechy

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