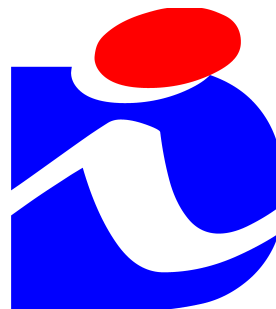


Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Vykolejení 1 drážního vozidla na dráze železniční, vlečce
„ZZN Polabí, a. s. - vlečka Kolín“

Středa, 24. října 2012

Investigation Report of Railway Accident

Derailment of freight wagon during shunting operation at siding
ZZN Polabí, a. s. - siding Kolín

Wednesday 24th October 2012

č. j.: 6-3730/2012/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré dokumenty a skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

1 SOUHRN



Zdroj: Lovochemie

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 24. 10. 2012, 7:00 – 20:00 h, přesný čas nezjištěn.

Popis události: vykolejení 2. zadního podvozku vozu č. 31 80 082 3 195-9 Tadgs-y.

Dráha, místo: dráha železniční, vlečka „ZZN Polabí, a. s., - vlečka Kolín“, kolej č. 3, km 0,449.

Zúčastnění: Lovochemie, a. s. (provozovatel dráhy a dopravce);
ČD Cargo, a. s. (dopravce).

Následky: bez zranění;
celková škoda 49 759 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- najetí posunového dílu na DV nedostatečně zajištěná proti ujetí.

Příspějící faktory: nebyly zjištěny.

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro provádění posunu a pro zajišťování drážních vozidel proti ujetí.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- příčina mimořádné události způsobená předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti nebyla zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

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

SUMMARY

Grade: accident.

Date and time: 24th October 2012, 7:00 – 20:00 (5:00 – 18:00 GMT).

Occurrence type: derailment.

Description: Derailment of freight wagon after collision with buffer at ZZN Polabí a. s., siding Kolín.

Type of train: shunting operation.

Location: ZZN Polabí, a. s., siding Kolín, line No. 3, km 0,499.

Parties: Lovochemie, a. s. (IM and RU);
ČD Cargo, a. s. (RU).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 49 759,-

Direct cause: movement of shunting operation to rolling stocks that were insufficiently protected against ride.

Contributory factor: none.

Underlying cause: failure to comply with technological procedures of infrastructure manager for the operation of shunting movements and ensuring of rolling stocks against a movement.

Root cause: none.

Recommendations: not issued.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	4
2 Údaje týkající se mimořádné události	10
2.1 Mimořádná událost	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	10
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	10
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	11
2.2 Okolnosti mimořádné události	12
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	12
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	13
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	13
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	13
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	13
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	14
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	14
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	15
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	15
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	15
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	15
2.4 Vnější okolnosti	15
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	15
3 Záznam o podaných vysvětleních	15
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	15
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	15

3.1.2 Jiné osoby	22
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	22
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	22
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	23
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	23
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	23
3.3 Právní a jiná úprava	24
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	24
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	25
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	28
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	28
3.4.2 Součásti dráhy	29
3.4.3 Komunikační prostředky	29
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	29
3.5 Dokumentace o provozním systému	30
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	30
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	32
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	32
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	33
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	33
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	33
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	34
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	34
4 Analýzy a závěry	34
4.1 Konečný popis mimořádné události	34
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	34
4.2 Rozbor	35
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb	35
4.3 Závěry	37
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	37
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	37
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	37
4.4 Doplnující zjištění	37
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	37
5 Přijatá opatření	38
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	38
6 Bezpečnostní doporučení	39
7 Přílohy	40

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Dražní inspekce
DÚ	Dražní úřad
DV	dražní vozidlo, dražní vozidla
HDV	hnací dražní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IZS	integrováný záchranný systém
Lovochemie	provozovatel dráhy a dopravce Lovochemie, a. s.
MU	mimořádná událost
PJ	provozní jednotka
PČR	Policie České republiky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SDV	sunuté dražní vozidlo
VI	vrchní inspektor
vlečka ZZN	vlečka „ZZN Polabí, a. s. - vlečka Kolín“
VŠ	vlastní šetření

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. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, 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. 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. 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
SŽDC (ČD) D2	vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 3. 1997, č. j.: 55 279/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, převzatý provozovatelem dráhy na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008 „Převzetí předpisů Českých drah, a. s., do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě převodu činností provozovatele dráhy“ č. j.: 12 026/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění
VPŘ	vlečkový provozní řád „ZZN Polabí, a.s. - vlečka Kolín“, vydaný dne 21. 8. 2011 provozovatelem dráhy a dopravcem Lovochemie, a. s., schválený osobou odborně způsobilou, účinnost od 21. 8. 2011

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 24. 10. 2012.

Čas: časové rozmezí od 7:00 do 20:00 h., přesný čas nezjištěn.

Dráha: železniční/vlečka.

Místo: vlečka „ZZN Polabí, a. s. - vlečka Kolín“, kolej č. 3, km 0,449.

GPS: 50°2'21.614"N, 15°13'18.887"E.



Obr. č. 1: Pohled na místo MU

Zdroj: Lovochemie

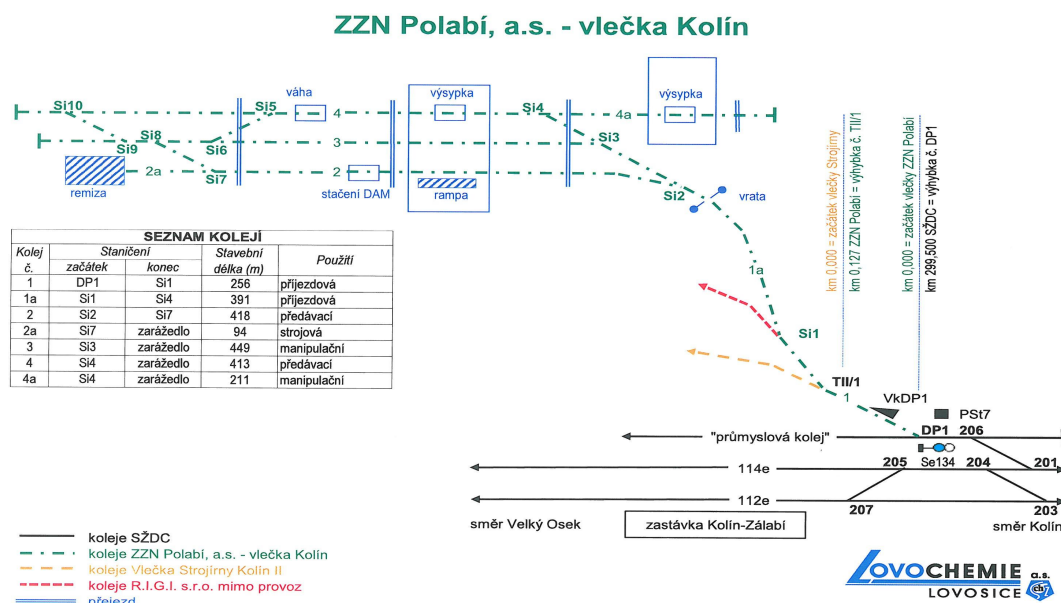
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby

Dne 24. 10. 2012 od 7:00 h byla, dle sdělení Lovochemie, na vlečce ZZN prováděna nakládka dvaceti vozů řady Tads-g-y. V průběhu nakládky byl prováděn posun odborně způsobilými osobami Lovochemie s HDV 98 54 4702 513-3. Jednotlivá naložená DV byla v průběhu posunu přestavována z koleje č. 4 na manipulační kusou kolej č. 3, kde z nich byl sestavován posunový díl pro odsun z vlečky. Posun byl Lovochemií ukončen cca v 16:00 h s tím, že 2 DV zůstala přichystaná k odsunu na koleji č. 4. Od 19:00 h byla

prováděna obsluha vlečky dopravcem ČDC za účelem odvozu naložených TDV z vlečky. Prováděný posun spočíval v přestavení DV z koleje č. 4 a jejich přivěšení k odstaveným DV na koleji č. 3, a dále byla prováděna příprava všech DV na koleji č. 3 k odsunu z vlečky. Během posunu dopravce ČDC bylo zjištěno, že na koleji č. 3, v prostoru zarážedla, se nachází vykolejené ložené DV č. 31 80 082 3 195-9, řazené v posunovém dílu jako 1. DV ve směru od zarážedla. Kdy a jakým způsobem došlo k vykolejení 2. podvozku uvedeného DV, nebylo v době zjištění MU známo, obsluha vlečky dopravcem ČDC byla prováděna bez účasti odborně způsobilé osoby Lovochemie.

Ohledání místa MU a další opatření na místě vzniku MU dle § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb. nebyla pověřenými, odborně způsobilými osobami Lovochemie, ani dopravce ČDC bezprostředně po vzniku MU provedena.

K částečnému provedení požadovaných opatření došlo až následující den a předcházela jim nepřipustná změna stavu na místě MU. IZS nebyl aktivován.



Obr. č. 2: Plánek vlečky

Zdroj: Lovochemie

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

MU ohlášena na COP DI dne: 25. 10. 2012, 7:45 h.
 Způsob ohlášení: telefonicky.
 Ohlášeno pověřenou osobou za: Lovochemii.
 Souhlas DI s uvolněním dráhy: 25. 10. 2012, 7:47 h.

Ohlášení MU Lovochemií nebylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb. Ohlášení MU na DI bylo provedeno až následující den po vzniku MU, a to přesto, že dne 24. 10. 2012 se na místo vzniku MU, po jejím zjištění, dostavil správce vlečky, jehož povinností bylo neprodleně informovat pověřenou osobu k šetření MU Lovochemie, a ta následně DI. Šetřením bylo zjištěno, že správce vlečky tuto povinnost nesplnil a vznik MU pověřené osobě neoznámil, resp. oznámil až následující den.

Ohlášení MU za dopravce ČDC nebylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb., neboť nebylo provedeno vůbec.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: dne 7. 2. 2013 na základě požadavku Lovochemie.

Složení VI DI na místě MU: na místě MU bezprostředně po jejím vzniku nebyla DI přítomna. S okolnostmi vzniku MU byli VI DI seznámeni až na základě žádosti o zahájení jejího šetření.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, a dále z dožádané dokumentace pořízené při šetření Lovochemie a ČDC.

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČDC):

- vedoucí posunu, zaměstnanec ČDC, PJ Nymburk;
- posunovač, zaměstnanec ČDC, PJ Nymburk;
- strojvedoucí HDV 1. posunové zálohy, zaměstnanec ČDC, PJ Nymburk;
- strojvedoucí HDV 2. posunové zálohy, zaměstnanec ČDC, PJ Nymburk.

Provozovatele dráhy a dopravce (Lovochemie, a. s.):

- vedoucí posunu, zaměstnanec ZZN Polabí, a. s.;
- strojvedoucí, zaměstnanec ZZN Polabí, a. s.;
- tranzitérka, zaměstnanec ZZN Polabí, a. s.

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

Řazení DV:	Sestava posunového dílu po ukončení posunu na 3. koleji		Vlastník:	Stav SDV:
HDV 1. záloha		92 54 2731 056-8	ČDC	
HDV 2. záloha		92 54 2731 057-6	ČDC	
SDV 1.		33 87 933 9 148-7	SNCF	prázdný
18 SDV			DB	ložené
SDV 20.	vykolejené	31 80 082 3 195-9	DB	ložené

Pozn. k posunovému dílu:

Sestava posunového dílu je odvozena z Návrátového listu sepsaného tranzitérkou Lovochemie a podepsaného vedoucím posunu ČDC, jenž předávaná DV k odsunu přebíral. Dle podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců bylo dne 24. 10. 2012 na vlečce naloženo a k odvozu připraveno 20 DV řady Tads-y. Sepsaný Návrátový list je s těmito informacemi v rozporu, neboť vykazuje pouze 19 ložených DV a 1 DV prázdný.

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

Vlečka je zaústěna do celostátní dráhy, tratě 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem, v ŽST Kolín, výhybkou č. DP1 do „Průmyslové koleje“ v km 299,500 = km 0,000 vlečky. Vlečka je ukončena zarážedly kusých kolejí č. 2a v km 0,094, č. 3 v km 0,449, č. 4 v km 0,413, č. 4a v km 0,211. Vlečka tvoří jeden posunovací obvod. Místem vzájemné odevzdávky a přejímky DV jsou určeny vlečkové koleje č. 2 a č. 4. Celková stavební délka vlečky je 2 394 m. Nejmenší poloměr oblouku je 150 m, nejvyšší sklon je 8‰, vlečkové koleje č. 2, 3, 4 jsou vodorovné.

Provozování drážní dopravy na vlečce je prováděno pouze posunem, nejvyšší dovolená rychlost na vlečce je 10 km/h⁻¹.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Dopravci Lovochemie a ČDC, resp. osoby provádějící činnosti při posunu na vlečce používaly pro předávání pokynů radiostanice:

- cca v 19:45 h použil vedoucí posunu ČDC telefon k ohlášení vzniku MU tranzitérce Lovochemie a dozorčímu provozu – vedoucímu směny ČDC. Tranzitérka použila v 19:50 h telefon k ohlášení vzniku MU správci vlečky.

Použití uvedených komunikačních prostředků nebylo zaznamenáváno.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

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

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

- Dne 24. 10. 2012 v cca 19:30 h ohlášení vzniku MU posunovačem ČDC vedoucímu posunu ČDC;
- v cca 19:45 h ohlášení vzniku MU vedoucím posunu ČDC tranzitérce Lovochemie a dozorčímu provozu – vedoucímu směny ČDC;
- ve 20:35 h příjezd tranzitérky a strojvedoucího Lovochemie na místo vzniku MU;
- v cca 20:50 h po ověření, že došlo k MU, oznámena tato skutečnost tranzitérkou správci vlečky;
- v cca 21:30 h na příkaz dozorčího provozu – vedoucího směny ČDC odjezd HDV 2. zálohy s 5 vozy z vlečky do žst. Kolín;
- ve 21:50 h příjezd správce vlečky na místo vzniku MU;
- ve 22:00 h příjezd vedoucího skupiny lokomotivních čet ČDC, osoby pověřené ČDC prvotním šetřením na místě vzniku MU;
- po 22:00 h společná obhlídka správce vlečky a vedoucího skupiny lokomotivních čet ČDC místa vzniku MU;
- po provedené obhlídce správce vlečky po telefonické domluvě s provozním ředitelem vlastníka vlečky rozhodl, že dle ohlašovacího rozvrhu bude postupovat až ráno dne 25. 10. 2012;
- po provedené obhlídce vedoucí skupiny lokomotivních čet ČDC rozhodl, že vykolejené DV bude dne 25. 10. 2012 prohlédnuto vozmistrem ČDC, a dal souhlas k odjezdu posunového dílu ČDC z vlečky;
- dne 25. 10. 2012 v cca 07:30 h ohlášen vznik MU dle ohlašovacího rozvrhu odborně způsobilé osobě pověřené Lovochemií šetřením MU;
- v 07:45 ohlášen vznik MU provozovatelem dráhy na COP DI, současně DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- v 09:55 příjezd odborně způsobilé osoby pověřené Lovochemií šetřením MU na místo jejího vzniku a zahájeno šetření včetně provedení fotodokumentace;
- po ukončení šetření na místě vzniku MU provedena prohlídka DV vozmistrem a za jeho přítomnosti provedeno Lovochemií nakolejení DV, které bylo následně odesláno jako správkové do dílen v Nymburce;
- ve 12:25 h obnoven provoz na 3. manipulační koleji vlečky.

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

Vznik MU ohlásil vedoucí posunu ČDC v 19:45 h dozorčímu provozu – vedoucímu směny ČDC a současně tranzitérce Lovochemie, která to ohlásila následně správci vlečky. Ohlášení vzniku MU odborně způsobilé osobě pověřené Lovochemií šetřením příčin a okolností vzniku MU bylo provedeno až dne 25. 10. 2012 v 7:30 h.

Plán IZS nebyl aktivován.

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

Lovochemií byla vyčíslena škoda na:

- zařízení dráhy 49 759 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 49 759 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: po celý den zataženo s nízkou oblačností, bez srážek, teplota od 8,5 °C do 10,5 °C.

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

- tranzitérka Lovochemie – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 24. 10. 2012 prováděla během směny průběžně vážení, plombování a soupis DV při posunu ze 4. na kolej č. 3;
 - po ukončení posunu vzala vozové nálepky a šla „polepit“ DV na kolej č. 3. Na této koleji bylo 18 DV, zbylá 2 DV zůstala na koleji č. 4. Když DV na koleji č. 3 obcházela, viděla, že jsou daleko od zarážedla a určitě nebyla vykolejena. Při této činnosti se u DV na koleji č. 3 potkala s vedoucím posunu Lovochemie;
 - telefonicky předala na ČDC informaci o připravení DV k odsunu a poté ukončila práci a odešla domů;
 - předávání DV dopravci ČDC se neúčastnila, přepravní a technickou prohlídkou

- nedělala, ačkoliv by to dle VPŘ dělat měla;
- Návratový list byl uložen u vrátného, podepsala jej předem;
 - cca v 19:45 h jí volal vedoucí posunu ČDC a oznámil jí, že na koleji č. 3 je vykolejené DV. Sdělila mu, že když odcházela domů, žádné vykolejené DV na koleji č. 3 nebylo, a že na vlečku přijede;
 - po příjezdu na vlečku na místě zjistila vykolejené DV a tuto skutečnost telefonicky oznámila správci vlečky, který jí odpověděl, že na místo přijede;
 - v době jejího příchodu na vlečku byla na koleji č. 3 ze strany od výhybky Si3 2 HDV, za nimi 2 DV z koleje č. 4 a dále ostatní DV, všechna byla spojená;
 - později jedno HDV odjelo, někdo rozpojil DV a nakonec z koleje č. 3 odjela všechna DV mimo to vykolejené. Z jakých důvodů to bylo a kdo o tom rozhodoval, neví;
 - vykolejené DV odjelo druhý den ve 14:00 h do správký v Nymburce;
 - k výpovědi vedoucího posunu ČDC o počtu vozů se nemohla vyjádřit, nevěděla, co tím myslel (pozn. zpracovatele – jedná se o rozpor v údajích o počtu DV na koleji č. 4).
- vedoucí posunu Lovochemie – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 24. 10. 2012 byla na vlečce prováděna nakládka DV na koleji č. 4a. Posun probíhal tak, že na kolej č. 4a vždy zajelo HDV se 2 DV, zde se DV naložila a odsunula ke zvážení na kolej č. 4. Z koleje č. 4 pak byla přestavena přes výhybku č. Si3 na kolej č. 3. Při tomto posunu bylo brzděno pouze HDV. Tak to probíhalo celý den. Komunikace při tomto posunu byla zajištěna vysílačkami. Na kolej č. 3, která není dle VPŘ odevzdávková, byla DV odstavována z toho důvodu, že odevzdávkové koleje č. 2 a 4 byly obsazeny.
 - první dvě DV byla na kusé koleji č. 3 odstavena tak, že 1. DV stálo asi 5 – 8 m před zarážedlem a současně asi 1 m před zarážkami, které jsou na koleji č. 3 trvale umístěny na obou kolejnicích;
 - směrem dopředu bylo 2. DV zajištěno proti ujetí zarážkou. Další DV byla na kolej č. 3 přidávána vždy po dvou, svěšována s již odstavenými DV a zarážka, zajišťující DV proti ujetí dopředu, byla vždy přemístěna za poslední odstavené DV;
 - posun byl ukončen kolem 16:00 h, celkem bylo na kolej č. 3 odstaveno 18 DV. Na 4. koleji zůstala odstavená 2 ložená DV, která se již na kolej č. 3 nevešla. Po ukončení posunu bylo HDV odstaveno na kolej č. 4a;
 - po ukončení práce prošel vedoucí posunu Lovochemie celý vlak, zkontroloval zarážky na konci vlaku, vše bylo v pořádku, DV byla k sobě svěšena, brzdové hadičky nebyly spojeny. Během této kontroly se potkal s tranzitérkou, která zde plombovala DV. Po ukončení kontroly odešel domů.
 - strojvedoucí Lovochemie – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - před zahájením posunu byla na HDV provedena zkouška brzdy HDV a po ní byl prováděn posun z koleje č. 4 na kolej č. 4a, zpět na kolej č. 4 na váhu a na kolej č. 3 pro odstavení DV;
 - při jízdě se řídil pokyny vedoucího posunu;
 - na koleji č. 3 jsou asi 5 m před zarážedlem trvale umístěny 2 zarážky, dle názoru strojvedoucího byla první 2 DV odstavena k těmto zarážkám, žádného nárazu si při odstavování DV nevšiml;
 - uvedeným způsobem bylo postupováno při posunu v průběhu celé směny, posun probíhal rychlostí 8 – 9 km·h⁻¹, posunový díl byl vždy sestaven z HDV a 2

DV a brzděn byl pouze HDV;

- po ukončení posunu odstavil HDV na kolej č. 4a a odešel domů, DV nekontroloval;

z doplnění zápisu o podání vysvětlení sepsaném se strojvedoucím Lovochemie dále vyplývá:

- o tom, že na vlečce mělo dojít k vykolejení DV, se strojvedoucí dozvěděl od manželky, která pracuje jako tranzitérka Lovochemie a které to oznámil vedoucí posunu ČDC;
 - strojvedoucí odjel s manželkou na vlečku, kde na koleji č. 3 zjistil vykolejené poslední DV jedním podvozkem (pozn. zpracovatele – první DV od zarážedla);
 - když k vykolejenému DV přišel strojvedoucí poprvé, bylo DV již odpojeno a zbylá DV odtažena na vzdálenost cca 3 až 4 DV. Souprava DV byla již doplněna o 2 DV z koleje č. 4.
- správce vlečky Lovochemie – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - vykolejení DV na vlečce bylo správci vlečky oznámeno telefonicky cca ve 20:30 h tranzitérkou Lovochemie, které po oznámení sdělil, že na místo přijede, žádné pokyny jí nedával;
 - na místo MU přijel správce vlečky asi ve 21:15 – 21:30 h a na místě viděl, že poslední DV je vykolejené jedním podvozkem (pozn. zpracovatele – první DV od zarážedla), mezera mezi vykolejeným DV a ostatními DV byla asi 30 m. Na zemi viděl 2 zarážky, na každé straně koleje jednu;
 - asi 5 minut po správci vlečky přišel na místo MU nějaký člověk z ČDC, dle správce vlečky asi vyšetřovatel, ale to nevěděl přesně a ani neznal jeho jméno;
 - správce vlečky společně se zástupcem ČDC prošli místo MU a poté odešli k HDV ČDC, kde zástupce ČDC požadoval od strojvedoucího vyjmutí rychloměrného proužku. Strojvedoucí HDV ČDC zástupci ČDC sdělil, že rychloměrný proužek je ve druhém HDV, které již odjelo.
 - po zjištění, že nedošlo k žádnému zranění ani k žádné škodě, informoval správce vlečky provozního ředitele vlastníka vlečky a s ním se dohodl, že podle ohlašovacího rozvrhu budou pokračovat až druhý den ráno;
 - dne 24. 10. 2012 neprováděl správce vlečky u žádného zaměstnance zkoušku na přítomnost alkoholu, fotodokumentaci provedl až 25. 10. 2012 ráno společně s odborně způsobilou osobou, pověřenou Lovochemií k šetření MU, a dále se zástupcem vlastníka vlečky;
 - odborně způsobilá osoba, pověřená Lovochemií k šetření MU, byla o vzniku MU vyrozuměna dne 25. 10. 2012 v 7:30 h a na místo vzniku MU se dostavila asi v 10:00 h. Na místě začala šetřit, provádět fotodokumentaci a měření;
 - na vlečku přijel dále zástupce ČDC s vozmistrem;
 - vozmistr vykolejené DV prohlédl a za jeho přítomnosti bylo Lovochemií provedeno nakolejení DV tak, že pomocí posunové HDV a klínů DV bylo nataženo na kolej. Nakolejené DV pak odjelo jako správkové do Nymburka, odkud bylo Lovochemií sděleno, že DV je v pořádku a odjíždí do Německa;
 - správce vlečky žádný pokyn k další činnosti ČDC nedával.
 - odborně způsobilá osoba, pověřená Lovochemií k šetření MU – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - o vzniku MU se dozvěděl dne 25. 10. 2012 asi v 7:30 h telefonicky od zástupce vlastníka vlečky, který mu sdělil, že na vlečce je vykolejené DV;

- telefonicky oznámil vznik MU na DI s tím, že uvedl dobu vzniku dne 25. 10. 2013 v 7:30 h, tedy dobu, kdy se to sám dozvěděl. Po příjezdu na vlečku čas vzniku MU na DI upřesnil na 19:50 h dne 24. 10. 2014, což je doba, kdy byl vznik MU ohlášen dopravcem ČDC;
- osobně přijel na vlečku asi v 10:00 h, zde viděl vykolejený vůz bez lokomotivy a bez ostatních vozů;
- provedl fotodokumentaci a vlastní měření, tj. změřil vzdálenost, kde byly umístěny zarážky před zarážedlem, a dále vzdálenost, kde se nacházely nárazníky vagonu za zarážedlem, měření železničního svršku po MU provedeno nebylo;
- osobně při vzniku MU nebyl a nemohl se tedy k tomu vyjádřit;
- několikrát upomínal ČDC o zaslání výpovědí zúčastněných zaměstnanců, nakonec je obdržel, ale s ČDC bližší skutečnosti, jako je odpovědnost a příčina vzniku MU, neřešil;
- přílohu 04 VPRŽ zná, během této MU nebylo podle ní postupováno, nebylo zajištěno místo MU, provedena dokumentace na místě vzniku MU a nebyla provedena zkouška na alkohol.
- zápis z místa MU pořídil až po svém příjezdu na vlečku dne 25. 10. 2012.
- posunovač ČDC – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - na Průmyslové koleji se odpojila od posunového dílu 1. posunová záloha, která odjela provést obsluhu vlečky Paramo;
 - posunovač doprovázel HDV 2. posunové zálohy na vlečku ZZN na kolej č. 4, zde dobali 5 ložených DV a celý posunový díl se přestavil na kolej č. 3, kde jej šroubovkou DV přivěsil na zde odstavená DV;
 - procházel a kontroloval DV a přitom utahoval šroubovky a svěšoval brzdové hadičky;
 - asi na dvou místech dával strojvedoucímu radiostanicí návěst „Stlačit“ z důvodu natažené šroubovky, k pohybu DV přitom nedošlo, stlačily se pouze nárazníky;
 - asi u šestého DV od konce si všiml, že poslední DV není v rovině;
 - dokončil svěšení zbytku DV a na konci posledního DV zjistil, že poslední náprava posledního vozu je mimo kolej a zarážedlo se nacházelo pod jeho nárazníky;
 - zjištěnou situaci neprodleně nahlásil radiostanicí vedoucímu posunu.

Z podání vysvětlení posunovače, vyžádaném a provedeném DI, resp. z odpovědí na položené otázky vyplývá:

- posun na vlečce ZZN na kolej č. 4 a č. 3 řídil posunovač osobně;
- při posunu na kolej č. 3 na odstavená DV jejich zajištění proti náhodnému pohybu dle čl. 647 písm. c), popř. čl. 781 předpisu SŽDC (ČD) D2, vzhledem k tomu, že na DV najížděli krokem, nezjišťoval a předpokládal, že DV jsou zajištěna;
- o najetí 1. posunové zálohy na kolej č. 3 na 1. posunovou zálohu byl informován, v té době stále utahoval šroubovky a svěšoval brzdové hadičky, pokyny radiostanicí dával strojvedoucímu 1. posunové zálohy;
- zda vedoucí posunu prováděl technickou prohlídku přebíraných DV od vlečkaře, nevěděl, rovněž nevěděl, kdo prováděl posun s 1. a 2. posunovou zálohou na vlečce před odjezdem 2. posunové zálohy s 5 DV do žst. Kolín;
- přesně nevěděl, zda zástupce ČDC byl na vlečce již v době, kdy 2. posunová záloha z vlečky s 5 DV odjížděla;

- věděl, že na dotaz zástupce ČDC, zda přítomní zaměstnanci vlečkaře chtějí vykolejení hlásit DI, odpověděli, že ne;
- na dotaz zástupce ČDC, zda k vykolejení DV došlo při posunu ČDC odpověděl, že stoprocentně ne;
- nevěděl, jak u ostatních zaměstnanců ČDC, ale u něho byla dechová zkouška na alkohol na vlečce provedena.
- vedoucí posunu ČDC – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - z Průmyslové koleje odjel s 1. posunovou zálohou provést obsluhu vlečky Paramo, po této obsluze odjeli s touto zálohou na vlečku ZZN, kde před vraty vlečky vyčkali na ukončení posunu 2. posunové zálohy, řízeném posunovačem, z koleje č. 4 na kolej č. 3;
 - po ukončení tohoto posunu na koleji č. 3 najel s 1. posunovou zálohou na tuto kolej na 2. posunovou zálohu, posunovači mezitím dal příkaz k utažení šroubovek a spojení brzdových hadiček na dobíraných DV na koleji č. 3;
 - po ukončení posunu 1. posunové zálohy prováděl lepení DV po vážení a přebíral Návrátový list a nákladní listy, které byly ve schránce na DV;
 - z radiostanice dvakrát slyšel posunovače dávat strojvedoucímu pokyn ke stlačení DV, k pohybu DV ale nedošlo, jen ke stlačení nárazníků;
 - posunovač mu radiostanicí oznámil, že poslední podvozek posledního DV je vykolejený, a proto se bez prodlení odebral na místo vykolejení;
 - po zjištění skutečné situace oznámil událost dozorčímu provozu – vedoucímu směny ČDC a zaměstnanci vlečky;
 - v době provádění obsluhy vlečky se na vlečce žádný ze zaměstnanců vlečkaře nenacházel;
 - asi za hodinu dostal příkaz od dozorčího provozu – vedoucího směny ČDC, aby se 2. posunová záloha neprodleně vrátila s 5 DV dobíranými na koleji č. 4 do žst. Kolín;
 - tento příkaz mohl být proveden pouze přestavením 1. posunové zálohy na jinou kolej, odjezdem 2. posunové zálohy s 5. DV z vlečky a vrácením 1. posunové zálohy na kolej č. 3. Při provádění tohoto posunu z příkazu dozorčího provozu – vedoucího směny ČDC nebyl na vlečce přítomen žádný orgán šetřící MU.

Z podání vysvětlení vedoucího posunu, vyžádaném a provedeném DI, resp. z odpovědí na položené otázky vyplývá:

- posunovači pokyn na zjištění zajištění DV proti náhodnému pohybu před zahájením posunu nedával, neboť tuto povinnost musí jako posunovač znát. Zda tuto povinnost posunovač splnil, vedoucí posunu nevěděl, ani se jej na to neptal;
- při posunu 1. posunové zálohy na kolej č. 3 na 2. posunovou zálohu a dále při stlačování DV nesplnil výše uvedenou povinnost ani on jako vedoucí posunu;
- technickou prohlídku DV chtěl provést po svěšení vlaku, zástupce vlečkaře na místě prohlídky nebyl;
- uvědomuje si, že v tomto případě nebyl dodržen postup při vedení, resp. provádění zápisů do Návrátového listu, nebylo v něm uvedeno, že DV byla převzata bez přítomnosti vlečkaře a dále skutečnost, že první DV soupravy od zarážedla bylo vykolejeno, a takto Návrátový list jím byl podepsán;
- je mu známo, že podpisem na Návrátovém listě potvrdil, že DV převzal v pořádku, bez závad. Tento podpis a neuvedení skutečného stavu DV považuje za chybu, která vznikla opomenutím;

- po oznámení zjištěné MU mu bylo dozorčím provozu – vedoucím směny ČDC sděleno, že má zůstat na místě do příchodu „nehodovky“;
 - je mu známo, že při MU do příchodu osob pověřených zjišťováním příčin a okolností vzniku MU se na místě nemá nic měnit, ke změnám ale dostal příkaz od dozorčího provozu – vedoucího směny ČDC, který i přes jeho výhrady na splnění svého příkazu trval;
 - později se na vlečku spolu se zaměstnanci vlečkaře dostavil i zástupce ČDC, přesný čas jejich příchodu neví;
 - zástupce ČDC se domlouval se zástupci vlečkaře, žádný zápis s ním, ani s posunovačem neseptisoval, dechová zkouška na alkohol byla u něj i u posunovače provedena s negativním výsledkem
- strojvedoucí ČDC – 2. posunová záloha – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - posunový díl z Kolína byl sestaven tak, že 1. posunová záloha, na které byla vzadu přivěšena 2. posunová záloha, sunula DV pro vlečku Paramo. Na vlečce byla 2. posunová záloha odvěšena a odjela obsluhovat vlečku ZZN, 1. posunová záloha pokračovala v sunutí DV na vlečku Paramo;
 - na vlečce ZZN byl proveden posun na kolej č. 4, kde bylo dobráno 5 DV, poté posunový díl vyjel za výhybku č. Si3 a odtud sunul DV na kolej č. 3 na zde odstavená DV;
 - po zastavení na koleji č. 3 najela na 2. posunovou zálohu 1. posunová záloha a byla k ní přivěšena. Na 1. posunovou zálohu byla předána brzda a její strojvedoucí se dále řídil pokyny zaměstnance posunu. Strojvedoucí 2. posunové zálohy zaznamenal v radiostanici 2x pokyn k namáčknutí DV z důvodu svěšení;
 - asi po 15 minutách ohlásil zaměstnanec posunu radiostanicí, že poslední podvozek posledního DV je mimo kolej. Strojvedoucí 2. posunové zálohy tuto skutečnost ohlásil strojmistřovi do Nymburka;
 - asi po hodině dostal strojvedoucí 2. posunové zálohy příkaz od dozorčího provozu – vedoucího směny ČDC k návratu se 4. DV dobranými na koleji č. 4 do žst. Kolín. Aby mohl do žst. Kolín odjet, musela se 1. posunová záloha z koleje č. 3 přestavit a po jeho odjezdu se znovu na tuto kolej vrátit a zde zůstat do vyšetření MU.
- strojvedoucí ČDC – 1. posunová záloha – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - po obsluze vlečky Paramo najel asi po 10 minutách s 1. posunovou zálohou na 2. posunovou zálohu na koleji č. 3 vlečky ZZN a zaměstnanec posunu jej k ní přivěsil;
 - před zahájením posunu jej vedoucí posunu informoval o zátěži, kterou budou na vlečce dobírat. Po najetí na posunový díl převzal od 2. posunové zálohy brzdu a začal přebírat návěsti pro posun od posunovače, který procházel a kontroloval DV, která měli z vlečky odsunout do Kolína. V době svěšování DV dostal od posunovače 2x návěst stlačit, po kterých vyvinul s HDV sílu pro ujetí cca 1 m délky jízdy. Asi po 15 minutách posunovač do radiostanice oznámil, že poslední podvozek posledního DV je mimo kolej za zaražedlem, a posun byl zastaven;
 - asi za hodinu nařídil dozorčí provozu – vedoucí směny ČDC jízdu 2. posunové

zálohy se 4. DV do Kolína. S 1. posunovou zálohou se přestavil na Průmyslovou kolej a po odjezdu 2. posunové zálohy se přestavil zase zpět na kolej č. 3, kde zůstal do příjezdu šetřícího orgánu.

- dozorčí provozu – vedoucí směny ČDC – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - vedoucí posunu ČDC mu z vlečky oznámil, že když chtěli „zapráhnout“ soupravu, tak zjistili, že je vykolejené 1. DV;
 - oznámenou skutečnost řešil s lokomotivním dispečerem, který jej odkázal na vedoucího lokomotivních čet, jenž byl určen k prvotnímu šetření MU. Vedoucí lokomotivních čet na oznámení vzniku MU reagoval odpovědí, že na vlečku přijede. Tuto skutečnost oznámil dozorčí provozu – vedoucí směny ČDC vedoucímu posunu ČDC;
 - z důvodu vysoké zátěže na vlečce tam poslal obě posunové zálohy, příkaz k odjezdu 2. posunové zálohy s DV po vážení dobranými na koleji č. 4 vydal proto, že nevěděl o sestavení jednoho posunového dílu a domníval se, že jedna záloha je najetá na soupravu, u které byla zjištěna MU, a druhá záloha na 4. DV z koleje č. 4. Nepředpokládal tedy, že se bude hýbat s nehodovou soupravou. Na skutečný stav věci a přesném postavení DV na vlečce jej vedoucí posunu ČDC neupozornil a nebo si to již nepamatuje;
 - rozhodnutí o odjezdu zálohy vydal proto, že o přesném pohybu vozů na vlečce nic nevěděl.
- vedoucí skupiny lokomotivních čet ČDC – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - kolem 21:00 h mu byl oznámen vznik MU na vlečce ZZN, na který reagoval odpovědí, že tam hned jede;
 - u brány vlečky jej čekal vedoucí posunu ČDC, který mu při chůzi k místu MU zhruba sdělil, co se stalo;
 - cestou se k nim přidali 3 zaměstnanci vlečkaře, kteří jej přesvědčovali, že o nic nejde, že škoda je tam nulová a že stačí jen DV stáhnout na kolej a odjede to;
 - po prohlídce místa vzniku MU zjistil, že kola posledního vozu jsou mimo temeno kolejnice;
 - zaměstnancům vlečkaře oznámil, že DV z vlečky neodjede, dokud nebude prohlédnuto vozmistrem a následně nakolejeno. Dále vznesl na tyto zaměstnance dotaz, zda si pozvali orgán pověřený k šetření MU, k dotazu obdržel odpověď, že jsou oprávněni šetřit sami a že z toho žádnou MU dělat nebudou;
 - oznámil dozorčímu provozu – vedoucímu směny ČDC, že je potřeba na ráno zajistit vozmistra a vedoucího provozního pracoviště Kolín k případnému došetření, a dal souhlas k odjezdu posunového dílu z vlečky bez posledního DV;
 - ohledně nezajištění opatření na místě vzniku MU vycházel z toho, že vlečkař po něm nechtěl, aby to šetřil, proto si to na místě nafotil, dechovou zkoušku na alkohol u vedoucího posunu ČDC ani u posunovače ČDC neprováděl, podíval se jen na rychloměrný proužek 1. posunové zálohy, ale dozvěděl se od strojvedoucího, že se nejedná o HDV, která prováděla posun na vlečce, neboť ta již odjela;
 - uvědomil si, že posun na vlečce zřejmě probíhal jinak, než mu sdělil vedoucí posunu ČDC, neboť mu nesdělil, že 2. posunová záloha prováděla posun z koleje č. 4 na kolej č. 3. Na základě uvedeného ale usoudil, že vlečkař zřejmě

odhazoval ložená DV na kolej č. 3 a přitom došlo k vykolejení. Důkazem pro jeho názor bylo i vyjádření vlečkaře, že už si to došetří sami. Nechal tedy došetření na denní dobu s tím, že byl přesvědčen, že na vzniku MU se ČDC nepodílelo;

- po příchodu na vlečku mu nebylo divné, že je tam jen jedno HDV, protože 1700 tun, které měl posunový díl vážit, tahá běžně jedno HDV;
- povinnost oznámit vznik MU na DI má v těchto případech dozorčí provozu – vedoucí směny ČDC, jenž na jeho dotaz sdělil, že MU ohlásil, ale kam to už vedoucí skupiny lokomotivních čet ČDC nezjišťoval.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby vysvětlení k MU nepodávaly.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Dopravce ČDC má přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V dodržování přijatého systému zajišťování bezpečnosti dopravce ČDC související s okolnostmi vzniku předmětné MU byl shledán nedostatek.

Zjištění:

- systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy vyžaduje mj. dodržování postupů zajišťujících, že jsou závažné nehody, nehody, ohrožení a jiné události ovlivňující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy oznamovány, analyzovány a jsou zjišťovány jejich příčiny a že jsou přijímána nezbytná preventivní opatření. Na základě zjištěných skutečností uvedených v této zprávě dopravce ČDC nezajistil oznámení vzniku MU na DI, provedení odpovídajících opatření na místě vzniku MU, nezjišťoval příčiny a okolnosti vzniku MU, nevedl ve spisu odpovídající dokumentaci a nepřijal opatření k předcházení vzniku mimořádných událostí.

Lovochemie nemá povinnost přijmout systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy na ní, ovšem má povinnost zajistit dodržování vztažných právních předpisů, včetně vlastních vydaných předpisů pro provozování dráhy a drážní dopravy. Na základě zjištěných skutečností uvedených v této zprávě provozovatel dráhy a dopravce Lovochemie nezajistil neprodlené oznámení vzniku MU na DI a provedení odpovídajících opatření na místě vzniku MU.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

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

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce Lovochemie nebyly zjištěny nedostatky.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce ČDC nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, vlečky „ZZN Polabí, a. s. - vlečka Kolín“, je obchodní firma „ZZN Polabí, a. s.“ se sídlem Kolín, K Vinici 1304, PSČ 280 66.

Provozovatelem dráhy železniční, vlečky „ZZN Polabí, a. s. - vlečka Kolín“, je obchodní firma „Lovochemie, a. s.“ se sídlem Lovosice, Terežínská 57, PSČ 410 17, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 4. 8. 2011, č. j.: DUCR36843/11/HI, č.: ÚP/2011/4548.

Dopravcem byla obchodní firma „Lovochemie, a. s.“ se sídlem Lovosice, Terežínská 57, PSČ 410 17, na základě Licence k provozování drážní dopravy udělené rozhodnutím DÚ dne 26. 4. 1996, č. j.: 17-656/95-DÚ/O-Bp, ev. č.: L/1996/0223.

Dalším dopravcem byla společnost ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7, PSČ 170 00, na základě Licence k provozování drážní dopravy č. j.: 3-3841/07-DÚ/Le, ev. číslo L/2007/1452, udělené Drážním úřadem dne 19. 11. 2007.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA č. 157D/2/2011 (ČD Cargo, a. s.) č. 0241-2011 (Lovochemie, a. s.) o provozování drážní dopravy na dráze-vlečce „ZZN Polabí, a. s. - vlečka Kolín“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 27. 6. 2012, v platném znění (dále jen Smlouva o provozování drážní dopravy).

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.:
*„1) provozovatel dráhy je povinen
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;*
- § 35 odst. 1 písm. a), g), odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„1) Dopravce je povinen
a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze“;
g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“; a) dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy“;
„2) Dopravce ... je dále povinen
f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování“;*
- § 49 odst. 3 písm. a), b), d) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„3) Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni
a) neprodleně oznámit každou mimořádnou událost v drážní dopravě Drážní inspekci...;
b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události;
d) zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v případech stanovených prováděcím právním předpisem a činit opatření k jejich předcházení“;*
- § 16 odst. 10 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„10) Odstavená drážní vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí...“;
- § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„11) Činnosti při provádění posunu, zejména pro zajištění odstavených drážních vozidel,...posun při provozování drážní dopravy na vlečce se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“;
- § 35 odst. 1 písm. l) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo l) najížděla při posunu na drážní vozidla tak opatrně, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob nebo nevznikla škoda na majetku,“;
- § 7 odst. 3 písm. a) vyhlášky č. 376/2006 Sb.:

- „Ohlašovací pracoviště po vzniku mimořádné události při provozování dráhy a drážní dopravy podle její povahy provede bez zbytečné prodlevy opatření k zabránění vzniku dalších škod a bezodkladně ohlásí vznik mimořádné události*
- a) Drážní inspekci podle ustanovení § 8;*
- § 8 odst. 1, 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
 - „1) Vznik mimořádné události při provozování dráhy nebo drážní dopravy oznamuje Drážní inspekci ohlašovací pracoviště, určené provozovatelem dráhy nebo dopravcem, bez zbytečného odkladu po zjištění skutečností podle odst. 2. ...“;*
 - „2) „... V oznámení se uvede datum, čas a místo vzniku mimořádné události, její stručný popis a následky, tj. počet usmrcených a zraněných osob, předběžný odhad škody a předpokládaná doba omezení nebo zastavení drážní dopravy.“*
 - § 9 odst. 3, 4 písm.a), c), h) j) vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
 - „3) Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnance Drážní inspekce jen po souhlasu velitele zásahu složek integrovaného záchranného systému. Nezasahují-li tyto osoby, jsou změny původního stavu na místě mimořádné události přípustné po souhlasu pověřené osoby provozovatele dráhy nebo dopravce podle odstavce 1, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů. V těchto případech pověřená osoba vyhotoví náčrtek s vyznačením původní situace a provedených odklízovacích prací pro obnovení provozování dráhy a drážní dopravy, po případě se místo (původní situace) zdokumentuje technickými prostředky. Za pořízení náčrtku a zdokumentování místa mimořádné události odpovídá pověřená osoba, která dala příkaz nebo souhlas k provedení změn.*
 - „4) Pověřená osoba na místě mimořádné události ... zejména*
 - a) zabrání pohybu veškerých zúčastněných drážních a jiných vozidel, ... a to až do vydání souhlasu se zahájením odklízovacích prací ...;*
 - c) shromáždí ... záznamy z rychloměrů drážních vozidel tak, aby nemohlo dojít k jejich ztrátě, znehodnocení nebo dodatečné úpravě,;*
 - h) zajistí provedení orientační dechové zkoušky u zúčastněných zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce ne požití alkoholu nebo jiných návykových látek ...“.*
 - § 10 odst. 6 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
 - „6) Vyhodnocení příčin a okolností vzniku závažné nehody nebo nehody zasílá provozovatel dráhy nebo dopravce podle věcné příslušnosti do 60 dnů od vzniku mimořádné události Drážní inspekci a drážnímu správnímu úřadu. ...“.*

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:

- VPŘ, Výklad pojmů
 - „Vedoucí posunu – odborně způsobilá osoba oprávněná řídit posun.*

Posunovač – odborně způsobilá osoba samostatně vykonávající posun včetně dávání návěstí pro posun, vždy však pouze pod vedením vedoucího posunu a v souladu s jeho pokyny danými předem.“

- VPŘ část první, Místo vzájemné odevzdávky vozů
*„Místem vzájemné odevzdávky a přejímky železničních vozů jsou vlečkové koleje:
a) č. 2 ...;
b) č. 4 ...“.*
- VPŘ část druhá, Povinnosti zaměstnanců dopravce
„Dopravce provozuje drážní dopravu na vlečce podle ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (v platném znění) a podle Vlečkového provozního řádu, kde jsou specifikovány místní úpravy, platné pro konkrétní vlečku. ... Zaměstnanci dopravce mají za povinnost dodržovat a znát ustanovení Vlečkového provozního řádu podle rozsahu znalostí, předepsaného pro konkrétní pracovní funkce, znát ustanovení Přípojového provozního řádu“.
- VPŘ část čtvrtá, Ustanovení o posunu:
„Posun smí řídit jen jeden odborně způsobilý zaměstnanec – vedoucí posunu. ... Jen ten smí dávat příkazy ostatním zaměstnancům zúčastněným na posunu. Bez jeho příkazů se nesmí posunovat.“
*„Technologie posunu:
d) drážní vozidla se zajišťují utažením ruční brzdy a zarážkou.
„Vedoucí posunu je povinen:
a) organizovat posun tak, aby byla zajištěna bezpečnost provozu a osobní bezpečnost zaměstnanců a aby nedošlo k poškození drážních vozidel a přepravovaných věcí,
b) zaujmout takové stanoviště, aby z něj mohl posun řídit a sledovat.“*
*„Vedoucí posunu musí včas zajistit:
d) bezpečné zastavení posunujících drážních vozidel.“*
„Drážní vozidla, na která se najíždí, musí být zajištěna proti ujetí utažením ruční brzdy nebo podložením zarážkou.“;
„Odstavená drážní vozidla se zajišťují ruční brzdou nebo zarážkou. Při zajištění drážních vozidel pomocí zarážek se klade zarážka co nejbližší ke kolu ...“.
- VPŘ část čtvrtá, Zajištění drážních vozidel proti ujetí
„Za zajištění drážních vozidel proti ujetí odpovídá při vzájemné předávce vozů vždy strana odevzdávající. Za zajištění vozidel proti ujetí během posunu a po jeho ukončení a za svěšení odstavených vozidel odpovídá zaměstnanec řídící posun. Ten se musí vždy osobně nebo dotazem přesvědčit o správném zajištění vozidel proti ujetí u zaměstnance, kterému nařídil tato vozidla zajistit. ...“
„...„Zarážka musí být položena tak, aby přiléhala na kolejnici celou třecí plochou, příruba zarážky přiléhala na vnitřní stranu kolejnice a jazyk zarážky byl v kontaktu s podloženým kolem nápravy.“
- VPŘ část devátá, Mimořádné události v drážní dopravě:
„Provozovatel dráhy a dopravce jsou podle uzavřených smluv, zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, (v platném znění) a vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému

bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (v platném znění) povinni:

a) neprodleně oznámit každou mimořádnou událost v drážní dopravě Drážní inspekci a současně každou závažnou nehodu a nehodu v drážní dopravě Policii České republiky,

b) oznámit určenému pracovníkovi dráhy, do které je vlečka zaústěna a určenému pracovníkovi dopravce podle „Ohlašovacího rozvrhu mimořádných událostí“ každou mimořádnou událost na vlečce (např. výpravnímu přípojové nebo dirigující stanice ČD, správci cizí vlečky):

- která souvisí s pohybem drážního vozidla, jehož nejsou vlastníkem,
- při níž došlo k poškození drážního vozidla, jehož nejsou vlastníkem,
- k níž došlo za účasti zaměstnanců cizího dopravce“,

c) provést dokumentaci stavu v době mimořádné události. Zajištění dokumentace stavu v době mimořádné události provede pověřená osoba provozovatele dráhy,

d) zabezpečit uvolnění dráhy pro obnovení provozování dráhy nebo drážní dopravy, pokud tomu nebrání jiné okolnosti, a Drážní inspekce vydala k uvolnění dráhy souhlas.“

- Ostatní ustanovení týkající se mimořádných událostí:

„c) ...

- zaměstnanec, který zjistil mimořádnou událost, tuto skutečnost ihned oznámí **prostřednictvím správce vlečky** pověřené osobě provozovatele dráhy podle „Ohlašovacího rozvrhu mimořádných událostí“,
- správce vlečky (v době nepřítomnosti jeho zástupce) je pověřený zajištěním místa mimořádné události do příchodu osoby, pověřené provozovatelem dráhy k šetření mimořádných událostí. Zajistí u zúčastněných zaměstnanců provedení orientační dechové zkoušky na přítomnost alkoholu,
- do příchodu osob oprávněných zjistit stav koleje a drážního vozidla, se nesmí drážní vozidlo nakolejovat nebo cokoliv na místě měnit, ...“.

- VPŘ, část jedenáctá, Přepavní provoz

5. Provádění vzájemné odevzdávky vozů

„Vzájemná odevzdávka vozů se provádí technickou a přepravní prohlídkou vozů, kterou vykonávají na místě odevzdávky současně pracovník dopravce a určený pracovník vlečkaře. Tito pracovníci kontrolují zejména stav železničních vozů...“.

„...Čas ukončení technické a přepravní prohlídky se zapíše do odevzdávkového nebo návratového listu, který předávající i odevzdávající podepíše, ... Podepsáním předávacích dokladů přebírají jednotlivé strany plnou odpovědnost za převzaté vozy.“

- Smlouva o provozování drážní dopravy

„čl. 4 Provozování drážní dopravy

2. Pro organizování a provozování drážní dopravy na vlečce platí „Vnitřní předpis vlečky.“ ...“

„7. Organizaci a provádění posunu na vlečce, včetně souvisejících činností železničního dopravního provozu, upravuje platná Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce.“

„čl. 5 Mimořádné události

3. Opatření na místě vzniku mimořádné události podle ustanovení § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb. v plném rozsahu zajistí odborně způsobilá osoba dopravce v součinnosti s pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy-vlečky.

4. Zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události a odpovědnosti za její vznik ve smyslu § 10 vyhlášky č. 376/2006 Sb. provede pověřená odborně způsobilá osoba dopravce v součinnosti s pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy-vlečky.“

- Příloha 8 Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce „ZZN Polabí, a. s. – vlečka Kolín“ (ČDC – Technologická dokumentace provozního pracoviště Kolín pro stanici Kolín č. j.: 680-2012-O13/12)

„B.3 ...

➤ Zaměstnancem řídícím posun s náležitostmi ČDC je vedoucí posunu ČDC.“

- C. Organizace přepravního provozu

C.1 Předávka vozů ...

➤ převzetí vozu a zásilky provádí za ČDC vedoucí posunu osobně převzetím NÁL (pozn. zpracovatele: návratového listu) od určeného zaměstnance vlečky;

➤ technicko – přepravní prohlídku a přepravní prohlídku při vzájemném převzetí vozu (zásilky) za ČDC provádí vedoucí posunu, za vlečkaře určený zaměstnanec vlečky.

C.2 Postup při zjištění závady na voze

➤ Závady zjištěné na voze zapíše vedoucí obsluhy nákladního vlaku do poznámky OL/NÁL (pozn. zpracovatele: odevzdávkového listu) a nechá potvrdit druhou stranou;

C.4 Označování vozů vozovými nálepkami a ostatní podstatné údaje

➤ označení ložených a prázdných vozů předepsanými nálepkami a odstranění neplatných nálepek provádí tranzitér-přípravář. ...“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Vlečka tvoří jeden posunovací obvod bez zabezpečovacího zařízení.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

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

Součásti dráhy nebyly v příčinné ani mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU nemělo souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 702.513-3 dopravce Lovochemie mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla ev. č.: PZ 1180/00-V.20, vydaný DÚ dne 10. 1. 2000. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 26. 1. 2012. HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 731.056-8 dopravce ČDC (1. posunová záloha) mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla ev. č.: PZ 1821/01-V.20, vydaný DÚ dne 11. 9. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 20. 7. 2012. HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 731.057-6 dopravce ČDC (2. posunová záloha) mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla ev. č.: PZ 1822/02-V.20, vydaný DÚ dne 15. 7. 2002. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 10. 7. 2012. HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

Záznam z registračního rychloměru HDV 702.513-3 dopravce Lovochemie není k dispozici, neboť na vlečce nejsou tyto údaje sledovány a HDV do rychlosti $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ nemusí být registračním rychloměrem vybaveno.

Rozbor rychloměrného proužku registračního rychloměru č. 90413 HDV 731.057-6 zaznamenává v 19:12:45 h rozjezd do rychlosti $9 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ a plynulé zastavení v 19:15 h, což odpovídá provedenému posunu 2. posunové zálohy na vlečce z koleje č. 4 na kolej č. 3. Další pohyb s hnacím vozidlem byl zahájen až ve 21:30 h, což odpovídá posunu před odjezdem této zálohy z vlečky. Dále je v rozboru uvedeno, že v celém úseku zaznamenaného posunu nebyla překročena stanovená rychlost.

Rozbor rychloměrného proužku registračního rychloměru č. 90382 HDV 731.056-8 zaznamenává v 19:15 h rozjezd do rychlosti $12 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ a plynulé zastavení v 19:17 h, což odpovídá provedenému posunu 1. posunové zálohy od vrat vlečky na kolej č. 3 na 2. posunovou zálohu. Další pohyb s hnacím vozidlem byl zahájen až ve 21:30 h, ukončený ve 21:40 h, což odpovídá společnému posunu se 2. posunovou zálohou před odjezdem této zálohy z vlečky a návratu zpět na vlečku na kolej č. 3. Dále je v rozboru uvedeno, že v celém úseku zaznamenaného posunu nebyla překročena stanovená rychlost. Toto tvrzení

se nezakládá na pravdě, neboť nejvyšší dovolená rychlost při posunu na vlečce je 10 km·h⁻¹. **Dopravce ČDC tak překročil nejvyšší dovolenou rychlost o 2 km·h⁻¹.**

DV Tadgs-y č. 31 80 082 3 195-9, čtyřnápravový výsypný vůz držitele Deutsche Bahn, celková hmotnost včetně nákladu 77,7 t, poslední pravidelná technická kontrola provedena dne 20. 11. 2007. DV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

Nedostatek byl zjištěn.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Dle vyjádření osob, které prováděly na vlečce činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy pro Lovochemii, probíhala na vlečce od ranních hodin nakládka DV, při které bylo vždy s 2 DV posunováno z koleje č. 2. na kolej č. 4a k nakládce, odtud na kolej č. 4 ke zvážení a zvážená DV byla odstavena na kolej č. 3. Na kolej č. 3 bylo postupně odstaveno 18 ložených DV a zbylá 2 DV zůstala na koleji č. 4, neboť se již na kolej č. 3 nevešla. Všechna ložená DV byla přichystána k odsunu z vlečky večerní obsluhou ČDC. Přichystání DV určených k odsunu na kolej č. 3 nebylo v souladu s ustanovením VPR, neboť tato kolej nebyla určena jako odevzdávková. První 2 DV po zahájení posunu byla na kolej č. 3 odstavena tak, že první DV stálo asi 1 m před zarážkami, které jsou na koleji č. 3 trvale umístěné asi 5 m před zarážedlem. Směrem dopředu bylo druhé DV zajištěno proti ujetí zarážkou, která byla vždy po přidání dalších 2 DV přemístěna pod poslední přidané DV. Tímto způsobem bylo postupováno po celou dobu nakládky a posunu. Po ukončení práce, cca v 16:00 h, vedoucí posunu Lovochemie, dle svého vyjádření, odstavená DV včetně zarážek na konci soupravy zkontroloval, DV byla k sobě přivěšená, brzdové hadičky nebyly spojeny, vše bylo pořádku.

Tento stav ve svém vyjádření potvrdila i tranzitérka Lovochemie, která v průběhu nakládky prováděla vážení ložených DV, jejich soupis a po ukončení posunu umísťovala na jednotlivá DV vozové nálepky. Při této činnosti, jak v zápisu podání vysvětlení uvádí, viděla, že DV na koleji č. 3 jsou daleko od zarážedla a určitě nebyla vykolejená. Po ukončení své činnosti u DV podala tranzitérka telefonicky zprávu dopravci ČDC o přichystání DV k odsunu a odešla domů. Předávání ložených DV dopravci se nezúčastnila, přepravní a technickou prohlídku neprováděla, Návratový list byl uložen u vrátného, podepsala jej předem.

Z vyjádření výše uvedených osob vyplynulo, že DV odstavená na koleji č. 3 byla ze strany zarážedla zajištěna proti ujetí, resp. proti náhodnému pohybu v rozporu s ustanovením VPR. Rovněž neprovedení činností při vzájemné odevzdávce DV mezi tranzitérkou Lovochemie a zástupcem dopravce (vedoucím posunu ČDC) je porušením vztažných ustanovení VPR.

Nedostatky byly zjištěny.

Dle vyjádření zaměstnanců ČDC, provádějících obsluhu vlečky, odjel ze žst. Kolín posunový díl sestavený z 1. a 2. posunové zálohy a s DV určenými pro vlečku Paramo. Vedoucí posunu ČDC, jak uvedl v podání vysvětlení, po rozdělení posunového dílu na Průmyslové koleji odjel s 1. posunovou zálohou a DV obsluhovat vlečku Paramo a 2. posunová záloha odjela provádět posun na vlečku ZZN. Posun na vlečce ZZN řídil

z nařízení vedoucího posunu ČDC posunovač ČDC. Ve svém vyjádření vedoucí posunu ČDC dále uvedl, že po provedeném posunu na vlečce Paramo odjel s 1. posunovou zálohou na vlečku ZZN, kde před vraty vlečky vyčkali na ukončení posunu 2. posunové zálohy z koleje č. 4 na kolej č. 3. Po ukončení tohoto posunu provedl posun s 1. posunovou zálohou od vrat vlečky na kolej č. 3. Tento a další úkony při posunu řídil již on sám. Posunovači dal příkaz k utažení šroubovek a spojení brzdových hadiček. Sám se věnoval přebírání Návrátového listu a nákladních listů ložených DV, které byly ve schránce DV. Při této činnosti slyšel z radiostanice 2x pokyn posunovače strojvedoucímu ke stlačení DV. Jak ale dále uvedl, k pohybu DV při těchto stlačení nedošlo, pouze byly stlačeny nárazníky DV. Posunovač mu pak radiostanicí sdělil, že poslední podvozek posledního DV je vykolejený. Odešel na místo MU a po zjištění situace oznámil tuto skutečnost telefonicky tranzitérce Lovochemie, neboť na vlečce se v té době již žádný ze zaměstnanců vlečky nenacházel, a dozorčímu provozu – vedoucímu směny ČDC. Dostal pokyn, aby zůstal na místě do příchodu osob pověřených šetřením. Asi za hodinu, v době, kdy na vlečce uvedené osoby ještě nebyly, dostal od dozorčího provozu – vedoucího směny příkaz, aby z vlečky odjela 2. posunová záloha s 5 DV. Ačkoliv měl vůči tomuto příkazu výhrady, musel jej splnit a provést k jeho splnění nezbytný posun, přestože tím došlo ke změnám na místě MU. Po odjezdu 2. posunové zálohy se na vlečku dostavil zástupce Lovochemie a ČDC, žádný zápis s ním, ani s posunovačem neprováděli, dechovou zkoušku měl on i posunovač negativní. Na doplňující dotazy dále vedoucí posunu ČDC uvedl, že si uvědomuje nesprávný postup při přebírání Návrátového listu, do kterého opomenul uvést zjištění, že poslední DV bylo vykolejené, a podepsal, že DV převzal v pořádku, bez závad. Dále uvedl, že před zahájením posunu s 1. zálohou na kolej č. 3 nezjišťoval, zda odstavená DV a HDV 2. posunové zálohy jsou zajištěna proti ujetí.

Posunovač ČDC v podání vysvětlení potvrdil vyjádření vedoucího posunu ČDC s tím, že posun na vlečce ZZN řídil sám a od vedoucího posunu ČDC dostal příkaz dobrat 5 DV z koleje č. 4 a připojit je na koleji č. 3 ke zde odstaveným DV. Na dotaz uvedl, že před posunem z koleje č. 4 na kolej č. 3 nezjišťoval, zda DV odstavená na koleji č. 3 jsou zajištěna proti ujetí, neboť na uvedená DV najížděl s posunovým dílem rychlostí chůze a předpokládal, že DV na koleji č. 3 jsou zajištěna od dopravce Lovochemie. Dále potvrdil, že dal strojvedoucímu 1. posunové zálohy, kterému po najezení na kolej č. 3 byla předána brzda, 2x pokyn ke stlačení DV, ale jak dodal, k pohybu DV při stlačení nedošlo, stlačily se pouze nárazníky. K vykolejenému DV uvedl, že prováděl stahování šroubovek a svěšování brzdových hadiček u DV na koleji č. 3 a asi u 6 DV od konce soupravy si všiml, že poslední DV není v pořádku, když k němu došel zjistil, že je vykolejené. Tuto skutečnost oznámil vedoucímu posunu ČDC.

K dalším událostem na vlečce posunovač ČDC uvedl, že u něho byla provedena dechová zkouška na alkohol a že na dotaz zástupce ČDC, zda k vykolejení DV došlo při posunu ČDC, odpověděl, že stoprocentně ne.

Z vyjádření strojvedoucího 2. posunové zálohy nevyplývaly k činnostem při provádění posunu dopravcem ČDC žádné další podstatné informace.

Strojvedoucí 1. posunové zálohy ve svém vyjádření uvedl průběh posunu na vlečku ZZN a přivěšení na 2. posunovou zálohu shodně s vedoucí posunu ČDC a navíc uvedl, že po převzetí brzdy od 2. posunové zálohy obdržel od posunovače 2x pokyn ke stlačení DV a při tomto stlačení vyvinul s HDV sílu pro ujetí cca 1 m délky jízdy. Rovněž uvedl, že po nařízení k odjezdu 2. posunové zálohy se 4 DV do žst. Kolín vyjel s HDV 1. posunové

zálohy na Průmyslovou kolej a po jejím odjezdu se opět vrátil zpět na kolej č. 3, kde zůstal do příjezdu šetřícího orgánu.

Z vyjádření zúčastněných zaměstnanců ČDC vyplývá:

- posun 2. zálohy na vlečce ZZN řídil posunovač, což bylo v rozporu se vztažným ustanovením VPR, kdy posun na této vlečce mohl řídit pouze vedoucí posunu;
- v průběhu posunu při najíždění na odstavená DV nebylo předem zjišťováno, zda odstavená DV na koleji č. 3 jsou zajištěna proti ujetí. Tímto postupem bylo porušeno ustanovení VPR;
- před příchodem odborně způsobilých osob pověřených Lovochemií a dopravcem ČDC k úkonům na místě vzniku MU došlo bez jejich souhlasu na vlečce k provedení posunu a k odjezdu 2. posunové zálohy s DV do žst. Kolín. Tím došlo na místě vzniku MU k nepřipustné změně stavu. Porušena byla vztažná ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb. a VPR;
- nesprávný postup při převzetí Návrátového listu a DV k odsunu z vlečky, porušení VPR.

Nedostatky byly zjištěny.

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

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

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU nebylo pověřenou odborně způsobilou osobou Lovochemie a ČDC zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

Pověřená odborně způsobilá osoba Lovochemie, kterou byl v tomto případě správce vlečky, na místě MU nezajistila místo MU v rozsahu a ve stavu, v jakém se nacházelo po jeho příchodu na místo MU. Vykojení DV na vlečce bylo oznámeno tranzitérce Lovochemie přibližně v 19:45 h. Na základě tohoto oznámení se dostavila na místo a poté, co zjistila, že DV je skutečně vykojené, oznámila toto telefonicky správci vlečky. Správce vlečky sdělil, že se dostaví na vlečku, a jiné další pokyny neudělil. Po příjezdu na místo správce vlečky zjistil, že na 3. koleji je první DV od zarážedla vykojené, zarážedlo je poškozené a mezi vykojeným DV a ostatními DV posunového dílu je 30 m mezera. Správce vlečky prošel místo vzniku MU a poté, co zjistil, že nedošlo ke zranění a dle jeho názoru ani k žádné škodě, rozhodl, že šetření a prvotní úkony se budou provádět druhý den ráno. Na místě vzniku MU neprovedl fotodokumentaci, ohledání místa MU a dále neprovedl orientační dechovou zkoušku na přítomnost alkoholu u zúčastněných zaměstnanců ČDC. Povinností správce vlečky, v jehož kompetenci je činnost ohlašovacího pracoviště, bylo vyrozumět odborně způsobilou osobu pověřenou provozovatelem dráhy k šetření mimořádných událostí. Tuto osobu vyrozuměl správce vlečky až dne 25. 10. 2012 v 7:30 h. Tato osoba se na místo vzniku MU dostavila dne 25. 10. 2012 v 10:00 h, provedla fotodokumentaci a změření umístění zarážek. Měření železničního svršku prováděno nebylo.

Za dopravce ČDC se na vlečku k zajištění místa vzniku MU jako odborně způsobilá pověřená osoba dostavil vedoucí skupiny lokomotivních čet ČDC. Dle jeho vyjádření dospěl po prohlídce místa vzniku MU, po rozhovoru s přítomnými zaměstnanci ZZN Polabí, a. s., a se zúčastněnými zaměstnanci ČDC k názoru, že dopravce ČDC se na vzniku MU nepodílel. V tomto názoru jej, dle jeho vyjádření, utvrdili i zaměstnanci ZZN Polabí, a. s., kteří mu sdělili, že už si to došetří sami. Na základě toho si pouze na místě vzniku MU pořídil fotodokumentaci, dechovou zkoušku na alkohol u posunovače a vedoucího posunu neprováděl, podíval se na rychloměrný proužek z HDV 1. zálohy, zjistil však, že se nejedná o HDV, které provádělo posun na vlečce. Zajistil proto telefonicky u dozorčího provozu – vedoucího směny na ráno vozmistra na prohlídku vykolejeného DV a vedoucího provozního pracoviště Kolín k případnému došetření případu a dal souhlas k odjezdu 1. posunové zálohy se všemi DV mimo vykolejené DV z vlečky.

Nedostatky byly zjištěny.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí Lovochemie, ve směně dne 24. 10. 2012 od 7:00 h, přestávka 11:00 – 11:30 h, poté ve směně 11:30 – 16:45 h, odpočinek před směnou 14:15 h;
- tranzitérka Lovochemie, ve směně dne 24. 10. 2012 od 7:00 h, přestávka 11:00 – 11:30 h, poté ve směně 11:30 – 16:15 h odpočinek před směnou 14:45 h;
- vedoucí posunu Lovochemie, ve směně dne 24. 10. 2012 od 7:00 h, přestávka 11:00 – 11:30 h, poté ve směně 11:30 – 16:45 h, odpočinek před směnou 14:15 h;
- vedoucí posunu ČDC, ve směně dne 24. 10. 2012 od 18:00 h, odpočinek před směnou 24:30 h;
- posunovač ČDC, ve směně dne 24. 10. 2012 od 18:00 h, odpočinek před směnou 24:30 h;
- strojvedoucí 1. posunové zálohy ČDC, ve směně dne 24. 10. 2012 od 17:45 h, do zjištění MU nebyl důvod k čerpání přestávky, odpočinek před směnou 23:35 h.
- strojvedoucí 2. posunové zálohy ČDC, ve směně dne 24. 10. 2012 od 17:45 h, do zjištění MU nebyl důvod k čerpání přestávky, odpočinek před směnou 11:35 h.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou 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

Zúčastněné osoby vykonávající činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce byly v době vzniku MU zdravotně způsobilé k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

Zúčastněné osoby vykonávající činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce se podrobovaly pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště provozovatele dráhy a dopravce Lovochemie a dopravce ČDC nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Drážní inspekce eviduje od 1. 1. 2011 celkem 18 MU, při kterých došlo při posunu na vlečkách ke srážce DV s technickým zařízením dráhy, s následným vykolejením DV.

Dne 10. 4. 2013 ve 14:48 h došlo ke srážce posunového dílu se zarážedlem kusé koleje a k následnému vykolejení HDV a jednoho TDV na vlečce „Vlečka Kaučuk SKP Úžice“, kdy příčinou vzniku MU bylo nedodržení technologických postupů při brzdění posunového dílu.

Dne 1. 10. 2011 v 16:35 h došlo při sunutí posunového dílu sestaveného z HDV a 22 DV ke srážce s kolejnicovým zarážedlem a k následnému vykolejení 1. DV ve směru jízdy. Příčinou vzniku MU bylo nedání včasného pokynu k zastavení posunového dílu před místem ukončení posunové cesty (kolejnicovým zarážedlem).

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Na základě podaných vysvětlení zúčastněných osob byl sestaven děj předmětné mimořádné události následovně. Dne 24. 10. 2012 probíhala na vlečce ZZN nakládka dvaceti DV řady Tadgs-y. V průběhu nakládky byl prováděn posun na vlečkových kolejích č. 2, 4, 4a a 3. Uvedená činnost, prováděná Lovochemií, probíhala od 7:00 h do cca. 16:00 h. Manipulace s DV probíhala vždy přivěšením 2 prázdných DV k HDV na koleji č. 2, následně byla tato DV přistavena na kolej č. 4a, kde byla naložena, poté vytažena na kolej č. 4 ke zvážení a po zvážení přestavena na kolej č. 3. Na koleji č. 3, která nebyla Lovochemií určena VPR jako odevzdávková kolej, byla z ložených DV sestavována souprava určená pro odvoz z vlečky večerní obsluhou dopravce ČDC.

Na kusé koleji č. 3 byly cca 5 m před zarážedlem trvale umístěny 2 zarážky, a to na každém kolejnicovém pásu jedna. První dvě DV byla odstavena na kolej č. 3 tak, že první DV stálo cca 1 m před zarážkami. Proti ujetí DV dopředu, tj. směrem k výhybce č. Si3, bylo druhé DV podloženo zarážkou, která se vždy po přidání dalších 2 DV přemístila za poslední přidané DV. Takto bylo postupováno po dobu celého posunu v průběhu dne. Souprava ložených DV na koleji č. 3 byla sestavena z 18 DV. Poslední dvě ložená DV byla

po zvážení, z důvodu nedostatku místa na koleji č. 3, ponechána na koleji č. 4. Posunové práce byly ukončeny kolem 16:00 h. Po ukončení práce prošel vedoucí posunu Lovochemie, dle svého vyjádření, celou soupravu DV na koleji č. 3 a provedl jejich kontrolu, současně zkontroloval zarážky na konci soupravy, vše bylo v pořádku, DV byla k sobě svěřena, brzdové hadičky nebyly spojeny.

V průběhu směny prováděla tranzitérka Lovochemie vážení ložených DV, jejich soupis a po ukončení posunu umísťovala na jednotlivá DV vozové nálepky. Při této činnosti, jak v zápisu podání vysvětlení uvádí, viděla, že DV na koleji č. 3 jsou daleko od zarážedla a určitě nebyla vykolejená. Povinností tranzitérky, dle VPŘ, bylo provést s dopravcem ČDC vzájemnou předávku DV, včetně jejich přepravní a technické prohlídky. Tuto povinnost nesplnila, předávky DV se nezúčastnila, Návratový list podepsala předem a uložila jej ve vrátnici.

Pro obsluhu vlečky odjel ze žst. Kolín posunový díl sestavený z 1. a 2. posunové zálohy. Na Průmyslové koleji došlo k rozdělení posunového dílu, vedoucí posunu ČDC odjel s 1. posunovou zálohou obsluhovat vlečku Paramo a 2. posunová záloha odjela provádět posun na vlečku ZZN. Posun na vlečce ZZN řídil z nařízení vedoucího posunu ČDC posunovač ČDC. Od vedoucího posunu ČDC dostal příkaz přestavit DV z koleje č. 4 na kolej č. 3 a připojit je ke zde již odstaveným DV. Po provedení tohoto posunu byla všechna DV určená k odsunu z vlečky na koleji č. 3, včetně HDV 2. posunové zálohy. Po ukončení obsluhy vlečky Paramo vjelo na vlečku ZZN na kolej č. 3 HDV 1. posunové zálohy a bylo přivěšeno na HDV 2. posunové zálohy. Tento a další posun na vlečce již řídil vedoucí posunu ČDC. Posunovači ČDC dal příkaz k utažení šroubovek a spojení brzdových hadiček, sám prováděl přebírání Návratového listu a nákladních listů ložených DV, které byly ve schránce DV. Posunovač prováděl stahování šroubovek a svěřování brzdových hadiček u DV na koleji č. 3 a přitom dal strojvedoucímu 1. posunové zálohy 2x pokyn ke stlačení DV. Asi u 6 DV od konce soupravy si všiml, že poslední DV není v pořádku. Když k němu došel, zjistil, že je vykolejené. Tuto skutečnost oznámil radiostanicí vedoucímu posunu ČDC. Vedoucí posunu odešel na místo MU a po zjištění poškození zarážedla a vykolejení DV oznámil tuto skutečnost telefonicky tranzitérce Lovochemie a dozorčímu provozu – vedoucímu směny ČDC, od kterého dostal pokyn, aby zůstal na místě do příchodu osob pověřených šetřením. Asi za hodinu, v době, kdy na vlečce uvedené osoby ještě nebyly, dostal od dozorčího provozu – vedoucího směny příkaz, aby z vlečky odjela 2. posunová záloha s 5 DV. Ačkoliv měl vůči tomuto příkazu výhrady, musel jej splnit a provést k jeho splnění nezbytný posun.

4.2 Rozbor

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

Šetření příčin a okolností vzniku MU zahájila DI na základě žádosti odborně způsobilé osoby Lovochemie, podané dne 7. 2. 2013 ve smyslu ustanovení § 11 odst. 2, písm. b), bodu 3 vyhlášky č. 376. Této žádosti DI vyhověla s vědomím, že od vzniku MU (24. 10. 2012) uplynuly již více než 3 měsíce a bude tedy problematické získat takové informace a důkazy, které by byly relevantní, objektivní a na jejichž základě by bylo možné určit nezpochybnitelné příčiny a okolnosti vzniku předmětné MU.

Vzhledem k pochybení, resp. nesplnění povinností odborně způsobilých osob určených Lovochemií a ČDC k zajištění místa MU, nebyly na tomto místě provedeny prvotní úkony předepsané ustanovením § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb. K tomuto nedostatku

se přiřadila i naprostá nezkušenost odborně způsobilé osoby, pověřené Lovochemií zjišťováním příčin a okolností vzniku předmětné MU. Uvedeným skutečností byla poplatná i úroveň dokumentace zařazené dle ustanovení § 10 odst. 2 č. 376/2006 Sb. do spisu a předané DI jako výchozí podklad pro zahájení šetření. Dopravce ČDC uvedenou MU nešetřil a ani neevidoval, pouze na základě požadavku Lovochemie sepsal se zúčastněnými zaměstnanci ČDC podání vysvětlení k jejich činnosti prováděné při provozování drážní dopravy při večerní obsluze vlečky dne 24. 10. 2012 a spolu s další dožádanou dokumentací Lovochemii předal.

Na základě výše uvedeného VI DI v průběhu šetření MU zapsali opětovné podání vysvětlení, které si v této věci vyžádali od zúčastněných osob za Lovochemii i ČDC. Dokumentaci DI dále doplnila o zápisy s podáním vysvětlení, které sepsala s dalšími odborně způsobilými osobami uvedených provozovatelů, dotčenými MU.

Vyhodnocením uvedených zápisů bylo zjištěno, že v průběhu posunu, prováděného dne 24. 10. 2012 na vlečce dopravcem Lovochemie i dopravcem ČDC, došlo k porušení ustanovení vztažných právních předpisů, aplikovaných provozovatelem dráhy do technologických postupů uvedených v jeho vnitřním předpisu VPR. Zejména se jednalo o chybné zajištění DV proti ujetí směrem k zarážedlu a v návaznosti o nezajištění, zda DV, na která se v průběhu posunu mělo najíždět, byla před zahájením tohoto úkonu proti ujetí správně zajištěna. Jak vyplynulo z popsaného průběhu posunu, nedodržení vztažných ustanovení VPR se dopustily osoby provádějící a řídící posun obou dopravců. U dopravce ČDC bylo dále zjištěno, že posun na vlečce ZZN, prováděný 2. posunovou zálohou v době od vjezdu tohoto HDV na vlečku do ukončení přesunu DV z koleje č. 4 na odstavená DV na koleji č. 3, řídil posunovač, nikoliv vedoucí posunu. Posunovač byl pro tuto činnost sice kvalifikovaný, ale nikoliv odborně způsobilý ve smyslu § 1 písm. p) vyhlášky č. 173/1995 Sb., neboť provozovatel dráhy ve VPR určil, že řízení posunu na vlečce může provádět pouze vedoucí posunu.

Dále byly zjištěny nedostatky, které sice nemohly mít za následek vznik předmětné MU, ale rozhodně se podílely na tom, že některé skutečnosti nebylo možné v průběhu šetření zjistit, respektive doložit. Je logické, že pokud by proběhla řádná předávka DV mezi provozovatelem dráhy a dopravcem ČDC, bylo bez jakékoliv pochybnosti zjištěno, při posunu kterého dopravce k vykolejení DV došlo. Rovněž lze reálně předpokládat, že by následně nedošlo ke zjištěným závadám v ohlášení vzniku MU a v nezajištění místa jejího vzniku.

Z vyhodnocení podaných vysvětlení logicky vyplývá, že některé ze zúčastněných osob nepodaly pravdivá vysvětlení, resp. lhaly. Bohužel DI nemá k dispozici prostředky, kterými by bylo možné lživá tvrzení odhalit. Samozřejmě je možné určitou hypotézu na základě zaznamenaných informací vytvořit, ovšem jednalo by se jen o „pouhou“ hypotézu, kterou nelze doložit fakty.

Šetření vzniku příčin a okolností předmětné MU bylo ze strany DI prováděno na žádost Lovochemie, a to se značným odstupem ode dne jejího vzniku. Vzhledem k tomu a k dalším zjištěným okolnostem se podařilo určit příčinu vzniku MU, nikoliv však určit, za posunu kterého dopravce ke vzniku MU došlo.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- najetí posunového dílu na DV nedostatečně zajištěná proti ujetí.

Přispívající faktory mimořádné události nebyly zjištěny.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy pro provádění posunu a pro zajišťování drážních vozidel proti ujetí.

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

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

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

U provozovatele dráhy a dopravce Lovochemie, a. s.:

- DV odstavená na koleji č. 3 byla ze strany zarážedla zajištěna proti ujetí v rozporu s ustanovením VPŘ;
- neprovedení činností při vzájemné odevzdávce DV mezi tranzitérkou Lovochemie a zástupcem dopravce (vedoucím posunu ČDC), porušení vztažných ustanovení VPŘ;
- neprovedení předepsaných úkonů na místě vzniku MU;
- nezajištění místa vzniku MU.

U dopravce ČD Cargo, a. s.:

- posun 2. zálohy na vlečce ZZN řídil posunovač, což bylo v rozporu se vztažným ustanovením VPŘ, kdy posun na této vlečce mohl řídit pouze vedoucí posunu;

- v průběhu posunu při najíždění na odstavená DV nebylo předem zjišťováno, zda odstavená DV jsou zajištěna proti ujetí, porušení ustanovení VPR;
- před příchodem odborně způsobilých osob pověřených Lovochemií a dopravcem ČDC k úkonům na místě vzniku MU a bez jejich souhlasu došlo na vlečce k provedení posunu a k odjezdu 2. posunové zálohy s DV do žst. Kolín. Tím došlo na místě vzniku MU k nepřípustné změně stavu. Porušeny byly vztažné ustanovení vyhlášky č. 376/2006 Sb. a VPR;
- nesprávný postup při převzetí Návrátového listu a DV k odsunu z vlečky, porušení VPR.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy Lovochemie, a. s., vydal po vzniku MU následující opatření:

- Seznámit zaměstnance provádějící posun na vlečce ZZN Polabí, a. s. – vlečka Kolín s výsledkem šetření a okolnostmi vzniku této mimořádné události, provést školení a přezkoušení z vnitřních předpisů provozovatele dráhy.

Zodpovídá: pověřená osoba provozovatele dráhy a drážní dopravy.

Termín: ihned.

- Dodržovat ustanovení VPR, část sedmá, kapitola Zarážedla: *Ve vzdálenosti nejméně 3 m před zarážedlem (záchytným pražcem) se umísťují na pravou i levou kolejnici brzdové zarážky, které zmírní případný náraz drážních vozidel do zarážedla, sníží riziko vykolejení. Za umístění brzdových zarážek odpovídá zaměstnanec provádějící odstavování drážních vozidel před zarážedlem.*

Zodpovídá: odborně způsobilé osoby provádějící posun na vlečce.

Termín: trvale.

- Společnost Lovochemie, a. s., zašle upozorňovací dopis společnosti ČD Cargo, a. s., v němž upozorní na nedostatky při vzniku této mimořádné události.
- Provozovatel dráhy a dopravce Lovochemie vydal k předmětné MU na základě vlastního šetření „Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události v drážní dopravě“, v němž mj. v části 11. uvedl:

„Vzhledem k výsledkům šetření MU převzal 100 % odpovědnost za vznik MU provozovatel drážní dopravy Lovochemie, a. s.“.

Dopravce ČDC k uvedené MU žádné opatření nepřijal, neboť u ní nezjišťoval příčiny a okolností jejího vzniku, ani ji neměl vedenou v evidenci MU.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

V Praze dne 30. dubna 2014

Bc. Petr Šilhavý v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY

Typ informace	Tarifní stanice	Pokladna	Vlečka	Vlečkař	Prav. obsluha den	Průběh obsluhy	Čas odjezdu obsluhy (RR:MM.DD HH:MI)	Od-kud
013-0	534149	6.14	520510	6016	17.19	1	10.10.19 12:15	1

NÁVRATOVÝ LIST
 na vozy odsunutě
 z vlečky: zaps. v OR u Měst. soudu v Praze odd. B, vl. 1547
 ve stanici: KOLÍN

Hrací vozidla	Výkon	Počet	Posun	Ček.	Řaz.
ČD vlečkař	10	1			

Čas odsunu vozů z vlečky (MM.DD.HH) 19 10 24 19

P. č.	Označení vozu	Vlast-ník vozu	Druh po-bytu	Stav vozu	Druh pře-pravy	Konec pobytu vozu (MM.DD.HH)	Způ-sob účto-vání	Dopl-ňující údaje	Pře-pravce	Poznámka
20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	31 80 084 3195-9	3	0	1	3	10.24.19	0	9	6016	Kolín
2	31 80 084 3625-1	3	0	1	3			9		
3	31 80 084 4283-8	3	0	1	3			9		
4	31 80 084 3956-0	3	0	1	3			9		
5	31 80 084 3939-6	3	0	1	3			9		
6	31 80 084 3611-1	3	0	1	3			9		
7	31 80 084 4696-1	3	0	1	3			9		
8	31 80 084 4260-6	3	0	1	3			9		
9	31 80 084 3863-5	3	0	1	3			9		
10	31 80 084 4442-3	3	0	1	3			9		
11	31 80 084 4344-8	3	0	1	3			9		
12	31 80 084 3656-6	3	0	1	3			9		
13	31 80 084 4450-3	3	0	1	3			9		
14	31 80 084 4502-1	3	0	1	3			9		
15	31 80 084 4050-1	3	0	1	3			9		
16	31 80 084 4456-0	3	0	1	3			9		
17	31 80 084 4439-9	3	0	1	3			9		
18	31 80 084 3411-9	3	0	1	3			9		
19	31 80 084 4033-4	3	0	1	3			9		
20	33 84 933 9148-4	3	0	0	3					Kolín
21	Město: Kolín									
22	Město: Kolín									
23										
24										
25										
26										
27										
28										
29										
30										
31										
32										

Předal(a): Převzal(a):
 Počet vozů: 20 Kolín V. K Vinici 1304, PSČ 280 66
 ČD 0735 1 4588 IČ: 45148240 zaps. v OR u Měst. soudu v Praze odd. B, vl. 1547
 (24)

Obr. č. 3: Návratový list č. 4

Zdroj: Lovochemie

Typ informace	Tarifní stanice	Poklad	Vlečka	Vlečkař
1	2	3	4	5
013-0	534149	614	520510	6016

NÁVRATOVÝ LIST
 ZZN Pelahův, a. s.
 Kolín V, K Vinici 1304, PSČ 280 66
 na vozy odsunuté IČ: 45148210, DIČ: CZ45148210 strana: 1/1
 z vlečky: zaps. v OR u Měst. soudu v Praze odd. B, vl. 1547
 ve stanici: 102510

Hnací vozidla	Výkon	Počet	Posun	Ček.	Řaz.
11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22
ČD	vlečkař	1	0	1	

Čas odsunu vozů z vlečky (MM.DD.HH)	19	20	21	22
	10	25	14	

P. č.	Označení vozu	Vlastník vozu	Druh pobytu	Stav vozu	Druh přepravy	Konec pobytu vozu (MM.DD.HH.)	Způsob účtování	Doplňující údaje	Převrácce	Poznámka
20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	31 80 084 3195-9	3	0	0	3	10 25 14	0		6016	Nezpracováno
2	31 80 084 4910-6	3	0	0	3					Klíč (speciální)
3	31 80 084 4492-8	3	0	0	3					"
4	31 80 084 4886-8	3	0	0	3					"
5										klíč: 102510
6										
7										
8										
9										
10										

Předal(a): Kolín V, K Vinici 1304, PSČ 280 66 Převzal(a):
 Počet vozů: 4 IČ: 45148210, DIČ: CZ45148210
 ZZN Pelahův, a. s. Razítka vlečkaře odd. B, vl. 1547

Obr. č. 4: Návratový list č. 5

Zdroj: Lovochemie