

**Česká republika**  
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

## **Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události**

Vlečení zaměstnance dopravce, nedovoleně se nacházejícího mezi  
drážními vozidly taženého posunového dílu, na dráze železniční,  
celostátní, v železniční stanici Vsetín a následný střet drážního vozidla  
tohoto posunového dílu s vlečeným zaměstnancem na dráze-vlečce  
„Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“

Pátek, 20. prosince 2013

### **Investigation Report of Railway Accident**

Tow of shunter between rolling stocks of shunting operation and consequently  
collision of this towed shunter with the same shunting operation at siding  
DKV, Olomouc, PP Vsetín

Friday, 20<sup>th</sup> December 2013

č. j.: 6-4067/2013/DI

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

## 1 SOUHRN



Zdroj: Dražní inspekce

- Skupina události: nehoda.
- Vznik události: 20. 12. 2013, 18.33 h.
- Popis události: vlečení zaměstnance dopravce, nedovoleně se nacházejícího mezi drážními vozidly taženého posunového dílu, na dráze železniční, celostátní, v železniční stanici Vsetín a následný střet taženého drážního vozidla tohoto posunového dílu s vlečeným zaměstnancem na dráze-vlečka „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, trať 308, Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, železniční stanice Vsetín, staniční kolej č. 15a, km 37,427;  
 dráha železniční, kategorie vlečka „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, vlečková kolej č. 17b, km 37,582.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy celostátní);  
 České dráhy, a. s. (provozovatel dráhy-vlečky a dopravce posunového dílu).
- Následky: 1 zraněný;  
 celková škoda 0 Kč.
- Bezprostřední příčiny:
- nedovolený vstup vedoucího posunové čety mezi drážní vozidla posunového dílu, za účelem jejich rozvěšení a provedení posunu, bez vydaného pokynu a vědomí osoby řídící posun.

**Příspěvkající faktory:**

- příspěvkající faktor nedovoleného vstupu vedoucího posunové čety mezi drážní vozidla posunového dílu nebyl zjištěn;
- příspěvkajícím faktorem následného střetu taženého drážního vozidla posunového dílu, na dráze-vlečce „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, s vlečeným vedoucím posunové čety byl výkon jeho pracovních činností pod vlivem alkoholických nápojů a překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy posunového dílu osobou řídící drážní vozidlo.

**Zásadní příčiny:**

- uvedení posunového dílu do pohybu, aniž by vedoucí posunové čety osobě řídící drážní vozidlo dal informaci, že pro danou posunovou cestu byl osobou řídící drážní dopravu dán souhlas k posunu.

**Příčiny v systému bezpečnosti:**

- nebyly Dražní inspekci zjištěny.

**Bezpečnostní doporučení:**

- nebylo Dražní inspekci vydáno.

## SUMMARY

Grade:	accident.
Date and time:	20 <sup>th</sup> December 2013, 18.33 (17.33 GMT).
Occurrence type:	accident to person caused by rolling stock in motion.
Description:	Tow and collision a shunter (he stood between engine and first wagon) with shunting operation.
Type of train:	shunting operation.
Location:	Vsetín station, station line No. 15a, km 37,427; siding DKV, Olomouc, PP Vsetín, siding line No. 17b, km 37,582.
Parties:	SŽDC, s. o. (IM); ČD, a. s. (RU of the shunting operation and IM of the siding).
Consequences:	1 serious injury; total damage CZK 0,-
Direct cause:	unauthorized entrance of head shunter between rolling stocks without the knowledge and instruction of the person who controlled a shunting operation.
Contributory factor:	performance of work activities of head shunter under the influence of alcohol and exceeding of speed limit of shunting operation.
Underlying cause:	putting of shunting operation into motion without instruction from head shunter to engine driver of shunting operation, that there was given agreement for a movement of shunting operation.
Root cause:	none.
Recommendations:	not issued.

## Obsah

<b>1 Souhrn .....</b>	<b>3</b>
<b>Summary .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>12</b>
2.1 Mimořádná událost .....	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	12
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	12
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	15
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	16
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	16
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel .....	17
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení) .....	17
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	18
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	20
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	20
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	20
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	20
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	20
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	21
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ....	21
2.4 Vnější okolnosti .....	21
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	21
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>21</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) .....	21
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	21
3.1.2 Jiné osoby .....	24
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	24

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny .....	24
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	24
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	25
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	25
3.3	Právní a jiná úprava .....	26
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	26
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	28
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	30
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	30
3.4.2	Součásti dráhy .....	30
3.4.3	Komunikační prostředky .....	30
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	31
3.5	Dokumentace o provozním systému .....	33
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	33
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	35
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	36
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	36
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	36
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	36
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání .....	37
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	37
<b>4</b>	<b>Analýzy a závěry .....</b>	<b>37</b>
4.1	Konečný popis mimořádné události .....	37
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	37
4.2	Rozbor .....	40
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	40
4.3	Závěry .....	41

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení .....	41
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	42
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	42
4.4 Doplnující zjištění .....	42
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	42
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>43</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	43
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>44</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>45</b>

## Seznam použitých zkratk a symbolů

BOZP	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Dražní inspekce
DK	dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Dražní úřad
DV	dražní vozidlo, dražní vozidla
HDV	hnací dražní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
MRS	místní radiová síť
MU	mimořádná událost v dražní dopravě
OOPP	osobní ochranné pracovní prostředky
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PHM	pohonné hmoty (nafta)
PJ	Provozní jednotka
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
RDST	radiostanice
RZS	rychlá záchranná služba
ŘDV	řídící dražní vozidlo
SK	staniční kolej
STE	síť technologická
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené dražní vozidlo
TS	turnusová skupina
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VI	vrchní inspektor
VK	vlečková kolej
VŠ	vlastní šetření
VŠB – TU	Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, Ostrava-Poruba
žst.	železniční stanice

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

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC D1 „Dopravní a návěsní předpis“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
SŽDC (ČD) D2	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) D2 „Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“, schválený dne 13. 3. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997 do 30. 6. 2013
SŽDC Bp1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC Bp1 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, schválený dne 2. 9. 2013, pod č. j.: 31893/13-PERS, s účinností od 1. 10. 2013, v platném znění

SŽDC (ČD) Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) Z11 „Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, schválený dne 15. 11. 2000, pod č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 1. 1. 2001, v platném znění
Postup práce s osobními vlaky	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „GVD 2013 / 2014 TECHNOLOGICKÉ POSTUPY PRÁCE S VLAKY OSOBNÍ PŘEPRAVY V ŽST VSETÍN“, schválený dne 10. 12. 2013, s účinností od 15. 12. 2013, v platném znění
ČD D2	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy ČD, a. s., ČD D2 „Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce České dráhy, a. s.“, schválený dne 15. 2. 2013, pod č. j.: 55466/2013, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
ČD V 2	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy ČD, a. s., ČD V 2 „Předpis pro lokomotivní čety“, schválený dne 8. 1. 1998, pod č. j.: 60796/97-O18, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
ČD V 8/II	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy ČD, a. s., ČD V 8/II „Předpis pro údržbu rychloměrů a vyhodnocování jejich záznamů“, schválený dne 5. 10. 2000, pod č. j.: 57732/2000, s účinností od 1. 2. 2001, v platném znění
Obraty HDV v žst. Vsetín	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy ČD, a. s., „Nástupy a odstupy hnacích vozidel pro JŘ 2013 / 2014 Vsetín 54-354423-00 železniční stanice“, schválený dne 21. 8. 2013, s účinností od 15. 12. 2013, v platném znění
ČD Op 16	vnitřní předpis provozovatele dráhy a drážní dopravy ČD, a. s., ČD Op 16 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, schválený dne 26. 10. 2005, pod č. j.: 59 875/2005-O10, s účinností od 1. 4. 2006, v platném znění
PŘ PP Vsetín	vnitřní předpis provozovatele dráhy a drážní dopravy ČD, a. s., „Provozní řád DKV Olomouc, Část 3. Provozní pracoviště II. Oddíl 3. E Středisko lokomotivní čet Vsetín“, schválený dne 14. 12. 2005, pod č. j.: 2761/O12-2005, se zpětnou účinností od 1. 12. 2005, v platném znění

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

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

Datum: 20. 12. 2013.

Čas: 18.33 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní a vlečka.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, trať 308, Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, žst. Vsetín, staniční kolej č. 15a, km 37,427;  
dráha železniční, kategorie vlečka „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, vlečková kolej č. 17b, km 37,582.

GPS: 49°19'53.6770"N, 17°59'49.5651"E.



**Obr. č. 1:** HDV 810.506-6 v konečném postavení po MU na VK č. 17b, v km 37,631, na dráze-vlečce „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“.

Zdroj: Drážní inspekce

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

Dne 20. 12. 2013 v 18.07 h zastavil na SK č. 1 žst. Vsetín vlak Os 13272, který byl dopravcem ČD, a. s., veden v trase Velké Karlovice – Vsetín a pro nějž byla žst. Vsetín stanicí cílovou. Předmětný vlak sestával z HDV 95 54 5 810 506-6 (dále také 810.506-6), TDV 50 54 93-29 083-5 [BDtax<sup>782</sup> (dále také 93-29 083-5)] a motorové dvouvozdové

jednotky „Regionova“, tvořené HDV 95 54 5 814 092-3 a ŘDV 95 54 5 914 092-2 (dále jen motorová jednotka „Regionova“).



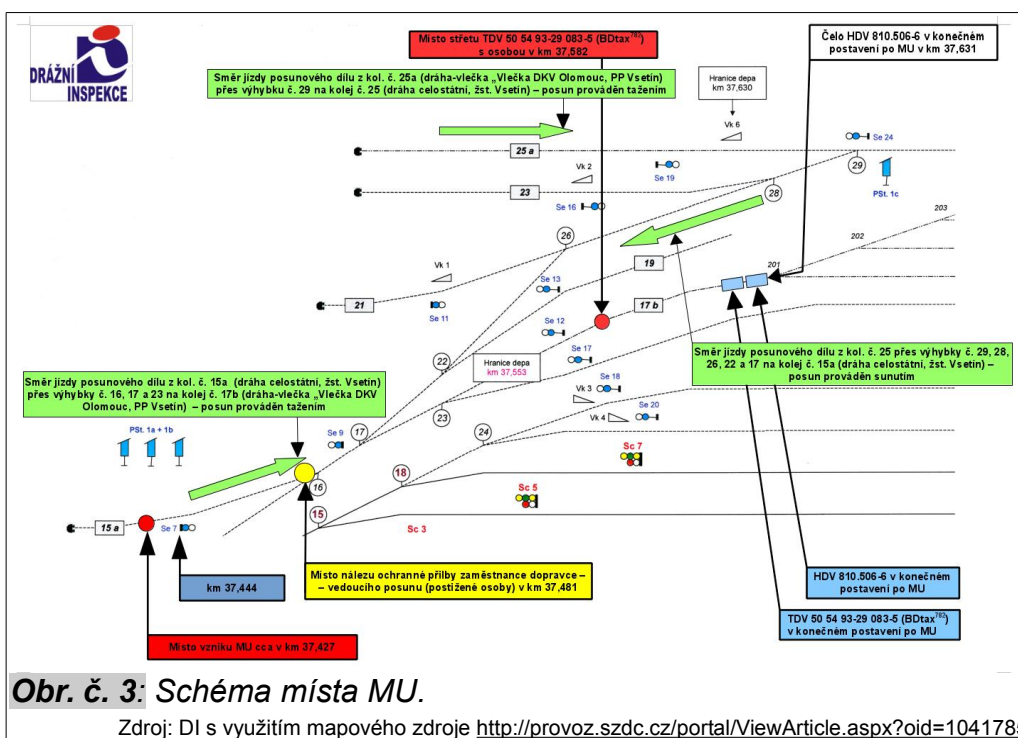
**Obr. č. 2:** Vlak Os 13272 byl sestaven z HDV řady 810, TDV řady BDtax<sup>782</sup> a motorové jednotky „Regionova“. Snímek dokumentuje obdobně řazený vlak vjíždějící do žst. Vsetín ze směru od dopravní D3 Velké Karlovice.

Zdroj: Dražní inspekce

Po zastavení vlaku byla zaměstnancem dopravce – vedoucím posunové čety (dále jen vedoucí posunu) HDV 810.506-6 a TDV 93-29 083-5 odvěšena za účelem jejich odstavení na dráhu-vlečku „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“ (dále také dráha-vlečka). Bezprostředně po odvěšení DV vedoucí posunu sjednal s osobou řídící drážní dopravu v žst. Vsetín (dále jen dispoziční výpravčí) posun, který měl být proveden nad rámec dispozičnímu výpravčímu známé, dopravcem ČD, a. s., požadované technologie posunu, spočívající v nutnosti obě DV doplnit PHM na stanovišti „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanice), které se nachází na dráze-vlečce „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“.

Motorová jednotka „Regionova“, jenž zůstala po odvěšení HDV 810.506-6 a TDV 93-29 083-5 stát na SK č. 1, měla dle turnusového řádu dopravce ČD, a. s., předepsán další provozní výkon na vlaku Os 3247, vedeném v trase Vsetín – Střelná, který měl z výchozí žst. Vsetín pravidelný odjezd v 18.19 h. Posunový díl, sestávající z HDV 810.506-6 a TDV 93-29 083-5, byl posunem tažením a následně sunutím přes jablůnské zhlaví přestaven na SK č. 3. Bezprostředně po odjezdu vlaku Os 3247 udělil dispoziční výpravčí posunovému dílu svolení k posunu a postavením jízdní (posunové) cesty dal souhlas k posunu směrem k žst. Valašská Polanka za úroveň seřadovacího návěstidla Se5. Posunový díl vjel posunem sunutím za úroveň seřadovacího návěstidla Se5 na polanecké zhlaví žst. Vsetín, kde zastavil. Následně vedoucí posunu předal osobě řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) posunového dílu informaci o postavení posunové (jízdní) cesty na SK č. 25. Jízda posunového dílu na SK č. 25 byla realizována posunem tažením. Po vjezdu na tuto kolej, za úroveň seřadovacího návěstidla Se24, dal vedoucí posunu strojvedoucímu pokyn k zastavení DV. Poté vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení jízdní (posunové) cesty na VK

č. 25a dráhy-vlečky, na stanoviště „Výbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanice). Jízda posunového dílu na VK č. 25a byla realizována posunem sunutím. Po doplnění PHM do obou DV posunového dílu vedoucí posunu sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín posun DV z VK č. 25a dráhy-vlečky, stanoviště „Výbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanice), přes SK č. 25 a 15a kolejiště dráhy celostátní v žst. Vsetín, na VK č. 15 dráhy-vlečky. Jízda posunového dílu na SK č. 25 byla realizována posunem tažením ze SK č. 25 na SK č. 15a posunem sunutím. Při pobytu posunového dílu na SK č. 15a vedoucí posunu v km 37,427 vstoupil mezi HDV a TDV posunového dílu s úmyslem DV rozvést. Po postavení jízdní (posunové) cesty uvedl strojvedoucí posunový díl na SK č. 15a do pohybu. V té chvíli se vedoucí posunu stále nacházel mezi DV v prostoru mezi nárazecím ústrojím, vlevo ve směru jízdy posunového dílu od táhlového ústrojí. Po uvedení posunového dílu do pohybu se vedoucí posunu zachytil (zavěsil) na svěšené táhlové ústrojí. Dynamikou pohybu jedoucího posunového dílu se však na svěšeném táhlovém ústrojí neudržel a na VK č. 17b dráhy-vlečky, v km 37,582, spadl mezi kolejnicové pásy této koleje a následně došlo ke střetu s TDV. Tažený posunový díl strojvedoucí zastavil v km 37,631 VK č. 17b, tzn. před výhybkou č. 201 dráhy-vlečky. Tato výhybka nebyla pro zamýšlený posun na VK č. 15 dráhy-vlečky přestavena do požadovaného směru. Protože došlo k přerušení verbální komunikace mezi strojvedoucím a vedoucím posunu, strojvedoucí z HDV vystoupil a šel zjistit důvod nastalé situace. Pochůzkou a pohledem mezi VK č. 17b a 15b našel vedoucího posunu, který mu sdělil, že při jízdě posunového dílu utrpěl těžkou újmu na zdraví.



Ohledáním místa MU a místa střetu posunového dílu s vedoucím posunu zjištěno:

- ve výhybce č. 16 dráhy celostátní v žst. Vsetín, v km 37,481, nález OOPP – přilby, jež vedoucímu posunu spadla z hlavy po uvedení posunového dílu do pohybu, kdy se vedoucí posunu zachytil (zavěsil) na svěšené táhlové ústrojí DV;

- na VK č. 17b dráhy-vlečky, v km 37,580 nález biologické stopy (úlolek kosti levé dolní končetiny) vedoucího posunu po jeho střetu s TDV;
- na VK č. 17b dráhy-vlečky, v km 37,582 na pravém kolejnicovém pásu nález biologických stop (tkáň levé dolní končetiny) a mezi kolejnicovými pásy OOPP – levé boty vedoucího posunu po jeho střetu s TDV;
- vedle VK č. 17b dráhy-vlečky, v km 37,589 vpravo nález levé ponožky, útržky košile (použité při poskytování první pomoci) a OOPP – rukavice vedoucího posunu po jeho střetu s TDV;
- na VK č. 17b dráhy-vlečky, posunový díl, stojící v konečném postavení po MU, přičemž v km 37,607 se nacházelo zadní čelo TDV 93-29 083-5 a v km 37,631 přední čelo HDV 810.506-6. DV posunového dílu v konečném postavení po MU:
  - byla svěšená (šroubovka TDV zavěšena na tažný hák HDV), přičemž šroubovka TDV byla částečně povolena,
  - hlavní potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy bylo spojeno brzdovými spojkami na pravé straně ve směru jízdy taženého posunového dílu. Spojkové kohouty byly otevřeny,
  - kabel centrálního ovládání nástupních dveří byl rozpojen,
  - chod spalovacího motoru HDV zastaven;
- posunový díl zastavil na SK č. 15a předním čelem HDV 810.506-6 v km 37,439 celostátní dráhy v žst. Vsetín. Po vzniku MU posunový díl zastavil na VK č. 17b předním čelem HDV 810.506-6 v km 37,631 dráhy-vlečky. Při posunu ze SK č. 15a dráhy celostátní v žst. Vsetín na VK č. 17b dráhy-vlečky posunový díl ujel dráhu 192 m;
- ke střetu DV posunového dílu s vedoucím posunu došlo na VK č. 17b dráhy-vlečky „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, v km 37,582. Posléze byla obě DV přestavena do objektu motorové remízy na kolej č. 3, jenž je vybavena podúrovňovým prohlížecím kanálem, kde proběhlo ohledání obou DV posunového dílu. Podrobným ohledáním HDV 810.506-6 a TDV 93-29 083-5 bylo zjištěno, že s vedoucím posunu se střetlo TDV 93-29 083-5, a to pravým kolem dvojkolí první nápravy ve směru jízdy taženého posunového dílu. Vzhledem k těžké újmě na zdraví vedoucího posunu a jeho nemožnosti podat k předmětné MU vysvětlení, nebylo možné ohledáním zjistit místo vzniku MU, vč. okolností, za kterých se vedoucí posunu dostal mezi pohybující se DV posunového dílu, a tím i celý sled nehodového děje.

Při MU byl aktivován IZS.

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

MU oznámena na COP DI dne: 20. 12. 2013, 19.12 h (tj. 0.39 h po vzniku MU).

Způsob oznámení: telefonicky.

Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy-vlečky a dopravce (ČD, a. s.), která jako místo vzniku MU, na základě jí známých skutečností, uvedla km 37,582 na dráze-vlečce „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“.

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 20. 12. 2013, 22.27 h (tj. 3.54 h po vzniku MU).

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU pověřená osoba ČD, a. s., vyhodnotila výsledky ohledání místa MU, shromážděnou dokumentaci a záznamy, výsledky měření na místě MU, výsledky kontroly technického stavu HDV a TDV a vysvětlení zúčastněných zaměstnanců ke vzniku MU. Na základě vyhodnocení výše uvedených skutečností pověřená osoba ČD, a. s., zjistila, že počátek nehodového děje (tzn. místo vzniku MU) se nenachází v km 37,582 na dráze-vlečce, ale na dráze celostátní v žst. Vsetín, na koleji č. 15a, v km 37,427. Z tohoto důvodu dne 7. 2. 2014 ve 12.24 h (tj. 48 dní a 17.51 h po vzniku MU) vznik MU ohlásila na určené ohlašovací pracoviště provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., které následně téhož dne ve 13.10 h (tj. 48 dní a 18.37 h po vzniku MU) oznámilo vznik MU na COP DI.

Oznámení MU za zúčastněné provozovatele drah a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb. po zjištění nehodového děje a dalších okolností jejího vzniku.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 18. 2. 2014, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU.

Složení VI DI na místě MU: 1x VI ÚI Ostrava.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: VŠB – TU Ostrava.

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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, vlastní fotodokumentace, z dožádané dokumentace pořízené při šetření na MU zúčastněnými provozovateli drah a dopravce, PČR a z dokumentu „Analýza záznamu pohybu HV 810 506-6 při MU ze dne 20. 12. 2013 v žst. Vsetín a PP Vsetín“, č. zprávy ID201401, ze dne 3. 6. 2014 (dále jen Analýza VŠB – TU).

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

## 2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy-vlečky a dopravce (ČD, a. s.):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí, PP Vsetín;
- vedoucí posunu posunového dílu, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí, PP Vsetín.

Provozovatele dráhy celostátní (SŽDC, s. o.):

- dispoziční výpravčí žst. Vsetín, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Olomouc, PO Valašské Meziříčí.

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

Posunový díl		Sestava posunového dílu:		Vlastník:
Délka posunového dílu (m):	23,97 m	HDV:	95 54 5 810 506-6	ČD, a. s.
Počet náprav:	8	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	34 t	1.	50 54 93-29 083-5 (BDtax <sup>782</sup> )	ČD, a. s.
Potřebná brzdicí %:	-			
Skutečná brzdicí %:	-			
Chybějící brzdicí %:	-			
Stanovená rychlost posunového dílu na dráze celostátní – při posunu tažením / sunutím	40 / 30 km·h <sup>-1</sup>			
Stanovená rychlost posunového dílu na dráze-vlečce	5 km·h <sup>-1</sup>			
Způsob brzdění:	I.			
Brzdy v poloze:	P			

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

Žst. Vsetín je situována v km 37,986 dráhy železniční, kategorie celostátní Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě a je rozdělena do 9 posunovacích obvodů, přičemž jízdy předmětného posunového dílu byly prováděny v posunovacích obvodech č. 3 a č. 6. V posunovacím obvodu č. 3 se nacházejí výhybky č. 9, 11, 16, 13, 15, 18, 24, 17, 22, 26, 23, 28, 29 a výkolejky č. Vk1, Vk2, Vk3, Vk4, Vk6, které jsou obsluhovány ústředně dispozičním výpravčím žst. Vsetín nebo místně z pomocného stavědla PSt1. Tento posunovací obvod je ohraničen úrovní seřaďovacího návěstidla Se5 na SK č. 1, úrovní hlavních (cestových) návěstidel Sc1, Sc3, Sc5, Sc7 na SK č. 1, 3, 5, 7 a úrovní seřaďovacích návěstidel Se20, Se18, Se17, Se24 na SK č. 9, 11, VK č. 15b a SK č. 25. Dále je ohraničen zarážedly kusých SK č. 15a, 19, 21, 23 a 25a. V posunovacím obvodu č. 6 se nacházejí výhybky č. 30, 31, 201, 202, 203 dráhy-vlečky „DKV Olomouc, PP Vsetín“, které jsou obsluhovány ručně zaměstnancem dopravce ČD, a. s. Obvod je vymezen seřaďovacími návěstidly Se17 a Se12 na VK č. 15b a 17b, seřaďovacím návěstidlem Se 24 na SK č. 25 a seřaďovacími návěstidly Se32, Se33 na VK č. 15 a 17.

Manipulační kusá odvrtná SK č. 15a má užitečnou délku 34 m, která je ve směru kilometráže vymezena zarážedlem kusé koleje a z opačného směru seřaďovacím návěstidlem Se7 v km 37,444. V km 37,439 SK č. 15a je situován izolovaný styk. Kolej je vedena v úrovni okolního terénu, v levém oblouku a ve sklonu do 5 ‰ klesá směrem k žst. Jablunka.

Žst. Vsetín je vybavena elektrickým SZZ 3. kategorie – releovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71 cestového systému, s číslicovou volbou jízdních (vlakových i posunových) cest a kolejovými obvody. SZZ, plnící přímou funkci zajištění bezpečnosti

dražní dopravy v předmětné žst., bylo uvedeno do provozu v roce 1990 a v době vzniku MU vykazovalo normální činnost, tzn. bezporuchový stav. Přilehlé mezistaniční úseky Valašská Polanka – Vsetín a Vsetín – Jablunka jsou vybaveny obousměrným TZZ 3. kategorie – trojznakovým autoblokem typu AB3–82A–S, s úplnou blokovou podmínkou a s přenosem kódu vlakového zabezpečovače v obou směrech jízd DV.

Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu je na dráze celostátní v žst. Vsetín provozovatelem dráhy stanovena při posunu tažením na  $v = 40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  a při posunu sunutím na  $v = 30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ .

Do dráhy celostátní v žst. Vsetín je zaústěna dráha-vlečka „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, sestávající ze dvou částí:

- „Část I“ tvoří VK č. 25a, která je do dráhy celostátní zaústěna koncem výhybky č. 29 v km 37,639 a ukončena zarážedlem v km 37,529. Stavební délka koleje, na níž je umístěno stanoviště „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanice), činí 110 m;
- „Část II“ tvoří kolejiště, sestávající mj. z VK č. 17b, které je do dráhy celostátní zaústěno na straně polaneckého zhlaví koncem výhybky č. 23 v km 37,548 a na straně jablůnského zhlaví koncem výhybky č. 36 v km 37,996. Stavební délka kolejí činí 1 173 m.

VK č. 17b je ze směru od styku vzájemně zaústěných drah v km 37,548 (tzn. i ve směru kilometráže) vymezena seřadovacím návěstidlem Se12 v km 37,569 a z opačného směru výhybkou č. 201 v km 37,640 a má užitečnou délku 71 m. V místě střetu TDV s vedoucím posunu je kolej vedena v přímém směru, v úrovni okolního terénu a ve sklonu do 5 ‰ klesá směrem k výhybce č. 201.

Dráha-vlečka není vybavena zabezpečovacím zařízením.

Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu je na dráze-vlečce provozovatelem dráhy stanovena na  $v = 5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ .

## 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 18.10.47 h (záznam o délce 22") dispoziční výpravčí žst. Vsetín navázal prostřednictvím MRS s vedoucím posunu dopravce ČD, a. s.;
- 18.12.28 h (záznam o délce 1' a 1") vedoucí posunu dopravce ČD, a. s., sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín posun DV, odstupujících od vlaku Os 13272 na dráhu-vlečku „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, v obvodu žst. Vsetín. Vedoucí posunu dispozičního výpravčího rovněž informoval o potřebě doplnění PHM do DV posunového dílu na stanovišti „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanice);
- 18.15.11 h (záznam o délce 33") dispoziční výpravčí žst. Vsetín vyrozuměl vedoucího posunu o momentální dopravní situaci v dopravně s tím, že za dvě minuty bude odjíždět vlak Os 3247 a je třeba s jízdou posunového dílu vyčkat. Poprvé je zaznamenána komunikace strojvedoucího posunového dílu (osoby řídící posun), který dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín sdělil, že informaci rozumí;
- 18.18.21 h (záznam o délce 24") vedoucí posunu ověřil funkčnost RDST MRS

- mezi ním a strojvedoucím posunového dílu. Radiové spojení bylo plně provozuschopné;
- 18.20.20 h (záznam o délce 41") po odjezdu vlaku Os 3247 vedoucí posunu opětovně vyrozuměl dispozičního výpravčího žst. Vsetín o požadovaném posunu. Poté vedoucí posunu vydal strojvedoucímu posunového dílu pokyn k uvedení DV do pohybu a zároveň ho informoval o skutečnosti, že jízdní (posunová) cesta je postavena;
  - 18.21.04 h (záznam o délce 1' a 5") posunový díl vjel posunem sunutím na polanecké zhlaví žst. Vsetín za úroveň seřaďovacího návěstidla Se5 a vedoucí posunu dal strojvedoucímu posunového dílu pokyn k zastavení DV. Následně vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení posunové (jízdní) cesty na SK č. 25. Jízda posunového dílu na SK č. 25 byla realizována posunem tažením;
  - 18.22.25 h (záznam o délce 1' a 38") vedoucí posunu informoval strojvedoucího taženého posunového dílu o vzdálenostech za jízdy na SK č. 25 a po vjezdu na tuto kolej za úroveň seřaďovacího návěstidla Se24 vydal strojvedoucímu pokyn k zastavení DV. Následně vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení jízdní (posunové) cesty na VK č. 25a dráhy-vlečky, na stanoviště „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanici). Jízda posunového dílu na VK č. 25a byla realizována posunem sunutím;
  - 18.31.34 h (záznam o délce 33") po doplnění PHM vedoucí posunu sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín posun DV z VK č. 25a dráhy-vlečky, stanoviště „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanici), přes SK č. 25 a 15a kolejiště dráhy celostátní v žst. Vsetín, na VK č. 15 dráhy-vlečky;
  - 18.32.12 h (záznam o délce 43") vedoucí posunu za úrovní seřaďovacího návěstidla Se24 na SK č. 25 vydal strojvedoucímu pokyn k zastavení DV. Jízda posunového dílu na SK č. 25 byla realizována posunem tažením. Následně vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení jízdní (posunové) cesty na SK č. 15a;
  - 18.32.55 h (záznam o délce 40") vedoucí posunu informoval strojvedoucího sunutého posunového dílu o vzdálenostech za jízdy na SK č. 15a a po vjezdu na tuto kolej za úroveň seřaďovacího návěstidla Se7 vydal strojvedoucímu pokyn k zastavení DV. Jízda posunového dílu ze SK č. 25 na SK č. 15a byla realizována posunem sunutím;
  - 18.34.22 h (záznam o délce 21") strojvedoucí po zastavení taženého posunového dílu před výhybkou č. 201 dráhy-vlečky se vedoucího posunu dotázal, jakým způsobem bude organizován další posun. Dotaz strojvedoucího však z důvodu vzniku MU zůstal bez odpovědi;
  - 18.48.23 h (záznam o délce 47") hovor mezi zaměstnanci provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o. (dispozičním a venkovním výpravčím žst. Vsetín), vztahující se k zajištění bezpečnosti osob provádějících záchranné práce při organizování drážní dopravy.

Komunikace mezi dispozičním výpravčím žst. Vsetín, strojvedoucím posunového dílu a vedoucím posunu byla zaznamenána a archivována digitálním záznamovým zařízením ReDat verze 2.80, umístěným v DK dispozičního výpravčího žst. Vsetín.

### **2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti**

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

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

- 18.38 h strojvedoucí posunového dílu ohlásil vznik MU dle ohlašovacího rozvrhu IZS a strojmistři ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí;
- 19.12 h oznámila pověřená osoba ČD, a. s., vznik MU na COP DI;
- 20.55 až 1.00 h (dne 21. 12. 2013) ohledání místa MU zaměstnancem DI, v přímé součinnosti s PČR a pověřenou osobou ČD, a. s. (ohledáním místa MU nebylo možné zjistit místo vzniku MU a sled nehodového děje, viz bod 2.1.2);
- 22.27 h VI DI udělen souhlas s uvolněním dráhy.

Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

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

Plán IZS byl aktivován strojvedoucím prostřednictvím služebního mobilního telefonu bezprostředně po zjištění, že se TDV taženého posunového dílu střetlo se zaměstnancem dopravy – vedoucím posunu.

Na místo MU se dostavily složky IZS:

- Zdravotnická záchranná služba Zlínského kraje, p. o., Oblast Vsetín (1 sanitní vůz);
- PČR, Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, Územní odbor Vsetín, Oddělení obecné kriminality;
- PČR, Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, Územní odbor Vsetín, Obvodní oddělení.

MU ohlásil strojvedoucí posunového dílu strojmistři ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí bezprostředně po aktivaci IZS.

## **2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody**

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

Při MU došlo k:

- těžké újmě na zdraví 1 osoby – zaměstnance dopravce ČD, a. s.

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

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

Škoda na drážních vozidlech a součástech dopravní cesty a jiném majetku nevznikla.

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: noční doba, umělé osvětlení, -2 °C, bez souvislé sněhové pokrývky, mírný vítr, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy.

## 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

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

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

- strojvedoucí posunového dílu – z provedených zápisů mj. vyplývá:
  - na směnu nastoupil dne 20. 12. 2013 v 8.41 h a dle TS 888 provedl výkon práce strojvedoucího na vlcích Os 13261, Os 13264, Os 13265, 13268, Os 13269 a Os 13272;
  - na vlaku Os 13272, vedeném v trase Velké Karlovice – Vsetín, prováděl výkon svých pracovních činností jako strojvedoucí na postrkové motorové jednotce „Regionova“;
  - po příjezdu vlaku Os 13272 do žst. Vsetín měl v souladu s TS 888 provést odstavení vlakového HDV a přípojného TDV na dráhu-vlečku;
  - postup prací při posunu sjednal s vedoucím posunu po příjezdu vlaku Os 13272 do žst. Vsetín. Ten měl být proveden tak, že vlakové HDV 810.506-6 a přípojný TDV 93-29 083-5 nejprve přestaví ze SK č. 1 přes jablůnské zhlaví na SK č. 3 a následně přes polanecké zhlaví na VK č. 25a dráhy-vlečky na stanoviště „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanici). Po doplnění PHM do obou DV měl být posunový díl přes SK č. 25 a 15a dráhy celostátní v žst. Vsetín, na VK č. 15 dráhy-vlečky. Poté mělo být TDV odstaveno na VK č. 15b dráhy-vlečky a HDV do objektu motorové remízy na VK č. 3;
  - postup prací při posunu sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín vedoucím posunu, a to prostřednictvím přenosné RDST;
  - na VK č. 25a dráhy-vlečky, stanovišti „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanici), doplnil společně s vedoucím posunového dílu PHM do DV a poté se s vedoucím posunu dohodl na dalším postupu prací při posunu;
  - po zastavení na SK č. 15a dráhy celostátní v žst. Vsetín vyčkal, až bude dispozičním výpravčím žst. Vsetín postavena jízdní (posunová) cesta, dle

předem vedoucím posunu s dispozičním výpravčím žst. Vsetín sjednaného posunu, na dráhu-vlečku a seřaďovací návěstidlo Se7 bude návěstit návěst „Posun dovolen“. Posléze uvedl posunový díl na SK č. 15a do pohybu, aniž by od vedoucího posunu obdržel informaci, že pro danou posunovou cestu byl dispozičním výpravčím žst. Vsetín dán souhlas k posunu;

- není si vědom, kde se v době uvedení posunového dílu na SK č. 15a nacházel vedoucí posunu. Vzhledem k předem dohodnuté technologii posunu nepředpokládal, že při pobytu posunového dílu na SK č. 15a vedoucí posunu z TDV svévolně vystoupí a za účelem rozvěšení DV vstoupí mezi DV posunového dílu;
  - posunový díl zastavil na dráze-vlečce před výhybkou č. 201 a prostřednictvím RDST vyzval vedoucího posunu k postavení jízdní posunové cesty zamýšleným směrem, který byl s vedoucím posunu dohodnut. Výzva zůstala bez odpovědi, a proto odešel zjistit příčinu přerušení komunikace;
  - po vystoupení z HDV zjistil pohledem a pochůzkou v prostoru mezi VK č. 17b a 15b přítomnost vedoucího posunu, který utrpěl těžkou újmu na zdraví. Bezprostředně po tomto zjištění aktivoval ISZ a ohlásil vznik MU na ohlašovací pracoviště ČD, a. s.;
  - po příjezdu IZS a poskytnutí první pomoci provedla PČR u vedoucího posunu orientační dechovou zkoušku na požití alkoholu s pozitivním výsledkem (naměřena hodnota alkoholu v krvi 1,87 ‰). Výsledek této zkoušky viděl na přístroji, který mu příslušník PČR ukázal;
  - v průběhu prováděného posunu nepozoroval, že by se vedoucí posunu při své činnosti choval nestandardně. Jedinou nezvyklostí byla zarudlost obličeje vedoucího posunu, jež však přisuzoval reakci jeho pokožky na chladné počasí;
  - po celou dobu provádění posunu na dráze celostátní v žst. Vsetín byl zaměstnancem řídícím posun. Žádnými povinnostmi vedoucího posunu ve smyslu vnitřního předpisu SŽDC D1 nepověřil, protože všichni na posunu zúčastnění zaměstnanci postupovali při celém posunu dle ustanovení o posunu podle předchozího, v době provádění předmětného posunu a vzniku MU již neplatného předpisu SŽDC (ČD) D2;
  - před zahájením posunu ani v jeho průběhu nedohodl ani nesjednal s vedoucím posunu postup prací, kdy by TDV mělo být na SK č. 15a celostátní dráhy v žst. Vsetín od HDV vedoucím posunu odvěšeno a následně samospádem odstaveno VK č. 15b. Za svou praxi, tj. od roku 2010, takový posun neprováděl a ani neslyšel o tom, že by se v místních podmínkách prováděl;
- vedoucí posunu – z provedených zápisů mj. vyplývá:
    - na noční směnu nastoupil dne 20. 12. 2013 v 18.00 h;
    - posun sjednával na stanovišti strojvedoucího spolu se strojvedoucím a s dispozičním výpravčím dle zažitých zvyklostí, protože se domníval, že je zaměstnancem řídícím posun. Tato domněnka vycházela z technologických postupů provozovatele dráhy celostátní v žst. Vsetín platných do 30. 6. 2013 a předchozí praxe, kdy při posunu HDV byl zaměstnancem řídícím posun vedoucí posunové čety (vedoucí posunu) a nikoliv strojvedoucí;
    - strojvedoucí posunového dílu ho nepověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak;
    - na VK č. 25a dráhy-vlečky, stanovišti „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací

- stanici) do DV, společně se strojvedoucím posunového dílu, doplnil PHM;
- po doplnění PHM sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín další posun. Domníval se, že postup práce s dispozičním výpravčím žst. Vsetín sjednal tak, že posunový díl bude přestaven posunem tažením na SK č. 25 a poté posunem sunutím na SK č. 15a celostátní dráhy, kde DV rozvěsí. Po odvěšení TDV mělo HDV pokračovat v jízdě ze SK č. 15a na VK č. 203 dráhy-vlečky. S TDV následně chtěl pokračovat v jednoduchém posunu, při němž by TDV uvedl do pohybu působením jeho vlastní hmotnosti a odstavil jej na VK č. 15b. Tato VK byla obsazena již dříve odstavenými TDV. Po konfrontaci s přepisem zaznamenaných hovorů připustil, že dispozičního výpravčího žst. Vsetín o svém úmyslu, rozvěsit na SK č. 15a DV posunového dílu a s odvěšeným TDV provést jednoduchý posun na VK č. 15b dráhy-vlečky, neinformoval;
- pokud by DV na SK č. 15a dráhy celostátní v žst. Vsetín rozvěsil, ušetřil by několik dalších manipulací s posunovým dílem;
- po zastavení posunového dílu na SK č. 15a vstoupil mezi DV, aby TDV od HDV odvěsil. O tomto svém úmyslu však strojvedoucího posunového dílu ani dispozičního výpravčího žst. Vsetín nevyrozuměl;
- v době, kdy vstoupil mezi DV a chtěl uzavřít kohouty hlavního potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy, uvedl strojvedoucí posunový díl do pohybu. Na tuto skutečnost reagoval tak, že se zachytil (zavěsil) na šroubovku a pokusil se nohou vypustit vzduch z hlavního potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy, aby posunový díl zastavil, což se mu nepodařilo, a proto se snažil až do zastavení běžet mezi jedoucími DV. Nejprve ztratil ochrannou přilbu a poté již v kolejišti dráhy-vlečky se pustil šroubovky a upadl mezi kolejnicové pásy VK. Po pádu mu byla v oblasti nad kotníkem pravým kolem první nápravy TDV amputována levá dolní končetina;
- posunový díl zastavil před výhybkou č. 201 dráhy-vlečky a poté, co strojvedoucí zjistil vznik MU, aktivoval IZS;
- po příjezdu PČR se podrobil orientační dechové zkoušce na požití alkoholu s pozitivním výsledkem 1,87 ‰. K tomuto zjištění uvedl, že dne 20. 12. 2013 v cca 7.30 h se sousedem vypil asi 2 až 3 „štamprle“ slivovice a cca 0,25 l piva. Dalšího 0,5 l piva ještě vypil v průběhu tohoto dne při práci na domě. Dle svého vyjádření více alkoholu dne 20. 12. 2013 již nevypil;
- dispoziční výpravčí žst. Vsetín – z provedených zápisů se zaměstnancem mj. vyplývá:
  - jeho pracovní náplň spočívá zejména v organizování a řízení drážní dopravy v žst. Vsetín a v přilehlých traťových úsecích, vč. obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení pro jízdy vlaků i posun;
  - při pravidelném odstavování a dobírání DV plní povinnosti zaměstnance řídicího posun zaměstnanec dopravce – strojvedoucí, přičemž obvykle výkonem těchto povinností pověřuje vedoucího posunu;
  - předmětný posun byl vykonáván s posunovou četou;
  - domnívá se, že v tomto konkrétním případě byl zaměstnancem řídicím posun vedoucí posunu, prostřednictvím RDST o zamýšleném a prováděném posunu komunikoval zejména s ním;
  - neuvědomuje si, zda-li ho strojvedoucí tohoto posunového dílu vyrozuměl, že pověřil vedoucího posunu k předávání pokynů výpravčímu a naopak;
  - svolení a souhlas k posunu dal, protože požadovanou technologii posunu znal.

Řídil se technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy celostátní v žst. Vsetín (Postup práce s osobními vlaky), které jsou pro dispoziční výpravčí žst. Vsetín pokyny k práci s vlaky osobní přepravy, tzn. i organizování a řízení drážní dopravy – posunu v žst. Vsetín, jenž mj. obsahuje popis posunu po příjezdu vlaku Os 13272. Ten spočívá v pravidelném odstavení vlakového HDV a přípojného TDV na kolejiště dráhy-vlečky „Vlečka DKV Olomouc PP Vsetín“. V den vzniku předmětné MU byl nad rámec stanovené technologie požadován dopravcem posun na dráhu-vlečku na stanoviště „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanice), který byl sjednán prostřednictvím RDST;

- nevěděl o úmyslu vedoucího posunu odvěsit na SK č. 15a, ještě před jízdou na kolej č. 17b dráhy-vlečky „DKV Olomouc, PP Vsetín“, TDV od HDV posunového dílu a ani o následném úmyslu vedoucího posunu provést jednoduchý posun, kdy by odvěšené TDV, uvedené do pohybu působením své vlastní hmotnosti, bylo ze SK č. 15a odstaveno na VK č. 15b;
- obsluhou SZZ žst. Vsetín postavil jízdní (posunovou) cestu ze SK č. 15a na VK č. 17b a nikoliv na VK č. 15b, protože věděl, že posunový díl byl sestaven tak, že posun ze SK č. 15a na dráhu-vlečku bude uskutečněn posunem tažením a z okna DK viděl, že VK č. 15b je obsazena odstavenými TDV. Z logiky věci vyplývá, že nemělo smysl postavit posunovou cestu na VK č. 15b obsazenou odstavenými TDV, a proto jízdní (posunovou) cestu, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy celostátní v žst. Vsetín (Postup práce s osobními vlaky), postavil na VK č. 17b.

### 3.1.2 Jiné osoby

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

## 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

### 3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny

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

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

### 3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance dráhy celostátní SŽDC, s. o., a provozovatele dráhy-vlečky a dopravce ČD, a. s., zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy na MU zúčastněných provozovatelů drah a dopravce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., a provozovatele dráhy-vlečky a dopravce ČD, a. s., zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování dráhy a provozování drážní dopravy, dle dokumentace na MU zúčastněných provozovatelů, odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce. I přesto se všechny na MU zúčastněné osoby, tzn. strojvedoucí posunového dílu, vedoucí posunu a dispoziční výpravčí žst. Vsetín, neřídili při posunu platnými technologickými postupy, obsaženými ve vnitřním předpisu SŽDC D1, ale v době vzniku MU již neplatnými technologickými postupy, obsaženými ve vnitřním předpisu SŽDC (ČD) D2 (viz bod 2.2.4, 3.1.1, 3.5.1, 4.1.1 a 4.4.1). Platnost vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 skončila dne 30. 6. 2013 a od 1. 7. 2013 byl tento vnitřní předpis plně nahrazen vnitřním předpisem SŽDC D1.

Odborná způsobilost všech na MU zúčastněných zaměstnanců byla ještě před nabytím účinnosti technologických postupů, obsažených ve vnitřním předpisu SŽDC D1, ověřena písemně, a to formou 30 testových otázek.

### 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozovatel dráhy-vlečky a dopravce ČD, a. s., provedl v roce 2013 v rámci vnitřní kontroly bezpečnosti u vedoucího posunu (postižené osoby) orientační dechovou zkoušku na požití alkoholu celkem 4x, a to ve dnech 11. 4., 11. 5., 5. 8. a 14. 12. Celkem bylo v kalendářním roce 2013 u zaměstnanců zařazených na vsetínském pracovišti v pracovní funkci vedoucí posunu provedeno 11 orientačních dechových zkoušek na požití alkoholu, a to vždy s negativním výsledkem.

Dopravce ČD, a. s., provedl v roce 2013 v rámci vnitřní kontroly bezpečnosti vyhodnocení záznamů z registračních rychloměrů DV, zaměřené na činnost rychloměru, technologii obsluhy DV a dodržování pravidel provozování drážní dopravy, tzn. i na nepřekračování nejvyšší dovolené rychlosti strojvedoucím, zúčastněným na MU, celkem 2x, a to na výkonech dne 25. 5. 2013 a 2. 11. 2013. Nedostatky nebyly dopravcem zjištěny. Celkem bylo v kalendářním roce 2013 v rámci vnitřní kontroly bezpečnosti provedeno 138 kontrol záznamů z registračních rychloměrů DV na výkonech obsazených strojvedoucími DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí. Tyto kontroly byly zaměřeny na činnost rychloměru, technologii obsluhy DV a dodržování pravidel provozování drážní dopravy, tzn. i na nepřekračování nejvyšší dovolené rychlosti. Provedenými kontrolami bylo zjištěno 6 závad, spočívajících v nesprávné technologii obsluhy DV a nedodržování pravidel provozování drážní dopravy, k nimž dopravce přijal opatření.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatelů drah a dopravce nebyly zjištěny nedostatky.

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

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, je Česká republika v právu hospodaření SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město,

PSČ 110 00, na základě Úředního povolení k provozování dráhy vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002, v platném znění.

Provozovatel dráhy byl držitelem „OSVĚDČENÍ o bezpečnosti provozovatele dráhy“, vydaného DÚ dne 14. 5. 2013, pod č. j.: DUCR-24620/13/Pd, ev. č. OPD/2013/014, s platností do 13. 5. 2018.

Dopravcem posunového dílu na dráze celostátní byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence k provozování drážní dopravy udělené rozhodnutím DÚ dne 17. 9. 2003, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.: L/2003/9000, v platném znění.

Dopravce byl pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní držitelem Osvědčení dopravce „OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI, EU IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO: CZ1120130004“, vydaného DÚ dne 28. 2. 2013 s platností do 27. 2. 2018, vč. „OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI – ČÁST A“ a „OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI – ČÁST B“, vydaných DÚ dne 28. 2. 2013, vnitřní referenční číslo: OSD/2013/122, s platností do 27. 2. 2018.

Drážní doprava na dráze celostátní byla dopravcem ČD, a. s., provozována na základě smlouvy „SMLOUVA č. PDD 9001/13 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., a dopravcem ČD, a. s., dne 21. 8. 2013, s účinností od 22. 8. 2013, v platném znění.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie vlečka, „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, jsou ČD, a. s., Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Úředního povolení k provozování dráhy vydaného DÚ dne 15. 8. 2008, č. j.: 3-2545/08-DU/Kp, ev. č.: ÚP/2008/4188, v platném znění.

Dopravcem posunového dílu na dráze-vlečce byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence k provozování drážní dopravy udělené rozhodnutím DÚ dne 21. 5. 1996, č. j.: 1-157/96-DÚ/O-Bp, ev. č.: L/1996/5000, v platném znění.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

### 3.3 Právní a jiná úprava

#### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy ...“;*
- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;*
- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;*

- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst "Odjezd" nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná“;*
- § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost“;*
- § 106 odst. 4 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb.:  
*„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,“;*
- § 106 odst. 4 písm. d) zákona č. 262/2006 Sb.:  
*„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 při práci stanovené pracovní postupy, ...“;*
- § 106 odst. 4 písm. e) zákona č. 262/2006 Sb.:  
*„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 nepožívat alkoholické nápoje a nezneužívat jiné návykové látky na pracovištích zaměstnavatele a v pracovní době i mimo tato pracoviště, nevstupovat pod jejich vlivem na pracoviště zaměstnavatele ....“.*

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 261 vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC D1:  
*„Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování. Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté o přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi.“;*
- čl. 1662 písm. a) vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC D1:  
*„Zaměstnancem řídícím posun je strojvedoucí, ...“;*
- čl. 1663 vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC D1:  
*„Strojvedoucí může vykonávat posun buď bez posunové čety, nebo s posunovou četou. Vykonává-li posun s posunovou četou, může po předchozím vyrozumění výpravčího nebo výhybkáře pověřit vedoucího posunové čety k předávání pokynů výpravčímu nebo výhybkáři (a naopak).“;*
- čl. 1715 vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC D1:  
*„Při posunu s posunovou četou předává výhybkář strojvedoucímu souhlas k posunu prostřednictvím vedoucího posunové čety. Pokynem k uvedení posunového dílu do pohybu dává vedoucí posunové čety strojvedoucímu informaci o tom, že pro danou posunovou cestu byl dán souhlas k posunu.“;*
- čl. 1745 vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC D1:  
*„Zaměstnanec řídící posun musí před zahájením posunu zpravit všechny zúčastněné zaměstnance o postupu prací, způsobu provedení posunu a o všech mimořádnostech, které jim nemohou být známy. ...“;*
- čl. 1753 písm. b) vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC D1:  
*„Strojvedoucí (i v případě, že v souladu s ustanoveními tohoto předpisu není zaměstnancem řídícím posun) je při posunu povinen řídit se pokyny dávanými ručními návěstmi pro posun, telekomunikačním zařízením nebo ústně“;*
- čl. 1767 písm. b) vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC D1:  
*„Vedoucí posunové čety je při posunu povinen vykonávat úkoly, kterými byl pověřen zaměstnancem řídícím posun v souladu s obdrženými pokyny a jejich splnění zaměstnanci řídícímu posun bez prodlení ohlásit.“;*
- čl. 37 vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) Z11:  
*„Při dávání pokynů prostřednictvím rádiové stanice se používají tato závazná slovní znění : ... Pro posun a PMD“;*

Návěst „Vzdálit“	Záloha/Vlak ... (uvede se označení) na koleji ... (uvede se číslo koleje) posunujte směrem k...
Návěst „Přiblížit“	Záloha/Vlak ... (uvede se označení) na koleji ... (uvede se číslo koleje) posunujte směrem k...
Návěst „Pomalů“	Záloha/Vlak ... (uvede se označení) na koleji ... (uvede se číslo koleje) pomalu
Návěst „Souhlas k posunu“	Záloha/Vlak ... (uvede se označení) z koleje ... (uvede se číslo koleje) posun dovolen
Návěst „Stůj“	Záloha/Vlak (uvede se označení) zastavte“;

- čl. 98 vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC Bp1:  
„Všichni zaměstnanci jsou povinni podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jejich jednání.“;
- čl. 206 písm. a) vnitřního předpisu provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o., SŽDC Bp1:  
„Povinnosti zaměstnanců řídících posun a vedoucích posunových čet: seznámit všechny zúčastněné na posunu s plánem a postupem práce, zajistit soulad jejich činností.“;
- čl. 11, vnitřního předpisu provozovatele dráhy-vlečky a dopravce ČD, a. s., ČD Op 16:  
„Všichni zaměstnanci jsou povinni podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jejich jednání. Jsou povinni dodržovat předpisy, technické normy, bezpečnostní předpisy, technologické postupy a pokyny vydané zaměstnavatelem k zajištění BOZP.“;
- čl. 12 písm. a) vnitřního předpisu provozovatele dráhy-vlečky a dopravce ČD, a. s., ČD Op 16:  
„Dále jsou zaměstnanci povinni nastupovat do zaměstnání odpočatí a nesmí být pod vlivem alkoholických nápojů nebo jiných návykových látek. ...“;
- čl. 116, vnitřního předpisu dopravce ČD, a. s., ČD V 2:  
„... Jízda hnacího vozidla v obvodu depa kolejových vozidel se řídí ustanoveními provozního řádu DKV.“;
- čl. 75, vnitřního předpisu dopravce ČD, a. s., ČD V 8/II:  
„...Posuv proužku je při jízdě vozidla úměrný délce ujeté dráhy (jmenovitý posuv je  $5 \text{ mm} \cdot \text{km}^{-1}$ )....“;
- čl. 2.2.1. vnitřního předpisu PŘ PP Vsetín:  
„... Hnací vozidla jedoucí v obvodu PP smí jet maximální rychlostí 5 km/hod, ....“.

### **3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení**

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

Dráha celostátní v žst. Vsetín je vybavena elektrickým SZZ 3. kategorie – releovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD 71 cestového systému, s číslicovou volbou jízdních cest a kolejovými obvody. SZZ plní funkci zajištění bezpečnosti drážní dopravy v této žst. má platný „PRUKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ“, ev. č. PZ 0876/96-E.41, vydaný DÚ dne 19. 3. 1996, s platností prodlouženou dne 3. 12. 2013 na dobu neurčitou. SZZ bylo uvedeno do provozu v roce 1990.

SZZ dráhy celostátní v žst. Vsetín vykazovalo v době vzniku MU normální činnost, tzn. bezporuchový stav. Technický stav předmětného SZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Dráha-vlečka není vybavena zabezpečovacím zařízením. Výhybky jsou přestavovány ručně zaměstnancem řídícím posun, kterým je vedoucí posunu.

Nedostatky nebyly zjištěny.

#### **3.4.2 Součásti dráhy**

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU, jak provozovatelem dráhy celostátní v žst. Vsetín, tak i provozovatelem dráhy-vlečky „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Součásti drah nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

#### **3.4.3 Komunikační prostředky**

Verbální komunikace mezi vedoucím posunu, strojvedoucím posunového dílu a dispozičním výpravčím žst. Vsetín byla vedena RDST na simplexním spojení MRS STE-2. Strojvedoucí komunikoval prostřednictvím vozidlové soupravy RDST typu TESLA VS47, v. č. 1392, která je umístěna na HDV 810.506-6, vedoucí posunu prostřednictvím mobilní RDST typu HYT TC-700P, v. č. 12527A1376 a dispoziční výpravčí žst. Vsetín prostřednictvím základnové RDST typu HYT SM10R2, v. č. 11N24F0193. Veškeré hovory vedené prostřednictvím této radiové sítě byly zaznamenány a archivovány digitálním záznamovým zařízením ReDat verze 2.80, umístěným v DK dispozičního výpravčího žst. Vsetín (viz bod 2.2.4).

V souvislosti se vznikem MU bylo po vzniku MU použito telefonní spojení prostřednictvím mobilní sítě telefonního operátora, a to za účelem ohlášení vzniku MU a aktivace IZS (viz bod 2.2.6 a 2.2.7).

Nebyl zjištěn nedostatek.

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

HDV 810.506-6 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 8599/02-V.22, vydaný DÚ dne 13. 12. 2002. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla odborně způsobilou osobou dopravce ČD, a. s., provedena dne 18. 12. 2013 s platností do 17. 5. 2014. HDV bylo dopravcem v době vzniku MU používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

HDV 810.506-6 bylo v době vzniku MU vybaveno mechanickým registračním zařízením pro automatické zaznamenávání dat, registračním rychloměrem typu E 611/VIII, č. 76107, s rozsahem stupnice 0 – 120 km·h<sup>-1</sup>, umístěným na stanovišti strojvedoucího I. Data byla zaznamenána hroty pisátek rychloměru na 102 mm široký proužek speciálního papíru.

Z dat zaznamenaných mechanickým registračním rychloměrem HDV 810.506-6 a vyhodnocených certifikovanou metodikou „Metodika analýzy jízdy kolejových vozidel I. – Analýza záznamu jízdy“, uznanou Ministerstvem dopravy, pod č. j.: 131/2012-520TPV/2, dne 8. 1. 2013, vyplývá:

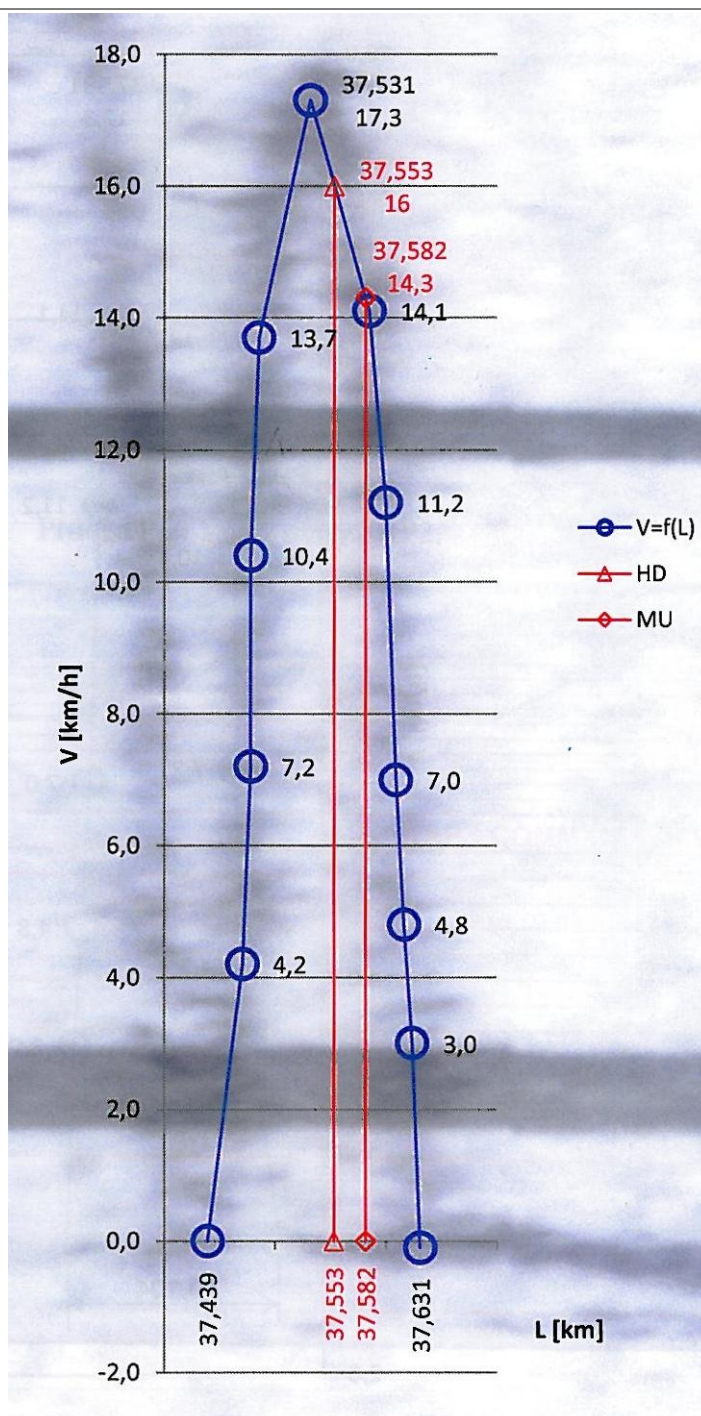
- v 18.33 h čas vzniku MU – posunový díl byl na SK č. 15a celostátní dráhy v žst. Vsetín uveden do pohybu;
- plynulým rozjezdem ze SK č. 15a dosáhl posunový díl na dráze celostátní v žst. Vsetín maximální rychlost 17,3 km·h<sup>-1</sup>;
- v km 37,553, tj. v místě styku dráhy celostátní v žst. Vsetín a dráhy-vlečky, byla zaregistrována rychlost 16 km·h<sup>-1</sup>;
- ke střetu TDV posunového dílu s vedoucím posunu v km 37,582 dráhy-vlečky došlo při rychlosti 14,3 km·h<sup>-1</sup>;
- v cca 18.33.30 h posunový díl na dráze-vlečce zastavil.

TDV 93-29 083-5 mělo v době vzniku MU platnou technickou kontrolu, provedenou odborně způsobilou osobou dopravce ČD, a. s., dne 31. 1. 2013 s platností do 30. 1. 2015. TDV bylo dopravcem v době vzniku MU používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

Byl zjištěn nedostatek.

#### Zjištění:

- při jízdě posunového dílu ze SK č. 15a na VK č. 17b dráhy-vlečky, od km 37,553, tj. místa styku vzájemného zaústění dráhy celostátní v žst. Vsetín a dráhy-vlečky „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, byla překročena nejvyšší dovolená rychlost, stanovená provozovatelem dráhy-vlečky na 5 km·h<sup>-1</sup>, o 11 km·h<sup>-1</sup> (tj. o 220 %) a v místě střetu TDV s vedoucím posunu o 9,3 km·h<sup>-1</sup> (tj. o 186 %);
- mechanické registrační zařízení pro automatické zaznamenávání dat typu E 611/VIII, č. 76107, umístěné na HDV 810.506-6, zaregistrovalo celkovou ujetou dráhu 104 m. HDV ve skutečnosti ujelo z místa rozjezdu na SK č. 15a, km 37,439 (km poloha izolovaného styku) celostátní dráhy v žst. Vsetín po zastavení na VK č. 17b, km 37,631 dráhy-vlečky, vzdálenost 192 m.  
Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem.



**Obr. č. 4:** Rychlost jízdy posunového dílu ze SK č. 15a dráhy celostátní v žst. Vsetín na VK č. 17b dráhy-vlečky, zaznamenaná mechanickým registračním rychloměrem HDV 810.506-6. Graf po provedeném lineárním přepočtu dokládá:

- nejvyšší dosaženou rychlost posunového dílu v km 37,531;
- rychlost na styku vzájemně zaústěných drah v km 37,553;
- rychlost při střetu TDV s vedoucím posunu v km 37,582.

Zdroj: Analýza VŠB – TU

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Po zastavení vlaku Os 13272 na SK č. 1 žst. Vsetín v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy celostátní v žst. Vsetín (Postup práce s osobními vlaky) a jednotnými technologickými postupy dopravce ČD, a. s. (Obraty HDV v žst. Vsetín), byla vedoucím posunu DV 810.506-6 a 93-29 083-5 od motorové jednotky „Regionova“ odvěšena za účelem jejich odstavení na dráhu-vlečku „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“. Před odvěšením DV obdržel vedoucí posunu od strojvedoucího HDV 810.506-6 informaci o nutnosti obě DV doplnit PHM. Bezprostředně po odvěšení DV vedoucí posunu, aniž by jej zaměstnanec řídící posun, kterým byl strojvedoucí HDV 810.506-6, pověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak, svévolně, ale s vědomím zaměstnance řídícího posun, tzn. strojvedoucího HDV 810.506-6, sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín postup prací při posunu. Ten měl být proveden nad rámec dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín známé, dopravcem ČD, a. s., požadované technologii posunu, spočívající v nutnosti doplnění PHM do obou odvěšených DV, a to ještě před jejich odstavením na kolejiště dráhy-vlečky. Doplnění PHM mělo být realizováno na stanovišti „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanice).

Motorová jednotka „Regionova“ zůstala po odvěšení HDV 810.506-6 a TDV 93-29 083-5 stát na SK č. 1 a v 18.19 h pokračovala v provozním výkonu na vlaku Os 3247, vedeném v trase Vsetín – Střelná. Protože se vedoucí posunu a dispoziční výpravčí žst. Vsetín domnívali, že bude možné provést zamýšlený posun ještě před odjezdem vlaku Os 3247, byl posunový díl přestaven přes jablůnské zhlaví na SK č. 3, a to nejprve posunem tažením a posléze posunem sunutím. Vzhledem k momentální dopravní situaci v žst. Vsetín a časové dispozici neudělil, z důvodu blízkého se času pravidelného odjezdu Os 3247 ze SK č. 1, dispoziční výpravčí žst. Vsetín pro další jízdu přestaveného posunového dílu svolení k dalšímu sjednanému posunu. Po odjezdu vlaku Os 3247 udělil dispoziční výpravčí žst. Vsetín posunovému dílu, stojícímu na SK č. 3, svolení k posunu. Následně po postavení jízdní (posunové) cesty dal pokynem hlavního (cestového) návěstidla Sc3 souhlas k posunu směrem k žst. Valašská Polanka. Posunový díl vjel posunem sunutím na polanecké zhlaví žst. Vsetín za úroveň seřaďovacího návěstidla Se5, kde strojvedoucí posunového dílu na pokyn vedoucího posunu DV zastavil. Dispoziční výpravčí postavil jízdní (posunovou) cestu na SK č. 25. Souhlas k posunu byl udělen návěstí seřaďovacího návěstidla Se5. Na základě tohoto pokynu vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení posunové (jízdní) cesty na SK č. 25. Jízda posunového dílu na SK č. 25 byla realizována posunem tažením, kde po vjezdu na tuto kolej za úrovní seřaďovacího návěstidla Se 24, kde strojvedoucí posunového dílu na pokyn vedoucího posunu zastavil. Dispoziční výpravčí postavil jízdní (posunovou) cestu na VK č. 25a dráhy-vlečky, na stanoviště „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanici). Souhlas k posunu byl udělen návěstí seřaďovacího návěstidla Se 24. Poté vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení jízdní (posunové) cesty na VK č. 25a. Jízda posunového dílu na VK č. 25a byla realizována posunem sunutím. Po doplnění PHM do obou DV posunového dílu vedoucí posunu, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy-vlečky (PŘ PP Vsetín), sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín další posun z VK č. 25a dráhy-vlečky, stanoviště „Výzbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanici), přes SK č. 25 a 15a kolejiště dráhy celostátní v žst. Vsetín, na VK č. 15 dráhy-vlečky. Dispoziční výpravčí následně postavil

jízdní (posunovou) cestu zpět na SK č. 25 dráhy celostátní v žst. Vsetín a souhlas k posunu udělil návěstí seřadovacího návěstidla Se19. Po vjezdu na SK č. 25 za úroveň seřadovacího návěstidla Se24 strojvedoucí posunového dílu na pokyn vedoucího posunu zastavil. Jízda posunového dílu na SK č. 25 byla realizována posunem tažením. Dispoziční výpravčí postavil jízdní (posunovou) cestu na SK č. 15a a udělil souhlas k posunu návěstí seřadovacího návěstidla Se24. Poté vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení jízdní (posunové) cesty na SK č. 15a. Po vjezdu na tuto kolej za úroveň seřadovacího návěstidla Se7 strojvedoucí posunového dílu na pokyn vedoucího posunu zastavil. Jízda posunového dílu ze SK č. 25 na SK č. 15a byla realizována posunem sunutím.

Při pobytu posunového dílu na SK č. 15a vedoucí posunu v km 37,427 nedovoleně vstoupil mezi HDV a TDV posunového dílu, protože chtěl DV posunového dílu rozvěsit a po posunu HDV na VK č. 17b, s odvěšeným TDV provést, za účelem jeho odstavení, jednoduchý posun na VK č. 15b. Vedoucí posunu zamýšlel TDV, jenž by po odvěšení zůstal stát na SK č. 15a, vedené v klesání do 5 ‰ směrem k žst. Jablunka, uvést do pohybu působením vlastní hmotnosti. Tyto úkony chtěl vedoucí posunu provést svévolně, protože o postupu prací a způsobu provedení tohoto posunu strojvedoucí posunového dílu, tzn. zaměstnanec řídící posun, všechny zúčastněné zaměstnance nezpravil a jejich vykonání vedoucímu posunu nenařídil. Vedoucí posunu po nedovoleném vstupu mezi DV zahájil odvěšování TDV od HDV.

Dispoziční výpravčí postavil jízdní (posunovou) cestu na VK č. 17b dráhy-vlečky a udělil souhlas k posunu návěstí „Posun dovolen“ návěstěnou seřadovacím návěstidlem Se7. Na tento pokyn uvedl strojvedoucí posunový díl na SK č. 15a nedovoleně do pohybu, aniž by od vedoucího posunu dostal informaci, že pro danou posunovou cestu byl dispozičním výpravčím žst. Vsetín dán souhlas k posunu. V té chvíli se vedoucí posunu stále nedovoleně nacházel mezi DV posunového dílu v prostoru mezi nárazecím ústrojím, vlevo ve směru jízdy posunového dílu od táhlového ústrojí, kde zahájil odvěšení TDV od HDV. Na vzniklou situaci vedoucí posunu reagoval zachycením (zavěšením) se na stále svěšené táhlové ústrojí DV. Dynamikou pohybu jedoucího posunového dílu se však na svěšeném táhlovém ústrojí neudržel a na VK č. 17b dráhy-vlečky, v km 37,582, spadl mezi její kolejnicové pásy. Při pádu vedoucího posunu na záda došlo ke střetu s TDV, které mu pravým kolem první nápravy ve směru jízdy posunového dílu amputovalo v oblasti nad kotníkem levou dolní končetinu. Tažený posunový díl strojvedoucí zastavil v km 37,631 VK č. 17b, tzn. před výhybkou č. 201 dráhy-vlečky. Tato výhybka nebyla pro zamýšlený posun na VK č. 15 dráhy-vlečky přestavena v požadovaném směru, a proto po zastavení DV se strojvedoucí vedoucího posunu, který byl v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy-vlečky (PŘ PP Vsetín) zaměstnancem řídícím posun, prostřednictvím RDST dotázal, jakým způsobem bude další posun organizován. Z důvodu vzniku MU zůstala jeho otázka bez odpovědi. Protože byla verbální komunikace přerušena, strojvedoucí z HDV vystoupil a šel zjistit důvodu nastalé situace. Pochůzkou a pohledem mezi VK č. 17b a 15b objevil vedoucího posunu, který mu sdělil, že při jízdě posunového dílu utrpěl těžkou újmu na zdraví.

Byly zjištěny nedostatky.

#### Zjištění:

- vedoucí posunu, aniž by jej zaměstnanec řídící posun, kterým byl na dráze celostátní v žst. Vsetín strojvedoucí HDV 810.506-6, pověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak, svévolně sjednal s dispozičním

výpravčím žst. Vsetín postup prací při posunu (odstavení vlakového HDV a přípojného TDV vlaku Os 13272 na dráhu-vlečku).

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem;

- zaměstnanec řídící posun, kterým byl na dráze celostátní v žst. Vsetín strojvedoucí HDV 810.506-6, ponechal vedoucího posunu, kterého nepověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak, sjednat s dispozičním výpravčím žst. Vsetín postup prací při posunu (odstavení vlakového HDV a přípojného TDV vlaku Os 13272 na dráhu-vlečku).  
Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem;
- dispoziční výpravčí žst. Vsetín při sjednání posunu a postupu prací při posunu (odstavení vlakového HDV a přípojného TDV vlaku Os 13272 na dráhu-vlečku) komunikoval s vedoucím posunu, aniž by jej zaměstnanec řídící posun, tzn. strojvedoucí HDV 810.506-6, předem vyrozuměl o tom, že vedoucího posunu pověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak.  
Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem;
- vedoucí posunu při pobytu posunového dílu na SK č. 15a nedovoleně a svévolně vstoupil mezi HDV a TDV za účelem odvěšení TDV a jeho následného odstavení formou jednoduchého posunu na VK č. 15b, aniž by zaměstnanec řídící posun, o postupu prací a způsobu provedení tohoto posunu, všechny zúčastněné zaměstnance zpravil a jejich vykonání vedoucímu posunu nařídil;
- strojvedoucí uvedl na SK č. 15a posunový díl do pohybu bez povolení stanoveného provozovatelem dráhy celostátní v žst. Vsetín, tzn. aniž by od vedoucího posunu dostal informaci, že pro danou posunovou cestu byl dispozičním výpravčím žst. Vsetín dán souhlas k posunu.

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

Verbální komunikace mezi vedoucím posunu, strojvedoucím posunového dílu a dispozičním výpravčím žst. Vsetín byla vedena RDST MRS. Veškeré hovory vedené prostřednictvím této radiové sítě byly zaznamenány a archivovány digitálním záznamovým zařízením ReDat verze 2.80, umístěným v místnosti sousedící s DK dispozičního výpravčího žst. Vsetín (viz bod 2.2.4 a 3.4.3).

Sjednání posunu s dispozičním výpravčím, předávání a přejímání veškerých pokynů pro konkrétní posun dispozičnímu výpravčímu v žst. Vsetín a naopak, prováděl z vlastní iniciativy vedoucí posunu prostřednictvím RDST, aniž by ho strojvedoucí posunového dílu, jakožto zaměstnanec řídící posun, k těmto činnostem pověřil a o této skutečnosti vyrozuměl dispozičního výpravčího žst. Vsetín. Strojvedoucí na výše uvedený souhrn nedovolených činností vedoucího posunu nijak nereagoval a jednal podle jeho pokynů (viz bod 3.5.1).

Byly zjištěny nedostatky.

**Zjištění:**

- vedoucí posunu při pokynech předávaných strojvedoucímu posunového dílu prostřednictvím RDST nepoužíval závazná slovní znění.  
Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem;
- strojvedoucí prováděl posun na základě vedoucím posunu udělených pokynů, který při jejich udílení nepoužíval závazná slovní znění.  
Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

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

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

**3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky****3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události**

- strojvedoucí posunového dílu, ve směně dne 20. 12. 2013 od 8.41 h, odpočinek před směnou 23.59 h.
- vedoucí posunu, ve směně dne 20. 12. 2013 od 18.00 h, odpočinek před směnou 23 h.
- dispoziční výpravčí žst. Vsetín, ve směně dne 20. 12. 2013 od 18.03 h, odpočinek před směnou 23.58 h.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

Zaměstnanci provozovatelů drah a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb.

Dispoziční výpravčí žst. Vsetín a strojvedoucí posunového dílu byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Příslušníci PČR přístrojem DRÄGER provedli po vzniku MU u obou těchto zaměstnanců orientační dechovou zkoušku na požití alkoholu s negativním výsledkem. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav výše uvedených zaměstnanců zúčastněných na MU.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné MU bylo zjištěno, že vedoucí posunu nastoupil do zaměstnání pod vlivem alkoholických nápojů. Po vzniku MU provedli

u vedoucího posunu příslušníci PČR přístrojem DRÄGER orientační dechovou zkoušku na požití alkoholu s pozitivním výsledkem, při němž byl naměřen obsah alkoholu v krvi v množství 1,87 ‰. Následně po převozu do nemocničního zařízení ve Vsetíně a po lékařském ošetření byl v 19.30 h vedoucímu posunu odebrán vzorek krve, jejíž rozbor, provedený Fakultní nemocnicí u Sv. Anny, Ústavem soudního lékařství v Brně, opětovně prokázal obsah alkoholu v krvi, tentokrát v množství 1,56 ‰. Přestože definice opilosti není v českém právním řádu nijak specifikována a každá osoba reaguje a projevuje se po požití alkoholu jinak, dle obecně známého názoru jsou příznaky opilosti ve většině případů zřetelné až při tzv. středním stupni opilosti, kdy obsah alkoholu v krvi je přítomen v množství 1,5 až 2 ‰. Z výše naměřených hodnot obsahu alkoholu v krvi a uvedených skutečností lze konstatovat, že požití alkoholických nápojů vedlo u vedoucího posunu ke snížení jeho duševních funkcí a reakční úrovně na jednotlivé podněty. Byl zjištěn nedostatek.

#### Zjištění:

- vedoucí posunu nastoupil dne 20. 12. 2013 do zaměstnání pod vlivem alkoholických nápojů;
- vedoucí posunu dne 20. 12. 2013 nedodržel technologické postupy a pokyny vydané provozovatelem dráhy celostátní a dopravcem k zajištění BOZP.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště na MU zúčastněných zaměstnanců provozovatelů drah a dopravce nemělo souvislost se vznikem MU.

### **3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru**

Obdobná MU není DI evidována.

## **4 ANALÝZY A ZÁVĚRY**

### **4.1 Konečný popis mimořádné události**

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

Dne 20. 12. 2013 v 18.07 h zastavil na SK č. 1 žst. Vsetín vlak Os 13272, který byl dopravcem ČD, a. s., veden v trase Velké Karlovice – Vsetín a pro nějž byla žst. Vsetín stanicí cílovou. Předmětný vlak sestával z HDV 810.506-6, TDV 93-29 083-5 a motorové jednotky „Regionova“. V souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy celostátní SŽDC, s. o. (Postup práce s osobními vlaky), a jednotnými technologickými postupy dopravce ČD, a. s. (Obraty HDV v žst. Vsetín), měla být DV 810.506-6 a 93-29 083-5 za účelem jejich odstavení na dráhu-vlečku „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, od motorové jednotky „Regionova“ odvěšena. Ještě před odvěšením DV obdržel vedoucí posunu od strojvedoucího HDV 810.506-6 informaci o nutnosti obě DV doplnit PHM.

Bezprostředně po odvěšení DV vedoucí posunu, aniž by jej zaměstnanec řídící posun, kterým byl strojvedoucí HDV 810.506-6, pověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak, svévolně, ale s vědomím zaměstnance řídícího posun, tzn. strojvedoucího HDV 810.506-6, sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín postup prací při posunu. Ten měl být proveden nad rámec dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín známé, dopravcem ČD, a. s., požadované technologii posunu, spočívající v nutnosti doplnění PHM do obou odvěšených DV, a to ještě před jejich odstavením na kolejiště dráhy-vlečky. Doplnění PHM mělo být realizováno na stanovišti „Výbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanice).

Motorová jednotka „Regionova“ zůstala po odvěšení HDV 810.506-6 a TDV 93-29 083-5 stát na SK č. 1 a v 18.19 h pokračovala v provozním výkonu na vlaku Os 3247, vedeném v trase Vsetín – Střelná. Protože se vedoucí posunu a dispoziční výpravčí žst. Vsetín domnívali, že bude možné provést zamýšlený posun ještě před odjezdem vlaku Os 3247, byl posunový díl přestaven přes jablůnské zhlaví na SK č. 3, a to nejprve posunem tažením a posléze posunem sunutím. Vzhledem k momentální dopravní situaci v žst. Vsetín a časové dispozici neudělil, z důvodu blízkého se času pravidelného odjezdu Os 3247 ze SK č. 1, dispoziční výpravčí žst. Vsetín pro další jízdu přestaveného posunového dílu svolení k dalšímu sjednanému posunu. Po odjezdu vlaku Os 3247 udělil dispoziční výpravčí žst. Vsetín posunovému dílu, stojícímu na SK č. 3, svolení k posunu. Následně po postavení jízdní (posunové) cesty dal pokynem hlavního (cestového) návěstidla Sc 3 souhlas k posunu směrem k žst. Valašská Polanka. Posunový díl vjel posunem sunutím na polanecké zhlaví žst. Vsetín za úroveň seřaďovacího návěstidla Se5, kde strojvedoucí posunového dílu na pokyn vedoucího posunu DV zastavil. Dispoziční výpravčí postavil jízdní (posunovou) cestu na SK č. 25. Souhlas k posunu byl udělen návěstí seřaďovacího návěstidla Se5. Na základě tohoto pokynu vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení posunové (jízdní) cesty na SK č. 25. Jízda posunového dílu na SK č. 25 byla realizována posunem tažením, kde po vjezdu na tuto kolej za úrovní seřaďovacího návěstidla Se24 strojvedoucí posunového dílu, na pokyn vedoucího posunu, zastavil. Dispoziční výpravčí postavil jízdní (posunovou) cestu na VK č. 25a dráhy-vlečky, na stanoviště „Výbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanici). Souhlas k posunu byl udělen návěstí seřaďovacího návěstidla Se24. Poté vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení jízdní (posunové) cesty na VK č. 25a. Jízda posunového dílu na VK č. 25a byla realizována posunem sunutím. Po doplnění PHM do obou DV posunového dílu vedoucí posunu, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy-vlečky (PŘ PP Vsetín), sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín další posun z VK č. 25a dráhy-vlečky, stanoviště „Výbrojní zařízení paliv“ (tzv. tankovací stanici), přes SK č. 25 a 15a kolejiště dráhy celostátní v žst. Vsetín, na VK č. 15 dráhy-vlečky. Dispoziční výpravčí následně postavil jízdní (posunovou) cestu zpět na SK č. 25 dráhy celostátní v žst. Vsetín a souhlas k posunu udělil návěstí seřaďovacího návěstidla Se19. Po vjezdu na SK č. 25 za úroveň seřaďovacího návěstidla Se24 strojvedoucí posunového dílu na pokyn vedoucího posunu zastavil. Jízda posunového dílu na SK č. 25 byla realizována posunem tažením. Dispoziční výpravčí postavil jízdní (posunovou) cestu na SK č. 15a a udělil souhlas k posunu návěstí seřaďovacího návěstidla Se24. Poté vedoucí posunu předal strojvedoucímu posunového dílu informaci o postavení jízdní (posunové) cesty na SK č. 15a. Po vjezdu na tuto kolej za úrovní seřaďovacího návěstidla Se7 strojvedoucí posunového dílu na pokyn vedoucího posunu zastavil. Jízda posunového dílu ze SK č. 25 na SK č. 15a byla realizována posunem sunutím.

Při pobytu posunového dílu na SK č. 15a vedoucí posunu v km 37,427 nedovoleně vstoupil mezi HDV a TDV posunového dílu, protože chtěl DV posunového dílu rozvěsit a po posunu HDV na VK č. 17b, s odvěšeným TDV provést, za účelem jeho odstavení, jednoduchý posun na VK č. 15b. Vedoucí posunu zamýšlel TDV, jenž by po odvěšení zůstal stát na SK č. 15a, vedené v klesání do 5 ‰ směrem k žst. Jablunka, uvést do pohybu působením vlastní hmotnosti. Tyto úkony chtěl vedoucí posunu provést svévolně, protože o postupu prací a způsobu provedení tohoto posunu strojvedoucí posunového dílu, tzn. zaměstnanec řídící posun, všechny zúčastněné zaměstnance nezpravil a jejich vykonání vedoucímu posunu nenařídil. Vedoucí posunu po nedovoleném vstupu mezi DV zahájil odvěšení TDV od HDV.

Dispoziční výpravčí postavil jízdní (posunovou) cestu na VK č. 17b dráhy-vlečky a udělil souhlas k posunu návěstí „Posun dovozen“ návěstěnou seřaďovacím návěstidlem Se7. Na tento pokyn uvedl v 18.33 h strojvedoucí posunový díl na SK č. 15a nedovoleně do pohybu, aniž by od vedoucího posunu dostal informaci, že pro danou posunovou cestu byl dispozičním výpravčím žst. Vsetín dán souhlas k posunu. V té chvíli se vedoucí posunu stále nedovoleně nacházel mezi DV posunového dílu v prostoru mezi nárazecím ústrojím, vlevo ve směru jízdy posunového dílu od táhlového ústrojí, kde zahájil odvěšování TDV od HDV. Na vzniklou situaci vedoucí posunu reagoval zachycením (zavěšením) se na stále svěšené táhlové ústrojí DV. Rozjezdem byla dosažena rychlost 17,3 km·h<sup>-1</sup>, přičemž do km 37,553 (styk vzájemně zaústěných drah) byla provozovatelem dráhy celostátní stanovena nejvyšší dovolená rychlost na 40 km·h<sup>-1</sup>.



**Obr. č. 5:** Informativní tabule umístěná v místě styku vzájemně zaústěných drah (na tzv. „Hranici depa“), upozorňující na nejvyšší dovolenou rychlost na dráze-vlečce „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“.

Zdroj: Drážní inspekce

Od místa styku vzájemně zaústěných drah byla provozovatelem dráhy-vlečky stanovena nejvyšší dovolená rychlost na 5 km·h<sup>-1</sup>, avšak v místě styku vzájemně zaústěných drah posunový díl jel rychlostí 16 km·h<sup>-1</sup>. Dynamikou pohybu jedoucího posunového dílu se vedoucí posunu na svěšeném táhlovém ústrojí neudržel a na VK

č. 17b dráhy-vlečky, v km 37,582, při rychlosti 14,3 km·h<sup>-1</sup> spadl mezi její kolejnicové pásy. Při pádu vedoucího posunu na záda došlo ke střetu s TDV, které mu pravým kolem první nápravy ve směru jízdy posunového dílu amputovalo v oblasti nad kotníkem levou dolní končetinu. Tažený posunový díl strojvedoucí zastavil v km 37,631 VK č. 17b, před výhybkou č. 201 dráhy-vlečky. Tato výhybka nebyla pro zamýšlený posun na VK č. 15 dráhy-vlečky přestavena do požadovaného směru, a proto po zastavení DV se strojvedoucí vedoucího posunu, který byl v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy-vlečky (PŘ PP Vsetín) zaměstnancem řídícím posun, prostřednictvím RDST dotázal, jakým způsobem bude další posun organizován. Z důvodu vzniku MU zůstal jeho dotaz bez odpovědi. Protože byla verbální komunikace přerušena, strojvedoucí z HDV vystoupil a šel zjistit důvodu nastalé situace. Pochůzkou a pohledem mezi VK č. 17b a 15b objevil vedoucího posunu, který mu sdělil, že při jízdě posunového dílu utrpěl těžkou újmou na zdraví.

Při MU došlo k těžké újmě na zdraví vedoucího posunu.

## 4.2 Rozbor

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

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 261, 1745 a 1767 písm. b) vnitřního předpisu SŽDC D1 a čl. 11 vnitřního předpisu ČD Op 16, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 106 odst. 4 písm. c) a d) zákona č. 262/2006 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se neřídil pokyny provozovatele dráhy tím, že vedoucí posunu při pobytu posunového dílu na SK č. 15a nedovoleně a svévolně vstoupil mezi HDV a TDV za účelem odvěšení TDV a jeho následného odstavení formou jednoduchého posunu na VK č. 15b, aniž by zaměstnanec řídící posun, o postupu prací a způsobu provedení tohoto posunu, všechny zúčastněné zaměstnance zpravil a jejich vykonání vedoucímu posunu nařídil. Vedoucí posunu svým chováním nedodržel právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a neřídil se zásadami bezpečného chování na pracovišti a nedodržel při práci stanovené pracovní postupy.

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 261, 1715 a 1753 písm. b) vnitřního předpisu SŽDC D1, čl. 11 vnitřního předpisu ČD Op 16 a § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se neřídil pokyny provozovatele dráhy tím, že na SK č. 15a uvedl posunový díl do pohybu bez povolení stanoveného provozovatelem dráhy celostátní v žst. Vsetín, tzn. aniž by od vedoucího posunu dostal informaci, že pro danou posunovou cestu byl dispozičním výpravčím žst. Vsetín dán souhlas k posunu.

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 12 písm. a) vnitřního předpisu ČD Op 16, ve smyslu § 106 odst. 4 písm. c), d) a e) zákona č. 262/2006 Sb. a § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle pravidel provozování

drážní dopravy tím, že nezajistil, aby vedoucí posunu dodržel právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, řídil se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele, dodržel při práci stanovené pracovní postupy a nevstoupil pod vlivem alkoholických nápojů na pracoviště provozovatele dráhy a dopravce a pod jejich vlivem pak nevykonával činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy. Po vzniku MU byla u vedoucího posunu provedena orientační dechová zkouška na požití alkoholu s pozitivním výsledkem, při němž byl naměřen obsah alkoholu v krvi v množství 1,87 ‰. Následně po převozu do nemocničního zařízení ve Vsetíně a po lékařském ošetření byl v 19.30 h vedoucímu posunu odebrán vzorek krve, jejíž rozbor opětovně prokázal obsah alkoholu v krvi, tentokrát v množství 1,56 ‰.

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 116 vnitřního předpisu ČD V 2, čl. 2.2.1. vnitřního předpisu PŘ PP Vsetín a § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a neřídil se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy tím, že strojvedoucí při jízdě posunového dílu na dráze-vlečce „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, překročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou provozovatelem dráhy-vlečky na  $5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , a to v km 37,553, tj. v místě styku vzájemného zaústění dráhy celostátní v žst. Vsetín a dráhy-vlečky „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, o  $11 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  a v místě střetu TDV s vedoucím posunu o  $9,3 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ .

### 4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinnou mimořádné události byl:

- nedovolený vstup vedoucího posunové čety mezi drážní vozidla posunového dílu, za účelem jejich rozvěšení a provedení posunu, bez vydaného pokynu a vědomí osoby řídící posun.

Přispívající faktor nedovoleného vstupu vedoucího posunové čety mezi drážní vozidla posunového dílu:

- nebyl zjištěn.

Přispívajícími faktory následného střetu taženého drážního vozidla posunového dílu, na dráze-vlečce „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, s vlečeným vedoucím posunové čety byly:

- výkon pracovních činností vedoucího posunové čety pod vlivem alkoholických nápojů;
- překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy posunového dílu osobou řídící drážní vozidlo.

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

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- uvedení posunového dílu do pohybu, aniž by vedoucí posunové čety osobě řídící drážní vozidlo dal informaci, že pro danou posunovou cestu byl osobou řídící drážní dopravu dán souhlas k posunu.

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

Příčiny mimořádné události způsobené předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekci zjištěny.

### 4.4 Doplnující zjištění

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o.:

- v návaznosti na ustanovení čl. 261 a 1663 vnitřního předpisu SŽDC D1, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy tím, že dispoziční výpravčí žst. Vsetín při sjednání posunu a postupu prací při posunu (odstavení vlakového HDV a přípojného TDV vlaku Os 13272 na dráhu-vlečku) komunikoval s vedoucím posunu, aniž by jej zaměstnanec řídící posun, tzn. strojvedoucí HDV 810.506-6, předem vyrozuměl o tom, že vedoucího posunu pověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak.

Dopravce ČD, a. s.:

- v návaznosti na ustanovení čl. 261, 1662, 1663, 1745 a 1767 písm. b) vnitřního předpisu SŽDC D1, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb. neprovozoval drážní dopravu podle smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se neřídil pokyny provozovatele dráhy tím, že:
  - vedoucí posunu svévolně sjednal s dispozičním výpravčím žst. Vsetín postup prací při posunu (odstavení vlakového HDV a přípojného TDV vlaku Os 13272 na dráhu-vlečku), a to aniž by jej zaměstnanec řídící posun pověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak;
  - zaměstnanec řídící posun ponechal vedoucího posunu, kterého nepověřil k předávání pokynů dispozičnímu výpravčímu žst. Vsetín a naopak, sjednat s dispozičním výpravčím žst. Vsetín postup prací při výše uvedeném posunu;
- v návaznosti na ustanovení čl. 261 vnitřního předpisu SŽDC D1 a čl. 37 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

neprovozoval drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze tím, že:

- vedoucí posunu při pokynech předávaných strojvedoucímu posunového dílu prostřednictvím RDST nepoužíval závazná slovní znění;
- strojvedoucí prováděl posun na základě vedoucím posunu udělených pokynů, který při jejich udílení nepoužíval závazná slovní znění;
- v návaznosti na ustanovení čl. 75 vnitřního předpisu ČD V 8/II, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. neprovozoval drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že mechanický registrační rychloměr typu E 611/VIII, č. 76107, umístěný na HDV 810.506-6, při jízdě ze SK č. 15a, km 37,439 celostátní dráhy v žst. Vsetín na VK č. 17b, do km 37,631 dráhy-vlečky nezaregistroval úměrnou délku projeté dráhy. Posunový díl projel ve skutečnosti dráhu 192 m, registrační zařízení však zaznamenalo projitou dráhu 104 m.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy celostátní v žst. Vsetín, SŽDC, s. o., přijal po vzniku MU následující opatření:

- „Rozkaz přednosty provozního obvodu Valašské Meziříčí č. 01/2014“, č. j.: 01768/2014-OŘ OLC-PO VLM, s účinností od 18. 2. 2014, kde je v bodě „1. Seznámení s MU, závady mimo příčinnou souvislost“, mj. uvedeno:
  - „... Upozorňuji zaměstnance, aby dodržovali ustanovení o posunu dle platného předpisu SŽDC D1 čl. 1648 – 1990, když nově je zaměstnancem řídícím posunu strojvedoucí a ne vedoucím posunu. Pokud komunikaci s dopravním zaměstnancem strojvedoucí předá vedoucímu posunu, musí o tom dopravního zaměstnance na začátku posunu zpravit. Pak až může dopravní zaměstnanec sjednávat, komunikovat a dávat pokyny při posunu s vedoucím posunu. Pokud strojvedoucí neinformuje dopravního zaměstnance o tom, že předal komunikaci (sjednávání posunu, pokyny při posunu, atd.) vedoucímu posunu, musí dopravní zaměstnanec sjednávat posun a dávat pokyny při posunu strojvedoucímu.“.

Dopravce a provozovatel dráhy-vlečky „Vlečka DKV Olomouc, PP Vsetín“, ČD, a. s., přijal po vzniku MU následující opatření:

- vůči na MU zúčastněným zaměstnancům uplatnil postup dle zákona č. 262/2006 Sb.;
- „Poučný list vrchního přednosty DKV Olomouc“, č. j.: 719/2014 P1-005, s účinností od 9. 1. 2014, v němž všechny své zaměstnance seznámil se vznikem MU a porušením ustanovení jednotlivých vnitřních a právních předpisů na MU zúčastněných zaměstnanců ČD, a. s.

## **6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ**

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

V Ostravě dne 5. srpna 2014

Robert Kindl v. r.  
vrchní inspektor  
Územního inspektorátu Ostrava

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

## 7 PŘÍLOHY



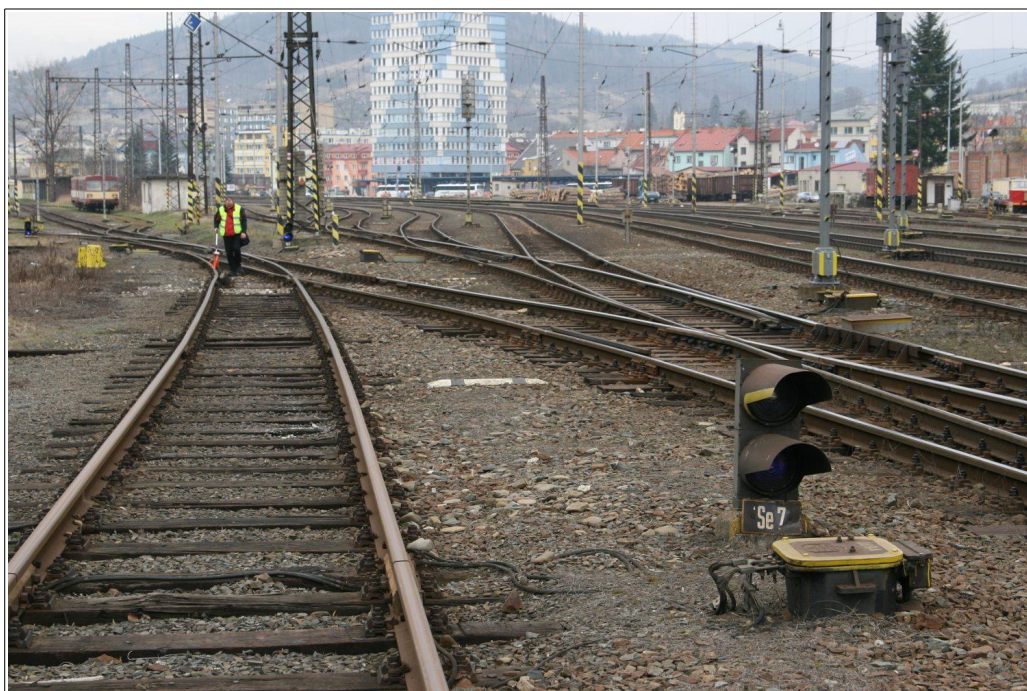
**Obr. č. 6:** OOPP – přilba vedoucího posunu, nalezená při ohledání MU ve výhybce č. 16 dráhy celostátní v žst. Vsetín, v km 37,481.

Zdroj: Dražní inspekce



**Obr. č. 7:** Celkový pohled na kolejiště dráhy-vlečky „DKV Olomouc, PP Vsetín“. Snímek rovněž dokumentuje dvě TDV odstavená na VK č. 15b.

Zdroj: Drážní inspekce



**Obr. č. 8:** Seřadovací návěstidlo Se7 dráhy celostátní v žst. Vsetín a celkový pohled na kolejiště žst. Vsetín a VK č. 15b a 17b dráhy-vlečky „DKV Olomouc, PP Vsetín“.

Zdroj: Drážní inspekce