



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Srážka sunutého posunového dílu s překážkou (europalety s dlažbou)
na dráze-vlečce LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan

Čtvrtek, 16. února 2023

Accident and incident investigation report

Collision of the shunting operation with an obstacle (euro pallets with flooring tiles)
at LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan siding

Thursday, 16th February 2023

č. j.: 6-538/2023/DI

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

1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události:	16. 2. 2023, 7:08 h.
Popis události:	srážka sunutého posunového dílu s překážkou (europalety s dlažbou) v průjezdném průřezu provozované koleje dráhy-vlečky a zranění vedoucího posunu jedoucího na čele posunového dílu.
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie vlečka, LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan, zaústěná do dráhy celostátní v železniční stanici Chlumčany u Dobřan, kolej č. 4, km 0,621.
Zúčastnění:	LASSELSBERGER, s.r.o. (vlastník dráhy-vlečky); Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy celostátní); Dr. ZENKL s.r.o. (provozovatel dráhy-vlečky); ČD Cargo, a. s. (dopravce posunového dílu).
Následky:	1 těžká újma na zdraví; celková škoda 614 057 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- narušení stanoveného průjezdného průřezu provozované dráhy-vlečky uskladněným materiálem a následné nezjištění dlouhodobě přetrvávajícího ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy;
- nezjištění překážky v průjezdném průřezu posunové cesty před udělením pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah a dopravců soulad a proveditelnost stanovených technologických postupů při vzájemné interakci na společném rozhraní při obsluze drah-vleček se zaměřením na jejich vzájemnou kompatibilitu.

SUMMARY

Date and time: 16th February 2023, 7:08 (6:08 GMT).
Occurrence type: train collision with an obstacle.
Description: collision of the pushing shunting operation with an obstacle (euro pallets with flooring tiles) with consequent employee injury.
Type of train: the shunting operation.
Location: LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan siding, track No. 4, km 0,621.
Parties: LASSELSBERGER, s.r.o. (the owner of the siding);
Správa železnic, státní organizace (IM of the national railway);
Dr. ZENKL s.r.o. (IM of the siding);
ČD Cargo, a. s. (RU of the shunting operation).
Consequences: 0 fatality, 1 injury;
total damage CZK 614 057,-

Causal factors:

- disrupt nominal structure gauge by due to the stored material and consequent failure to identify a long-lasting threat to the safe operation of the railway and railway transport;
- failure to identify an obstacle in the structure gauge of the operated track before giving the guidance to set the shunting operation in motion.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- within the framework of own activity as a national safety authority:
 - to adopt of measures to ensure the comply and feasibility of established technological procedures during mutual interaction on a common interface during the operation of sidings with a focus on their mutual compatibility at infrastructure managers and railway undertakings.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	11
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	11
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	11
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	11
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	11
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	11
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	12
2.9 Interakce se soudními orgány.....	12
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	12
3 POPIS UDÁLOSTI.....	12
3.1 Popis a základní informace.....	12
3.1.1 Popis typu události.....	12
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	12
3.1.3 Popis místa události.....	12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	16
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	17
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	17
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	18
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	19
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	20
3.2 Faktický popis události.....	25
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	25
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	26
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	27
4.1 Úlohy a povinnosti.....	27
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	27
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	34
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	34
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	34
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	35
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	35
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	35
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	35
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	35

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	35
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	35
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	35
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	36
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	36
4.3 Lidské faktory.....	36
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	36
4.3.2 Pracovní faktory.....	37
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	37
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	38
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	39
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	39
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	39
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	39
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	39
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	39
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	39
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	40
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	40
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	40
5 ZÁVĚRY.....	40
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	40
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	41
5.3 Doplnující zjištění.....	42
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	43
PŘÍLOHY.....	44

Seznam použitých zkratek a symbolů

BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Drážní inspekce
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
GPK	geometrická poloha koleje
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
PO	provozní obvod
SK	staniční kolej
SŽ	Správa železnic, státní organizace
ÚI	Územní inspektorát
VŠB – TU	Vysoká škola báňská – Technická univerzita
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
PPŘ	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Přípojový provozní řád pro dráhu-vlečku Lasselsberger Chlumčany u Dobřan, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SŘ žst. Chlumčany u Dobřan	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Chlumčany u Dobřan“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
Mandátní smlouva	Mandátní smlouva o provozování soukromé dráhy-vlečky LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan s mandatářem – firmou býv. JOANNES, s.r.o., nyní Dr. Zenkl s.r.o., jako budoucím provozovatelem předmětné dráhy-vlečky
Smlouva č. 28D/7/2017	smlouva o provozování drážní dopravy na dráze-vlečce „Lasselsberger Chlumčany u Dobřan“ uzavřená mezi provozovatelem dráhy (býv.) JOANNES, s.r.o., nyní Dr. ZENKL s.r.o. a dopravcem ČDC, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
Vnitřní předpis Dr. Zenkl s.r.o.	„Vnitřní předpis o organizování vlečky a drážní dopravy na vlečce LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ provozovatele dráhy-vlečky Dr. Zenkl s.r.o., ve znění účinném v době vzniku mimořádné události

ČDC Pravidla provozování dráhy

vnitřní předpis dopravce ČDC, „Pravidla provozování dráhy“ OR3-B-2013, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události

ČDC Příloha 8

„Příloha 8 Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce Lasselsberger Chlumčany u Dobřan“, vnitřního předpisu dopravce ČDC „Technologické dokumentace provozního pracoviště Plzeň hl. n. pro stanici Plzeň hl. n.“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 16. 2. 2023.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a dopadů mimořádné události na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU nepotýkala s omezeními, která by negativně ovlivnila způsob a postupy v šetření.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 3x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Plzeň a ředitel ÚI Čechy.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: byla využita, a to se subjektem VŠB – TU Ostrava, Fakulta strojní, Institut dopravy, Ostrava-Poruba.

2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od vlastníka dráhy, provozovatelů drah, dopravce a Policie ČR.

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě

V rámci šetření MU postupovala DI následovně, resp. použila mj. tyto metody a techniky:

- ohledání místa mimořádné události včetně zúčastněných drážních vozidel, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- analýza podkladů vyžádaných od vlastníka dráhy, provozovatele dráhy, dopravce a Policie ČR ;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;

- zadání rozboru a vyhodnocení dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného drážního vozidla a videozáznamu bezpečnostní kamery odborným subjektem – VŠB – TU Ostrava;
- šetření lidského faktoru;
- šetření příčin a okolností nesprávného umístění uskladněného materiálu vlastníkem dráhy-vlečky.

2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly

V průběhu šetření MU se nevyskytly žádné obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry.

2.9 Interakce se soudními orgány

V průběhu šetření předmětné MU nebyla ze strany DI ani ze strany soudních orgánů iniciována žádná komunikace ani spolupráce.

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

Všechny podstatné zjištěné souvislosti týkající se průběhu šetření předmětné MU byly již uvedeny výše.

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka drážního vozidla s překážkou;

Skupina MU: nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 16. 2. 2023.

Čas: 7:08 h.

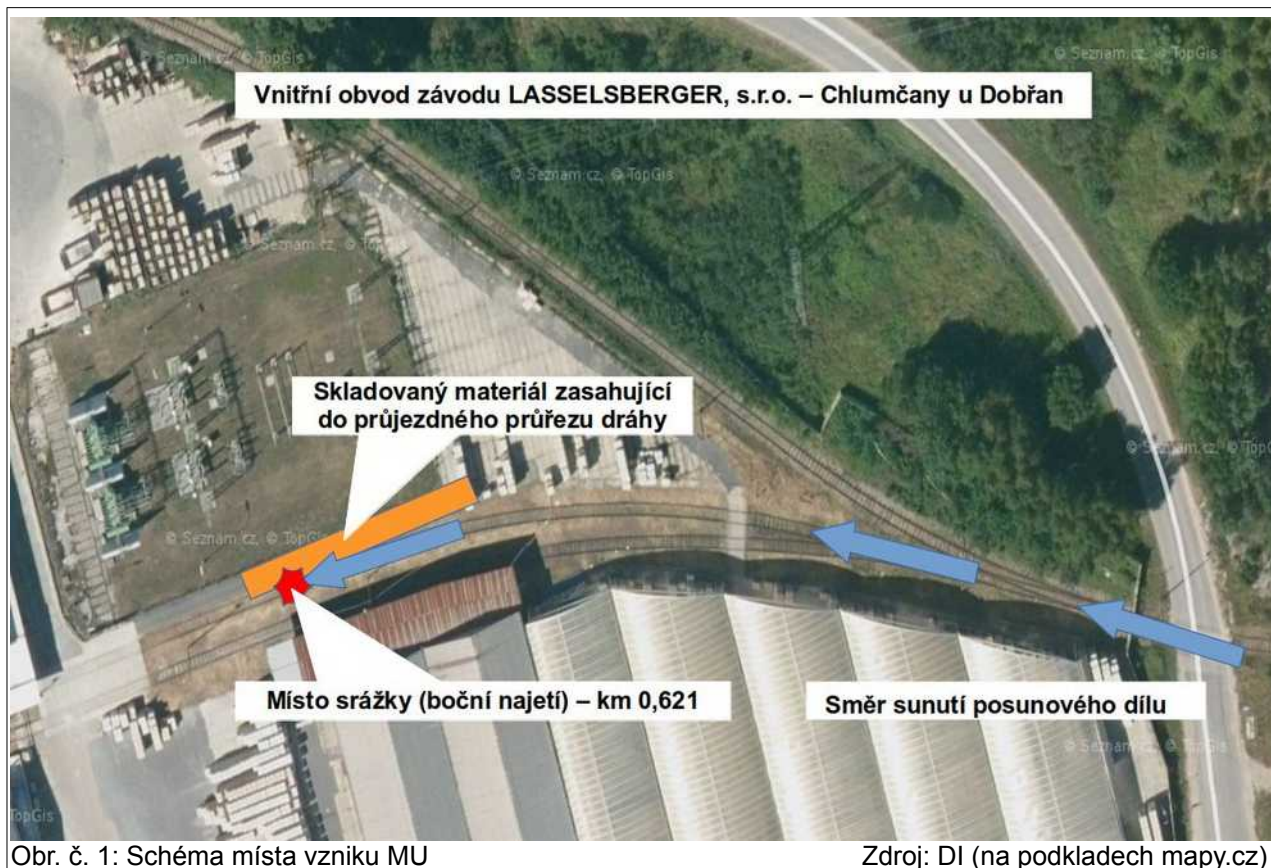
Místo: dráha železniční, kategorie vlečka, LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan, zaústěná do dráhy celostátní v železniční stanici Chlumčany u Dobřan, kolej č. 4, km 0,621.

GPS souřadnice: [49°37'27.870"N, 13°17'23.109"E](#).

3.1.3 Popis místa události

Železniční dráha-vlečka LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan je zaústěná do dráhy celostátní Plzeň hl. n. – Klatovy, výhybkou č. 1 do SK č. 1 na dobřanském zhlaví žst. Chlumčany u Dobřan, v km 79,205. Celková stavební délka vlečky je 3,267 km a končí zarážedlem kusé koleje. Do dráhy-vlečky je dále zaústěna vlečka „YTONG Chlumčany u Dobřan“ výhybkou č. ZV3 v km 0,028 a výhybkou č. ZV5 v km 0,330. Celková stavební délka této vlečky je 3,094 km. Mezník rozdělující obvody odpovědnosti za zabezpečení

jízdy drážních vozidel je na vlečkové koleji v úrovni seřadovacího návěstidla Se 1, hraničník s návěstí „Hranice provozovatele dráhy“ je v úrovni koncového styku odbočné větve výhybky č. 1.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI (na podkladech mapy.cz)

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Při ohledání bylo postupováno v několika fázích. Byla ohledána infrastruktura ve směru jízdy sunutého posunového dílu včetně místa srážky s překážkou a následně stav drážních vozidel včetně jejich polohy vzhledem k umístění uskladněného materiálu.

Stav infrastruktury:

- v km 0,489 byl umístěn jednokolejný železniční přejezd (ŽP), který byl zabezpečený pouze výstražnými kříži;
- v km 0,500 se nacházela otevřená dvoukřídlá vrata do areálu závodu s instalovanou návěstí „Posun zakázán“.
- výhybka č. K2 v km 0,500⁵:
 - ručně přestavovaná výhybka s hákovým výměnovým závěrem;
 - výhybka byla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
 - v době ohledání byla výhybka přestavena do přímého (hlavního) směru, tj. pro jízdu na/z kolej č. 5 a v předepsané koncové poloze;
- výhybka č. K3 v km: 0,525⁵:
 - ručně přestavovaná výhybka s hákovým výměnovým závěrem;
 - výhybka byla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;

- v době ohledání byla výhybka přestavena do odbočného (vedlejšího) směru, tj. pro jízdu na/z kolej č. 4 a v předepsané koncové poloze;
- v km 0,541⁶ byl umístěn námezník mezi kolejemi č. 5 a 2.
- místo srážky posunového dílu s překážkou (dřevěné europalety s dlažbou stohované ve čtyřech vrstvách v celkové výšce 3 m) se nacházelo v km 0,621.

Stav drážních vozidel:

- posunový díl byl sestaven z hnacího drážního vozidla č. 92 54 2 742 437-7 (dále také HDV) a 6 sunutých drážních vozidel řady Sgs loženými dvacetistopými prázdnými kontejnery;
- HDV ani žádná DV nebyla vykolejena;
- HDV i DV byla vybavena kovovými brzdovými špalíky;
- brzdové špalíky na všech dvojkolích byly řádně upevněny a zajištěny;
- tloušťka brzdových špalíků činila 30 – 65 mm;
- HDV 742.437-7:
 - v místě konečného postavení po MU stálo zadním čelem v km 0,503;
 - HDV bylo řízeno z prvního stanoviště strojvedoucího;
 - ohledáním stanoviště strojvedoucího bylo zjištěno:
 - stanoviště včetně ovládacího pultu nejevilo žádné známky deformace ani poškození;
 - ukazatel tlaku vzduchu v brzdovém válci ukazoval hodnotu 2,8 baru, v hlavním a napájecím potrubí hodnotu 0 bar, tlak vzduchu v hlavním vzduchojemu byl 2,8 baru;
 - směrová páka reverzního kontroléru byla v poloze „Vzad“;
 - otočný jízdní kontrolér byl v poloze „Nula“;
 - rukojeť ovladače DAKO-BS2 samočinné (nepřímočinné) brzdy byla v poloze „rychločinné brzdění“;
 - rukojeť ovladače BP přímočinné brzdy byla v poloze „úplně zabrzděno“;
 - návěstní opakovač byl zhaslý;
 - přepínač vlakového zabezpečovače byl v poloze „Postrk“;
 - ručička mechanického rychloměru Laboratorní přístroje Praha č. 85068 typ 662A 504 ukazovala hodnotu rychlosti 0 km·h⁻¹;
 - na stanovišti se nacházela dokumentace (Kniha předávky HDV, Kniha oprav HDV a Zpráva o brzdění vlaku Mn 87832);
 - nad ovládacím pultem stanoviště strojvedoucího se nacházel ovládací panel radiostanice;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zapnuto“;
 - přestavovač pneumatické brzdy osobní – nákladní byl v poloze „O“ – osobní;
 - svěšení HDV s TDV bylo bez závad, brzdové spojky hlavního potrubí byly propojeny, příslušné kohouty byly otevřeny, nepoužité brzdové spojky byly zavěšeny v jalových hrdlech.

Pořadí DV od HDV:

	alfanumerický kód	řada	technická prohlídka	poznámka
	CZ-ČDC 92 54 2 742 437-7	HDV		
1.	CZ-ČDC 81 54 4541 054-2	Sgs	21. 01. 2022 UL	

2.	CZ-ČDC 81 54 4541 237-3	Sgs	19. 03. 2020 Tn	
3.	CZ-ČDC 81 54 4540 947-8	Sgs	29. 11. 2021 OS	
4.	CZ-ČDC 81 54 4541 072-4	Sgs	10. 02. 2020 CB	
5.	CZ-ČDC 81 54 4540 143-4	Sgs	17. 07. 2020 Sb	
6.	CZ-ČDC 81 54 4540 494-1	Sgs	03. 01. 2023 OS	DV poškozené

- DV č. 81 54 4541 054-2:
 - bylo řazené jako první před HDV posunového dílu;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zapnuto“;
 - přestavovač pneumatické brzdy osobní – nákladní byl v poloze „OSOBNÍ“;
 - přestavovač „Prázdný – ložený“ byl v poloze „Prázdný“;
 - přední čelo DV se nacházelo v km 0,537;
- DV č. 81 54 4541 237-3:
 - bylo řazené jako druhé před HDV posunového dílu;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zapnuto“;
 - přestavovač pneumatické brzdy osobní – nákladní byl v poloze „OSOBNÍ“;
 - přestavovač „Prázdný – ložený“ byl v poloze „Prázdný“;
 - přední čelo DV se nacházelo v km 0,557;
- DV č. 81 54 4540 947-8:
 - bylo řazené jako třetí před HDV posunového dílu;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zapnuto“;
 - přestavovač pneumatické brzdy osobní – nákladní byl v poloze „OSOBNÍ“;
 - přestavovač „Prázdný – ložený“ byl v poloze „Prázdný“;
 - přední čelo DV se nacházelo v km 0,577;
- DV č. 81 54 4541 072-4:
 - bylo řazené jako čtvrté před HDV posunového dílu;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zapnuto“;
 - přestavovač pneumatické brzdy osobní – nákladní byl v poloze „OSOBNÍ“;
 - přestavovač „Prázdný – ložený“ byl v poloze „Prázdný“;
 - přední čelo DV se nacházelo v km 0,597;
- DV č. 81 54 4540 143-4:
 - bylo řazené jako páté před HDV posunového dílu;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zapnuto“;
 - přestavovač pneumatické brzdy osobní – nákladní byl v poloze „OSOBNÍ“;
 - přestavovač „Prázdný – ložený“ byl v poloze „Prázdný“;
 - přední čelo DV se nacházelo v km 0,617;
- DV č. 81 54 4540 494-1:
 - bylo řazené jako šesté před HDV posunového dílu;
 - rukojeť vypínacího ústrojí pneumatické brzdy byla v poloze „zapnuto“;
 - přestavovač pneumatické brzdy osobní – nákladní byl v poloze „OSOBNÍ“;
 - přestavovač „Prázdný – ložený“ byl v poloze „Prázdný“;
 - přední čelo DV/posunového dílu se nacházelo v km 0,637;
 - DV mělo deformovanou stupačku vpravo ve směru jízdy/sunutí;
 - pravý bok DV byl vklíněn do uskladněných palet dlaždic umístěných vpravo vedle pojezdové koleje;

- od první nápravy zadního podvozku DV až k jeho čelu ve směru sunutí, tj. v délce 15,74 m, se nacházely z obou stran pravého kolejnicového pásu úlomky dlažby;
- vpravo ve směru sunutí se nacházela asfaltová komunikace ve vzdálenosti 45 cm od vnější hrany pravého kolejnicového pásu, tj. 116 cm od osy koleje;
- nad podvozky DV byly uloženy prázdné kontejnery MEDU č. 646891-7 a 582916-8;
- v úrovni předního čela DV, uvnitř kolejnicových pásů, se nacházela oranžová ochranná přílba;
- ve vzdálenosti 1 m před čelem posunového dílu vlevo těsně u levého kolejového pásu se nacházela pracovní obuv;
- ostatní DV ani HDV nebyla poškozená;
- vlastní hmotnost jednotlivých DV včetně 2 kontejnerů činila 27,6 – 28,5 t, přestavná hmotnost přestavovače byla 41 t;
- DV byla správně svěšena šroubovkami, brzdovými spojkami, nárazníky vlevo ve směru jízdy (tj. vnitřní strana oblouku koleje) těsně doléhaly.

Vzájemná poloha DV a skladovaného materiálu:

Ve vzdálenosti 8,65 m od zadních nárazníků 2. DV ve směru sunutí, tj. 12,2 m od stožáru osvětlení (v km 0,605 dráhy-vlečky) byl zjištěn začátek nedodrženého volného schůdného manipulačního prostoru vpravo od pojížděné koleje, tj. od tohoto bodu docházelo ke stálému zmenšování vzdálenosti 3 m od osy koleje ve směru sunutí k uskladněným paletám s dlažbou. V km 0,614 dráhy-vlečky byla naměřena vzdálenost od osy koleje již menší než 2,0 m.

V místě srážky posunového dílu v km 0,621 dráhy-vlečky byla naměřena vzdálenost 1,40 m od osy koleje k levé svislé hraně uskladněných palet s dlažbou a dále 1,30 m od osy koleje v místě konečného zastavení čela posunového dílu.

Jednalo se o europalety o rozměrech 80x120 cm, které byly tzv. stohovány ve čtyřech úrovních výšky a dvou řadách za sebou. V místě čela stojícího posunového dílu dosahovaly výšky 3 m a následkem srážky byly mírně nakloněné směrem k ose koleje. Materiál na nich uložený (dlaždice z vysoce slinuté neglazované keramiky rozměrů 30 x 60 cm a 60 x 60 cm) se opíral o naložený kontejner.

Povětrnostní podmínky: oblačno, beze srážek, slabý jihozápadní vítr, -4 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: rovinatý terén, místo MU v levém oblouku dráhy-vlečky.

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu, průjezdný průřez dráhy-vlečky byl však narušen uskladněným materiálem.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU došlo k:

- těžké újmě na zdraví vedoucího posunu.

Dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- TDV (posunový díl) 10 500 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech vyčíslena **celkem na 10 500 Kč.**

Při MU došlo ke škodě na:

- uskladněním materiálu – keramické dlažbě 603 557 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na jiném majetku vyčíslena **celkem na 603 557 Kč.**

3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů

V důsledku vzniku MU došlo k úplnému přerušení provozu na dráze-vlečce od 7:08 h dne 16. 2. 2023 do 13:00 h dne 23. 2. 2023, kdy provozovatel obnovil provoz pouze na koleji č. 1 a přilehlé objízdné koleji č. 2 (trvajícím stav).

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ), do které je dráha-vlečka zaústěna:

- výpravčí DOZ Klatovy, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČDC):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec ČDC;
- vedoucí posunu posunového dílu, zaměstnanec ČDC.

Ostatní osoby:

- správce provozu vlečky, zaměstnanec LASSELSBERGER, s.r.o.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy-vlečky „LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ byla právnická osoba LASSELSBERGER, s.r.o. se sídlem Adelova 2549/1, Plzeň-Jižní Předměstí, PSČ 320 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Plzeň hl. n. – Klatovy, byla SŽ se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy-vlečky „LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ byla právnická osoba Dr. ZENKL s.r.o. se sídlem Šibenička 808, Mnichovice, PSČ 251 64.

Dopravcem posunového dílu byly ČDC, se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7 - Holešovice, PSČ 170 00.

Drážní doprava na dráze-vlečce byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy Dr. ZENKL s.r.o., dříve JOANNES, s.r.o., a dopravcem ČDC s účinností od 6. 11. 2017.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Posunový díl:		Sestava posunového dílu:		Režim brzdění:
Délka (m):	134	HDV:	92 54 2 742 437-7	P
Počet náprav:	28	TDV (před HDV):		
Hmotnost (t):	233	1.	81 54 4541 054-2	P
		2.	81 54 4541 237-3	P
		3.	81 54 4540 947-8	P
		4.	81 54 4541 072-4	P
		5.	81 54 4540 143-4	P
		6.	81 54 4540 494-1	P
Nejvyšší dovolená rychlost v místě MU (km.h ⁻¹):	10			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k posunovému dílu:

- posunový díl byl sestaven z HDV a DV řady Sgs pro přepravu kontejnerů;
- držitelem HDV i všech DV bylo ČDC;
- žlutě podbarvené DV bylo při MU poškozeno.

HDV 742.437-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – mechanickým rychloměrem Laboratorní přístroje Praha č. 85068 typ 662A 504 .

Ze zaznamenaných dat na rychloměrovém proužku HDV a záznamu pohybu na vlastníkem dráhy poskytnutém videozáznamu pohybujícího se posunového dílu, tj. z „Analýzy průběhu pohybu sunutého posunového dílu na vlečce LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan dne 16. 2. 2023“ vyhotovené Institutem dopravy VŠB – TU na žádost Drážní inspekce, vyplývá:

Rozbor rychloměrového proužku:

čas	rychlost km.h ⁻¹	od místa srážky (m)	od místa konečného zastavení (m)
7:08:02 h	0,0	84	101
7:08:09 h	2,2	67	84
7:08:13 h	6,4	50	67
7:08:18 h	6,9	33	50
7:08:18 h	skok na 9,5	33	50
7:08:22 h	12,4	17	34
7:08:28 h	9,7	0	17
7:08:28 h	skok na 5,0	0	17
7:08:34 h	0	-17	0

Upřesnění: Rozjezd posunového dílu v čase rychloměru 7:08:02 a zaznamenané vzdálenosti 101 m před místem zastavení, následovalo zrychlení na rychlost 6,9 km.h⁻¹ do

vzdálenosti 67 m před místem zastavení a dále skoková změna rychlosti na hodnotu $9,5 \text{ km.h}^{-1}$. Maximální dosažená rychlost byla **$12,4 \text{ km.h}^{-1}$** ve vzdálenosti 34 m před místem zastavení. Následoval pokles rychlosti na hodnotu **$9,7 \text{ km.h}^{-1}$** ve vzdálenosti 17 m před místem zastavení a skokové snížení na $5,0 \text{ km.h}^{-1}$ (místo srážky s překážkou). Posunový díl následně ujel vzdálenost 17 m až do úplného zastavení.

Maximální zaznamenaná rychlost v průběhu pohybu byla $12,4 \text{ km.h}^{-1}$.

Analýza videozáznamu bezpečnostní kamery:

Z analýzy videozáznamu vyplývá, že maximální vypočtená průměrná střední rychlost posunového dílu byla **$13,74 \text{ km.h}^{-1}$** v poloze čela v km 0,560, tj. 77 m před místem zastavení.

Od této polohy takto stanovená rychlost klesala s mírným rozkolísáním až na hodnotu $11,73 \text{ km.h}^{-1}$ v poloze čela posunového dílu v km 0,605, tj. 32 m před místem zastavení a středním brzdným zrychlením od předchozí polohy $-0,04 \text{ m.s}^{-2}$.

V poloze čela posunového dílu v km 0,614, tj. 23 m před místem zastavení, byla rychlost $11,38 \text{ km.h}^{-1}$ a střední brzdné zrychlení od předchozí polohy $-0,03 \text{ m.s}^{-2}$.

V místě srážky s překážkou v poloze čela posunového dílu v km 0,621, tj. 16 m před místem zastavení, byla rychlost **$10,67 \text{ km.h}^{-1}$** se středním brzdným zrychlením od předchozí polohy $-0,08 \text{ m.s}^{-2}$.

Od místa srážky s překážkou do polohy zastavení čela v km 0,637 se posunový díl pohyboval se středním brzdným zrychlením od předchozí polohy $-0,28 \text{ m.s}^{-2}$ na dráze 16 m.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Místem vzájemné předávky vozů na dráhu-vlečku LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan je vlečková kolej č. 5, a to od železničního přejezdu v km 0,271 do km 0,610 koleje č. 5 (zarážedlo koleje č. 5). Přístavba probíhá po domluvě s určeným zaměstnancem vlastníka vlečky. Místem vzájemné předávky vozů pro spoluživitele LB MINERALS, s.r.o. je kolej č. 1 za železničním přejezdem v km 1,372 do konce koleje v km 1,484.

Při provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce je závazný vnitřní předpis provozovatele dráhy-vlečky „Vnitřní předpis Dr. Zenkl s.r.o.“.

Rozhodný sklon dráhy je 16 ‰, nejvyšší dovolená rychlost drážních vozidel 10 km.h^{-1} .

Nejmenší poloměr oblouků je 150 m, dovolená hmotnost na nápravu 20 t, hnací drážní vozidla ČDC smějí zajíždět od styku drah s dráhou celostátní až po místa předávky DV.

Vlečka je obsluhována posunem, ze styku drah (od zaústění vlečky) na vlečku i z vlečky jsou DV sunuta nebo tažena.

Jízdu na vlečku a z vlečky sjednává výpravčí DOZ v ŽST Klatovy telefonicky s odpovědnou osobou vlastníka vlečky – správcem provozu vlečky.

Výhybky na dráze-vlečce jsou obsluhovány ručně odborně způsobilým zaměstnancem dopravy.

3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců vlastníka dráhy-vlečky, provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

Pozn. DI: neodborné výrazy vycházejí z konkrétních vyjádření osob podávajících vysvětlení.

- strojvedoucí posunového dílu – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 16. 2. 2023 vezl vlak Mn 87832 z Plzně do Chlumčany;
 - s vedoucím posunu se sešli v žst. Chlumčany, který mu sdělil postup prací;
 - na seřadišti vozy objeli a následně sunuli na vlečku;
 - přibližně kousek za váhou byly odstavené 2 vozy, ty dobrali (přivěsili k posunovému dílu – pozn. DI) a sunuli dál do stoupání k rampě;
 - pokyny mu dával vedoucí posunu radiostanicí;
 - až k rampě nedojeli, protože tam stály další vozy;
 - vedoucí posunu následně někam volal a poté mu sdělil, že vozy musí někam odstavit;
 - se 6 vozy vyjeli zase ven z areálu za výhybku a za přejezd;
 - dostal pokyny k sunutí;
 - dostával počty vozů (udávající délku zbývajících k místu zastavení – pozn. DI) a naposledy slyšel „o dva vozy“, to už jel krokem;
 - přibližně 5 vteřin se vedoucí posunu neozval, tak ho oslovil (radiostanicí – pozn. DI) a zároveň zastavoval posunový díl;
 - vedoucího posunu opakovaně oslovil radiostanicí a když nereagoval, tak zajistil posunový díl a šel se podívat, co se děje;
 - 3 až 4 vozy před čelem posunového dílu uslyšel sténání, doběhl na místo, vedoucí posunu byl zaklíněný mezi vozem a paletami s dlažbou;
 - prováděl záchranu kolegy a zajistil odvoz několika palet, aby ho bylo možné vyprostit;
 - zavolał IZS.
- strojvedoucí posunového dílu – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - na směnu nastoupil ve 4:30 h v Plzni, stroj mistr mu dal klíče od hnacího vozidla, původně měl jet na vlečku pouze strojově, nakonec odjížděl se 4 vozy jako vlak Mn 87832 do žst. Chlumčany, kde zastavil, přepnul se na simplex na posun 21 (nastavení radiostanice HDV – pozn. DI) a po pár minutách se ozval vedoucí posunu, domlouval se s dispečerem DOZ na předání pomocného stavědla, pak přišel k lokomotivě a domluvili se na posunu;
 - 4 vozy, které přivezl, zasunuli na ranžír na původní předávací koleje, vozy objeli a po jednoduché zkoušce brzdy sunuli do závodu;

- před druhým přejezdem zastavili, vedoucí posunu otevřel vrata, zasunuli 4 vozy do závodu na první kolej;
- někde v úrovni váhy stály odstavené 2 vozy, ty dobrali (přivěsili k posunovému dílu – pozn. DI) a zase po zkoušce brzdy sunuli nahoru k nakládací rampě;
- zastavili kousek před vozy, které stály u rampy, vedoucí posunu telefonoval, a domlouval se na postupu manipulace;
- po chvíli oznámil, že těch 6 vozů se musí někde odstavit a s mašinou pojedou zpět k rampě;
- dojeli dolů ke vratům, vedoucí posunu je znovu odemknul a vytáhli 6 vozů za přejezd. Vedoucí posunu přehodil výhybku a sunuli 6 vozů na čtvrtou kolej;
- řídil z prvního stanoviště vlevo ve směru sunutí. Sunuli, vedoucí posunu dával pokyny vysílačkou, vzdálenost udával ve vosech, naposled ho slyšel, když dával o dva vozy a pomalu;
- pak už (vedoucího posunu – pozn. DI) neslyšel, tak po pár vteřinách začal brzdit a zastavil za použití přímočinné brzdy;
- několikrát vedoucího posunu oslovil jménem do vysílačky, když se neozýval, zajistil soupravu použitím rychlobrzdy, to je vypuštěním vzduchu z hlavního potrubí, a šel se podívat, jestli se mu něco nestalo;
- od druhého vozu od čela sunutého dílu slyšel sténání a nařikání, rozběhl se a našel tam zmáčknutého vedoucího posunu mezi čelem vozu a paletami, které zasahovaly do průjezdného průřezu;
- vedoucí posunu stál na stupačce a byl zaklíněn mezi vůz a palety s dlažbou;
- okamžitě volal 155, na vrátnici poslal jednoho zaměstnance, aby doprovodil sanitku na místo nehody a požádal řidiče vysokozdvizného vozíku o pomoc s odstraněním palet s dlaždicemi a vyproštěním kolegy.
- vedoucí posunu – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - na směnu nastoupil v Chlumčanech, kam přijel svým soukromým automobilem;
 - viděl, že na koleji číslo 1 stojí manipulační vlak, se kterým budou obsluhovat vlečku LASSELSBERGER;
 - mobilním telefonem se spojil s výpravčím DOZ v Klatovech s tím, aby mu uvolnil pomocné stavědlo na plzeňském zhlaví;
 - poté přešli, včetně strojvedoucího, na dorozumívání radiopojítky;
 - se strojvedoucím navázal spojení, sdělil mu způsob provádění posunu, provedli zkoušku spojení, převzal pomocné stavědlo na ruční obsluhu a dal pokyn strojvedoucímu k zahájení posunu;
 - vjeli na vlečku, ohlásil výpravčímu, že uvolnili staniční kolej, a předal mu pomocné stavědlo zpět;
 - vyvěsil lokomotivu na tzv. ranžíru, tj. na vlečce YTONG, objeli posunový díl, po provedení jednoduché zkoušky brzdy sunuli díl k přejezdu do závodu LB Minerals;

- před přejezdem zastavili, šel odemknout vrata klíči, které měl u sebe;
- zkontroloval výhybky, zda stojí pro jejich jízdu, a pohledem i prostor vlečky, kam budou sunout, vrátil se k přejezdu, který střežil, a dal pokyn strojvedoucímu k sunutí na vlečku;
- nastoupil na první stupačku vpravo ve směru sunutí a dával návěsti. Zastavili u váhy na koleji číslo 1, protože zde stály dva vozy, které museli tzv. dobrat. Najeli na ně, přivěsil je, udělali jednoduchou zkoušku brzdy a sunuli dále až před další vozy, které byly přistavené k nakládce, což věděl od vedoucího provozního pracoviště Plzeň z telefonického sdělení z předchozího dne;
- musel dále zjistit, zda jsou již ložené nebo ještě prázdné, a proto zašel osobně do kanceláře provozu. Bylo mu sděleno, že vozy jsou již ložené, proto dal pokyn strojvedoucímu a vyjeli zpět po koleji číslo 1 až za přejezd, protože potřebovali dočasně odstavit těchto přivěšených 6 prázdných vozů na kolej číslo 4. Takto podle potřeby postupovali i v minulosti, aby poté dobrali zmiňované ložené vozy samostatně k vážení;
- strojvedoucího po celou dobu provádění obsluhy vlečky informoval o postupech i způsobu práce a dával mu potřebné návěsti;
- přestavil výhybky na kolej číslo 4, prošel si prostor kolejiště u kolejí číslo 4 a 5 tak, jak již uvedl dříve, a odebral se na přejezd, který střežil. Následně dal pokyn strojvedoucímu k sunutí vozů na kolej číslo 4;
- průběžně mu dával návěsti vysílačkou, a to opakovaně. Posunový díl se pohyboval směrem do závodu a on si stále nebyl vědom žádných mimořádností nebo překážek, které by ohrožovaly posun nebo bezpečnost práce;
- až v době, kdy s posunovým dílem vjeli do levostranného oblouku, náhle spatřil, že z pravé strany ve směru jejich sunutí vyčnívá až do průjezdného průřezu skladovaný materiál;
- ihned poté začal dávat opakovaně návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, avšak prodleva začátku brzdění, a tím i úplného zastavení posunového dílu, byla větší.

Na položené otázky DI zaměstnanec odpověděl:

- na otázku, zda kontroloval v době předcházející nebo i bezprostředně před vznikem MU stav dráhy-vlečky, především průjezdný průřez obsluhovaných kolejí a případné překážky a jaká byla v tu dobu viditelnost, odpověděl, že:
 - samozřejmě, že vždy kontroluje sjízdnost koleje, kterou budou obsluhovat, tedy zda jsou přejezdy volné a zda nejsou nějaké překážky v kolejišti jako automobily nebo různé předměty a překážky, viditelnost byla dobrá;
- na otázku, zda byl někým seznámen nebo si byl vědom vnitropodnikového nebo jiného nařízení o dočasném umisťování skladovaných výrobků mimo obvyklé skladovací prostory, odpověděl, že nebyl;
- na otázku, kde stál v době sunutí posunového dílu bezprostředně před vznikem MU a zda zjišťoval a sledoval volnost koleje před ním, odpověděl, že:

- stál vpravo ve směru sunutí na přední stupačce prvního sunutého vozu. Ještě předtím, než dal pokyn strojvedoucímu k uvedení posunového dílu do pohybu, prošel manipulační prostor kolejí číslo 4 a 5 a nezjistil žádné překážky ani nic, co by bránilo obsluze vlečky;
- na otázku, zda rádiové spojení navázané mezi ním a strojvedoucím bylo v pořádku, bez rušivých vlivů, zda strojvedoucí reagoval řádně na jím dávané pokyny, odpověděl, že:
 - ano, avšak při dávání návěsti „Stůj, zastavte všemi prostředky“ na koleji číslo 4, bezprostředně při uvědomění si, že uskladněný materiál zasahuje do průjezdného průřezu, byla prodleva, podle jeho názoru, před začátkem brzdění posunového dílu, větší;
- na otázku, zda chce k uvedenému ještě něco dodat, odpověděl, že:
 - ano, je zcela přesvědčen o tom, že prodleva po opakovaném dávání návěsti „Stůj, zastavte všemi prostředky“ byla zásadní v tom, že zastavit posunový díl ještě před bočním najetím (srážkou – pozn. DI) se nepodařilo.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- správce provozu vlečky – Záznam o podaném vysvětlení DI:

Na položené otázky DI zaměstnanec odpověděl:

- na otázku, jak dlouho pracuje jako správce vlečky, odpověděl, že:
 - jako správce vlečky pracuje od 1. 4. 2019;
- na otázku, zda byl v době MU zaměstnán ještě v dalším pracovním zařazení kromě správce vlečky, odpověděl, že:
 - ano, má kumulovanou funkci jako správce lokality s dalším pracovním zařazením správce vlečky;
- na otázku, zda byl řádně a prokazatelně seznámen s potřebnými předpisy pro výkon jeho činnosti správce vlečky, odpověděl, že:
 - ne, že dne 1. 4. 2019 nastoupil do funkce správce vlečky a až dne 26. 1. 2021 vykonal zkoušku ze zajišťování BOZP a zkoušku odbornou pro správce vlečky. Toto přezkoušení bylo provedeno provozovatelem dráhy, a to velmi formálně, tj. pouze provedením podpisů, bez jakéhokoliv poučování s vysvětlením, že na této vlečce má již dlouholetou praxi;
- na otázku, zda pociťoval v minulosti během pracovní činnosti sklon k rutinnímu jednání, odpověděl, že ne;
- na otázku, zda si byl rámcově, obecně nebo i konkrétně vědom objektivně existujících povinností vzhledem k obsluze dráhy-vlečky náležitostmi dopravce ČD Cargo, vyplývajících z příslušných vnitřních a právních předpisů a stanovených technologických postupů vlastníka dráhy-vlečky, provozovatele dráhy-vlečky a dopravce, odpověděl, že:
 - ne, ani nemohl, protože Vnitřní předpis o organizování vlečky obdržel e-mailem až na svou žádost až po vzniku šetřené mimořádné události ze dne 16. 2. 2023.

Přestože neznal konkrétní znění vnitřního předpisu o organizování vlečky, iniciativně se nechal informovat o obsluze vlečky od vedoucí expedice LB Minerals, která vždy tyto služby vlečky objednávala u ČD Cargo a byla o nich také s předstihem informována. Zajištění obsluhy ČD Cargo do závodu LASSELSBERGER na vlečku bylo také zvyklostně dlouhá léta prováděno tak, že vedoucí posunu si klíčem, který ČD Cargo mělo zapůjčený, sám vždy odemkl vrata pro vjetí do vnitřního prostoru závodu, tudíž nikdo ani přesně nevěděl, kdy k tomuto vjezdu dochází;

- na otázku, zda kontroloval v době předcházející nebo i bezprostředně před vznikem MU stav dráhy-vlečky, odpověděl, že:
 - ano, avšak naposledy asi koncem měsíce ledna 2023. Vše bylo v pořádku, žádné nedostatky ani překážky na vlečce neshledal. Žádný zápis nyní ani po kontrolách předcházejících nesepisoval, protože si nebyl vědom žádné povinnosti v této oblasti;
- na otázku, zda byl seznámen nebo si byl vědom vnitropodnikového nebo jiného nařízení o dočasném umisťování skladovaných výrobků do blízkosti dráhy-vlečky, odpověděl, že:
 - ne, nebyl. Závod má zpracován obrazovou mapu s místy určenými ke skladování materiálu, včetně nařízených ploch dočasných, aniž z ní vyplývá, že materiál, a to i dočasně, by mohl být umisťován na asfaltovou plochu vedle rozvodny vysokého napětí, jako byl před vznikem mimořádné události. Nebyl si dále ani vědom, že měl tuto mapu k dispozici již před vznikem události;
- na otázku, jak probíhala jeho směna dne 16. 2. 2023 do doby vzniku MU, odpověděl, že:
 - na směnu nastoupil v 6:30 h. Vyřizoval administrativu s náplní činnosti správce lokality. Odhadoval, že asi tak kolem osmé hodiny přijela do závodu vozidla záchranných složek. On se odebral urychleně na místo jejich zásahu a zjistil, že došlo k zaklínění zaměstnance posunového dílu do skladovaného materiálu – dlaždic a záchranné složky prováděly jeho vyproštění. Chtěl ještě uvést, že o konkrétním čase a vjezdu na vlečku obsluhou ze strany ČD Cargo informován nebyl;
- na otázku, zda mu byla oznámena obsluha dráhy-vlečky náležitostmi ČD Cargo, odpověděl, že:
 - tak, jak již odpověděl, informován o obsluze byl, a to zdůrazňuje, pouze na základě své iniciativy již jeden den předem, avšak bez uvedení konkrétního času, nikoliv však přímo dne 16. 2. 2023 při zahájení obsluhy;
- na otázku, zda sledoval při výkonu své činnosti obsluhu dráhy-vlečky náležitostmi dopravce ČD Cargo, konkrétně pak prostor kolejíště nebo prostory sousedící a jaká byla v tu dobu viditelnost, odpověděl, že:
 - ne, obsluhu ani sledovat nemohl, protože o jejím konkrétním vjezdu do areálu informován nebyl. Jinak byla ranní denní doba, mlha nebyla, viditelnost byla dobrá;

- na otázku, zda se podílel na provádění záchranných prací a odstraňování následků této mimořádné události nebo opatřeních přijatých následně, odpověděl, že:
 - na záchranných pracích se nepodílel, protože jeho pomoc nebyla potřeba. Následně se zcela změnil systém provádění obsluhy vlečky, kdy je nyní v kontaktu na mobilním telefonu jak s ČD Cargo, tak dále i výpravčím Správy železnic, který mu oznamuje vjezd posunu na styk drah.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Ve dnech předcházejících vzniku této MU, tj. od 29. 1. do 2. 2. 2023, bylo z důvodu nedostatečné kapacity skladu závodu LASSELSBERGER v Chlumčanech u Dobřan rozhodnuto příslušnými zaměstnanci vlastníka dráhy-vlečky o následném umístění výrobků – keramických dlaždic na paletách na náhradní a tzv. nouzová místa. Nesprávnou koordinací a neprovedením vyhodnocení možných rizik při změně způsobu skladování na jednotlivých stupních řízení došlo k umístění materiálu provozními zaměstnanci i přímo do průjezdného průřezu provozované koleje č. 4 dráhy-vlečky, aniž tento skutečně vzniklý rizikový stav někdo následně a včas odhalil a učinil opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Dne 16. 2. 2023 v 6:15 h přijel vlak Mn 87832 (HDV řady 742 a 4 DV řady Sgs s prázdnými kontejnery) do žst. Chlumčany u Dobřan. Tyto náležitosti byly určeny pro následnou obsluhu dráhy-vlečky LASSELSBERGER.

Výpravčí DOZ Klatovy uvolnil vedoucímu posunu na jeho žádost pomocné stavědlo k místní obsluze výhybek potřebných pro vjezd na dráhu-vlečku, aniž předtím řádně sjednal jízdu tohoto posunového dílu dopravce ČDC s odpovědnou osobou vlastníka vlečky, tj. správcem provozu vlečky dle Přípojového provozního řádu, včetně zadokumentování do určené dopravní dokumentace.

Vedoucí posunu dopravce ČDC si sám odemkl a otevřel vrata pro vjetí posunového dílu do intravilánu závodu a obsluhu předmětné dráhy.

Správce provozu vlečky se na obsluze dráhy dopravcem ČDC nikterak nepodílel.

Dle rozboru rychloměrného proužku strojvedoucí započal sunout posunový díl v čase 7:08:02 h.

Ze zaznamenaných dat na rychloměrném proužku HDV vyplývá, že v čase 7:08:02 h a zaznamenané vzdálenosti 101 m před místem zastavení následovalo zrychlení na rychlost $6,9 \text{ km.h}^{-1}$ do vzdálenosti 67 m před místem zastavení a dále skoková změna rychlosti na hodnotu $9,5 \text{ km.h}^{-1}$. Maximální dosažená rychlost byla $12,4 \text{ km.h}^{-1}$ ve vzdálenosti 34 m před místem zastavení. V čase 7:08:28 h následoval pokles rychlosti na hodnotu $9,7 \text{ km.h}^{-1}$ ve vzdálenosti 17 m před místem zastavení a skokové snížení na $5,0 \text{ km.h}^{-1}$, kdy došlo ke srážce s překážkou. Posunový díl následně ujel vzdálenost 17 m až do úplného zastavení v čase 7:08:34 h.

Dle analýzy videozáznamu byla maximální vypočtená průměrná střední rychlost posunového dílu $13,74 \text{ km.h}^{-1}$ v poloze jeho čela 77 m od místa zastavení. Od této polohy rychlost klesala s mírným rozkolísáním na hodnotu $11,73 \text{ km.h}^{-1}$ ve vzdálenosti 32 m od místa zastavení. V místě srážky s překážkou v poloze čela posunového dílu v km 0,621, tj. 16 m od místa zastavení, byla rychlost $10,67 \text{ km.h}^{-1}$.

Následkem této srážky došlo k těžké újmě na zdraví vedoucího posunu a vzniku škody na DV a uskladněném materiálu.

K vykolejení DV nedošlo.

3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb

16. 2. 2023

- 7:08 vznik MU;
- 7:10 h nález zaklíněného vedoucího posunu mezi uskladněným materiálem a DV a bezprostřední aktivace IZS strojvedoucím;
- 7:20 h ohlášení vzniku MU a pracovního úrazu na Provozní jednotku ČDC České Budějovice strojvedoucím;
- 7:25 h ohlášení vzniku MU Provozní jednotkou ČDC České Budějovice SŽ DOZ Klatovy, Ústřednímu dispečerovi ČDC Praha a vedoucímu Provozního pracoviště ČDC Plzeň;
- 8:14 h oznámení vzniku MU pověřenou osobou za dopravce ČDC na COP DI;
- 9:16 h oznámení vzniku MU pověřenou osobou provozovatele dráhy Dr. ZENKL s.r.o. na COP DI;
- 10:20 – ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
12:55 h
- 11:10 h udělení souhlasu k uvolnění dráhy přítomným Ř ÚI Čechy, DI;

18. 2. – 23. 2. 2023

Odstranění uskladněného materiálu zasahujícího do průjezdného průřezu vlastníkem dráhy-vlečky, provedení komisionální prohlídky a obchůzky tratě (dráhy-vlečky) a písemné udělení zákazu poježdění všech kolejí předmětné dráhy-vlečky, s výjimkou úseku koleje č. 1 od styku drah po zarážedlo (manipulační místo LB MINERALS s.r.o.) a přilehlé objízdné koleje č. 2 provozovatelem dráhy-vlečky.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval 2 min po vzniku MU strojvedoucí posunového dílu.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS SŽ, Jednotka požární ochrany Plzeň;
- Zdravotnická záchranná služba Plzeňského kraje;
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Obvodní oddělení policie Dobruška;
- Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Územní odbor Plzeň - venkov, 2. oddělení obecné kriminality.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Vlastník dráhy je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami. Technické podmínky provozuschopnosti dráhy a technické podmínky styku drah stanoví prováděcí předpis.

Vlastník dráhy (mandant) uzavřel dne 27. 10. 2008 Mandátní smlouvu o provozování soukromé dráhy-vlečky LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan s mandatářem – firmou býv. JOANNES, s.r.o., nyní Dr. Zenkl s.r.o., současným provozovatelem předmětné dráhy-vlečky.

Mandatář má na základě uzavřené Mandátní smlouvy stanovené povinnosti související s provozováním dráhy-vlečky. Mandant si smluvně ponechal odpovědnost za zdravotní způsobilost svých zaměstnanců na vlečce a dodržování příslušných dopravních předpisů těmito osobami.

Šetřením MU bylo zjištěno, že správce provozu vlečky činnost související s provozováním dráhy-vlečky podle ustanovení vnitřního předpisu provozovatele dráhy-vlečky a předpisů souvisejících neprováděl, tj. nedával svolení s vjezdem dopravce na vlečku, neotevíral vrata pro vjezd náležitostí dopravce na vlečku, nezjišťoval případné překážky na dopravní cestě ani nehlásil jejich případný vznik provozovateli dráhy, a to přestože byl s těmito povinnostmi prokazatelně a opakovaně seznamován. Opatření k nápravě neplnění prokazatelně daných a objektivně od jeho osoby očekávaných povinností žádná neučinil.

Šetřením MU bylo dále zjištěno, že správce provozu vlečky neměl v době jejího vzniku potřebnou zdravotní způsobilost pro výkon své funkce, resp. u něj nebyla provedena pravidelná periodická zdravotní prohlídka, kdy platnost původní prohlídky skončila dne 20. 1. 2023. Jeho odbornou způsobilost doložil provozovatel dráhy-vlečky doklady o provedení odborné zkoušky a pravidelných školení.

Vlastník dráhy, dále mimo jiné jako výrobce stavebního materiálu, umožnil na základě trvající nadvýroby a nedostatku místa pro dočasné uskladnění výrobků v areálu závodu Chlumčany u Dobřan, svým písemným rozhodnutím ze dne 26. 1. 2023, uskladnění materiálu mimo jiné i v prostoru vedle provozované koleje č. 4 dráhy-vlečky. Následnou nesprávnou koordinací při posuzování a vyhodnocování rizik na jednotlivých stupních řízení došlo k umístění materiálu provozními zaměstnanci výrobce až do průjezdného průřezu provozované koleje č. 4, aniž bylo toto porušení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy do vzniku předmětné MU zjištěno.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností vlastníka dráhy, **v příčinné souvislosti se vznikem MU:**

Narušení průjezdného průřezu a volného schůdného a manipulačního prostoru koleje č. 4 dráhy-vlečky uskladněným materiálem:

- § 20 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.:

„Technické podmínky provozuschopnosti dráhy a technické podmínky styku drah stanoví prováděcí předpis.“;

- § 2 odst. 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:

„Vlečka musí mít prostorovou průchodnost určenou průjezdným průřezem odpovídajícím obrysu drážního vozidla používaného na vlečce... Koleje určené jak pro jízdu vozidel pro technologickou obsluhu, tak i pro jízdu drážních vozidel jsou součástí vlečky a musí splňovat podmínky stanovené zákonem č. 266/1994 Sb., zákona o drahách, ve znění zákona č. 23/2000 Sb.“.

Nezjištění přetrvávajícího ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tj. neprovádění kontroly průjezdného průřezu dráhy-vlečky a neohlášení vzniku překážky ve dnech 29. 1. až 2. 2. 2023, tj. před vznikem MU dne 16. 2. 2023:

- čl. IV Pracovní smlouvy:
- Základní povinnosti zaměstnance:

„Zaměstnanec je povinen zejména:

...

c) dodržovat právní předpisy vztahující se k práci jím vykonávané, dodržovat ostatní předpisy vztahující se k práci jím vykonávané, pokud s nimi byl řádně seznámen,“;

...

- část D bod 1 a 2 Vnitřního předpisu provozovatele dráhy-vlečky Dr. Zenkl s.r.o.:

1. Důvody k neprovedení (přerušení provozu) vlečky:

„...stanovený volný průchod neodpovídá ustanovením § 11 Stavebního a technického řádu“;

„Nedodržením ustanovení řádu je ohrožena bezpečnost a zdraví zúčastněných zaměstnanců dopravce“;

- 2. Postup při ohlašování závad na dopravní cestě:

„Hlásí neprodleně správce vlečky provozovateli vlečky...“.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností vlastníka dráhy, **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU**:

Nezajištění zdravotní způsobilosti správce provozu vlečky vlastníkem dráhy-vlečky:

- Bod III. Mandátní smlouvy:

Konkretizace smluvních povinností mandátáře:

„Mandant odpovídá za zdravotní způsobilost svých zaměstnanců na vlečce a dodržování příslušných dopravních předpisů na vlečce.“

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený Bod III. Mandátní smlouvy do souvislosti s definičním:

- § 4 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 101/1995 Sb.:

„Preventivní prohlídky jsou pravidelné prohlídky, při nichž se opakovaně posuzuje zdravotní způsobilost osob provádějících činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy“

- část H 4 Ad b) Vnitřního předpisu provozovatele dráhy-vlečky Dr. Zenkl s.r.o.:

Správce vlečky

„- vstup do kolejiště, požadována základní prohlídka dle zákona č. 266/1994 Sb.“

Provozovatel dráhy celostátní Plzeň hl. n. – Klatovy, SŽ, do které je dráha-vlečka LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan zaústěná, je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, a zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze, umožňoval provozování dráhy a drážní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, jinými právními předpisy a osvědčeními dopravce a byl dodržován.

Provozovatel dráhy celostátní, konkrétně jeho zaměstnanec – výpravčí DOZ Klatovy, udělil vedoucímu posunu posunového dílu svolení k posunu pro obsluhu této dráhy-vlečky, aniž předtím řádně sjednal jízdu tohoto posunového dílu dopravce ČDC s odpovědnou osobou vlastníka dráhy-vlečky, tj. správcem provozu vlečky, dle Přípojového provozního řádu, včetně zadokumentování do určené dopravní dokumentace.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy celostátní, **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU:**

Nesjednání jízdy posunového dílu na dráhu-vlečku LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan výpravčím DOZ Klatovy s odpovědnou osobou vlastníka vlečky – správcem provozu vlečky:

- § 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 a úředního povolení“;

- čl. 7 vnitřního předpisu SŽ „Přípojový provozní řád pro dráhu-vlečku Lasselsberger Chlumčany u Dobřan“:

„Jízdu na vlečku a z vlečky sjednává výpravčí DOZ v ŽST Klatovy...s odpovědnou osobou provozovatele vlečky – správcem provozu vlečky...“

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 7 vnitřního předpisu SŽ „Přípojový provozní řád pro dráhu-vlečku Lasselsberger Chlumčany u Dobřan“ do souvislosti s definičním:

- § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Činnosti při provádění posunu, zejména pro... a posun při provozování drážní dopravy na vlečce se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“;

Provozovatel dráhy-vlečky LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan, Dr. ZENKL s.r.o., je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení, a zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.

Provozovatel dráhy-vlečky stanovil technologické postupy při provozování dráhy a drážní dopravy týkající se mimo jiné zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy. V souvislosti s předmětnou MU jde zejména o technické podmínky provozuschopnosti dráhy, údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost, tj. pravidelné prohlídky a měření staveb drah.

Odbornou způsobilost osob zúčastněných na provozování předmětné dráhy-vlečky zajišťuje provozovatel sám. Zdravotní způsobilost u těchto osob zajišťuje na základě ujednání v uzavřené Mandátní smlouvě vlastník dráhy-vlečky.

Dle § 25 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. jsou technické podmínky provozuschopnosti dráhy určeny stavebnětechnickými parametry a dovoleným opotřebením za provozu součástí dráhy a funkcí jejich částí (komponentů).

Dle § 25 odst. 16 písm. a) vyhlášky č. 177/1995 Sb. musí být k zajištění provozuschopnosti dráhy evidovány stavebnětechnické parametry o železničním svršku, které obsahují údaje geometrické, konstrukční, typové a výrobní, dále údaje o stáří konstrukcí a záznamy o pravidelných kontrolách a měřeních.

Dle § 25 odst. 17 vyhlášky č. 177/1995 Sb. musí být evidované údaje včetně protokolů z měření a naměřených hodnot podle odst. 16 této vyhlášky průběžně aktualizovány a archivovány po dobu nejméně pěti let.

Dle § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. se pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy provádějí pravidelné prohlídky a měření staveb drah. Časový interval prohlídek a měření je uveden v příloze č. 1, která je součástí této vyhlášky.

Provozovatel dráhy-vlečky předložil doklady o provedení následujících kontrol, měření a prohlídek včetně komisionálních prohlídek podle vlastního označení KP 1 – 7, vždy s uvedením jejich konkrétního obsahu podle vyhlášky č. 177/1995 Sb.):

Kalendářní rok 2020:

- 31. 3. 2020 obchůzka trati s měřením koleje a měření rozchodu kolejnicových pasů a směru kolejí ve výhybkách;
- 30. 7. 2020 komplexní prohlídka: KP 1 měření rozchodu, vzájemné výškové polohy kolejnicových pasů-bez kontinuálního záznamu, KP 2 dvakrát měření rozchodu kolejnicových pasů a směru kolejí ve výhybkách, KP 4 kontrola průjezdného průřezu – všechny koleje, KP 5 dvakrát obchůzka trati s měřením koleje, KP 6 prohlídka výhybek, KP 7 prohlídka přejezdů a přechodů;
- 7. 12. 2020 prohlídka a měření výhybek včetně provedení západkové zkoušky a obchůzka trati s měřením koleje.

Kalendářní rok 2021:

- 31. 3. 2021 obchůzka trati s měřením koleje a měření rozchodu kolejnicových pasů a směru kolejí ve výhybkách;
- 2. 9. 2021 komplexní prohlídka: KP 1 měření rozchodu, vzájemné výškové polohy kolejnicových pasů-bez kontinuálního záznamu, KP 2 dvakrát měření rozchodu kolejnicových pasů a směru kolejí ve výhybkách, KP 4 kontrola průjezdného průřezu – všechny koleje, KP 5 dvakrát obchůzka trati s měřením koleje, KP 6 prohlídka výhybek, KP 7 prohlídka přejezdů a přechodů;
- 7. 12. 2021 prohlídka a měření výhybek včetně provedení západkové zkoušky a obchůzka trati s měřením koleje.

Kalendářní rok 2022:

- 31. 3. 2022 obchůzka trati s měřením koleje a měření rozchodu kolejnicových pasů a směru kolejí ve výhybkách;
- 27. 9. 2022 komplexní prohlídka: KP 1 měření rozchodu, vzájemné výškové polohy kolejnicových pasů-bez kontinuálního záznamu, KP 2 dvakrát měření rozchodu kolejnicových pasů a směru kolejí ve výhybkách, KP 4 kontrola průjezdného průřezu – všechny koleje, KP 5 dvakrát obchůzka trati s měřením koleje, KP 6 prohlídka výhybek, KP 7 prohlídka přejezdů a přechodů;
- 22. 12. 2022 prohlídka a měření výhybek včetně provedení západkové zkoušky a obchůzka trati s měřením koleje.

Kalendářní rok 2023:

- 12. 1. 2023 obchůzka trati s měřením koleje a měření rozchodu kolejnicových pasů a směru kolejí ve výhybkách.

Výše uvedenými měřeními a prohlídkami byly dle provozovatele dráhy-vlečky předložené dokumentace „Pravidelný úkon provozovatele vlečky“ zjištěny závady mimo „tranzitní část“ dráhy-vlečky, dále zavodněná část koleje č. 1 s dvanácti ztrouchnivělými pražci, u kterých byla následně provedena jejich výměna, potřeba promazání výhybek a spadlá přenosná návěst „Posun zakázán“ umístěná v koleji č. 1.

Od 12. 1. 2023, tj. od provedení obchůzky trati s měřením koleje, měřením rozchodu kolejnicových pasů a směru kolejí ve výhybkách, až do doby vzniku předmětné MU, nebyly provozovatelem dráhy-vlečky prováděny žádné prohlídky ani plánovaná měření. Vzhledem k tomu, že k uskladnění materiálu do průjezdného průřezu došlo dne 29. 1. – 2. 2. 2023, nebylo možné provozovatelem dráhy-vlečky v rámci pravidelných prohlídek zjistit narušení průjezdného průřezu.

Po vzniku MU dne 16. 2. 2023 provozovatel dráhy-vlečky provedl:

- 16. 2. 2023 měření GPK koleje č. 4 a všech výhybek;
- 23. 2. 2023 komisionální prohlídku a obchůzku tratě.

Výše uvedenými měřeními a prohlídkami po vzniku MU nebyly zjištěny nedostatky.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy-vlečky.

Dopravce je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze, vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, vydávání a odnímání osvědčení strojvedoucího a změn údajů v něm uvedených a doby platnosti osvědčení strojvedoucího, vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel, zajistit, aby drážní vozidla na dráze-vlečce řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla, zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé, a řídit se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

Činnosti při provádění posunu, zejména pro zajištění odstavených drážních vozidel, pro posun za označnick, přes námeznic, posun na více místech ve stanici současně, posun na spádu větším než 15 ‰, posun na elektrizovaných traťových úsecích, posun pro obsluhu nákladních, posun mezi dopravami a posun při provozování drážní dopravy na vlečce se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.

Při provozování dráhy a drážní dopravy na vlečce platí Vnitřní předpis provozovatele dráhy-vlečky. Dle vnitřního předpisu dopravce ČDC – Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce, ČDC Příloha 8, prokazatelné seznámení s touto Technologickou dokumentací nahrazuje prokazatelné seznámení s Vnitřním předpisem provozovatele dráhy-vlečky. Dále podle ustanovení předmětné Technologické dokumentace na dráhách-vlečkách provozovaných společnostmi Dr. ZENKL s.r.o. platí „*dopravní předpisy SŽDC, aplikované na místní poměry*“.

Dopravce ČDC si smluvně (Smlouva č. 28D/7/2017) vyhradil právo vydat pro činnosti při provozování dráhy na dráze-vlečce určenými osobami dopravce vlastní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení.

Dopravce ČDC dále vydal předpis „ČDC Pravidla provozování dráhy“, tj. vnitřní předpis o provozování vleček ČDC, jako směrnici vydanou na základě ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. Jednotlivá ustanovení této směrnice jsou doplněna o další vnitřní pokyny k zajištění činností při provozování dráhy a organizování drážní dopravy.

Podle ustanovení čl. 207 odst. 7 písm. b) předpisu SŽ D1, čl. 207 (Povinnosti zaměstnance řídícího posun a vedoucího posunové čety), je zaměstnanec řídící posun při posunu s posunovou četou před udělením pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu povinen zajistit, aby do průjezdného průřezu posunové cesty nezasahovala silniční vozidla a zařízení (auta, jeřáby, transportéry, můstky apod.) a byly odstraněny všechny překážky z koleje (např. dřevo), které by mohly ohrozit bezpečnost členů posunové čety při pohybu v kolejišti nebo způsobit vykolejení vozidla.

Vedoucí posunu však před zahájením posunu zasahování uskladněného materiálu do průjezdného průřezu pojízdné koleje nezjistil, a to i přesto, že podle svého vyjádření sjízdnost koleje kontroloval.

Podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb., musí být pro řízení drážního vozidla zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost.

Nejvyšší dovolená rychlost na dráze-vlečce byla v místě MU provozovatelem dráhy-vlečky stanovena na 10 km.h⁻¹. Z analýzy průběhu pohybu sunutého posunového dílu vypracované VŠB-TU vyplývá, že podle rozboru rychloměrného proužku byla maximální zaznamenaná rychlost 12,4 km.h⁻¹ ve vzdálenosti 34 m od místa konečného zastavení, tj. 17 m od místa srážky. V místě srážky posunového dílu s překážkou byla rychlost 9,7 km.h⁻¹. Podle analýzy videozáznamu z bezpečnostní kamery byla maximální vypočtená průměrná střední rychlost posunového dílu 13,74 km.h⁻¹ ve vzdálenosti 77 m od místa konečného zastavení, tj. 61 m od místa srážky. V místě srážky posunového dílu s překážkou byla tato rychlost 10,67 km.h⁻¹.

Rychlost sunutého posunového dílu musí být strojvedoucím upravována hlavně podle pokynů zaměstnance jedoucího na jeho čele. Současně má ale strojvedoucí danou povinnost nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost.

Vzhledem k rozlišení záznamu pohybu posunového dílu na rychloměrném proužku z mechanického rychloměru, na který není navíc zaznamenávána obsluha brzd a jejich účinkování, nebylo možné přesně popsat reakci strojvedoucího bezprostředně předcházející vzniku MU. K přesnějšímu popisu vzniku MU souvisejícímu s činností vedoucího posunu a strojvedoucího, nemohl být využit ani videozáznam z bezpečnostní kamery, jejíž umístění u vjezdu do areálu zaznamenalo pohyb posunového dílu jen tímto místem, což umožnilo analyzovat pouze výše uvedený rozbor rychlosti. Samotná jízda posunového dílu areálem od vrat až po místo vzniku MU nebyla žádnou bezpečnostní kamerou zaznamenána. Vzhledem k výše uvedeným okolnostem, kdy nebylo možné přesně popsat reakci strojvedoucího, a to zejména určit přesný čas a místo, kdy bylo zahájeno brzdění, a to ve vztahu ke zjištěné rychlosti, a také záznamům hovorů, nelze jednoznačně a spolehlivě stanovit míru vlivu zjištěného překročení rychlosti na možnou míru následků.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce, **v příčinné souvislosti se vznikem MU:**

Nezjištění překážky vedoucím posunu v průjezdném průřezu koleje č. 4, na kterou byl zamýšlen posun sunutím před zahájením posunu:

- § 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.“;

- čl. 207 odst. 7 písm. b) předpisu SŽ D1:

„Povinnosti zaměstnance řídícího posun a vedoucího posunové čety:

(7) Při posunu s posunovou četou musí vedoucí posunové čety před udělením pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu zajistit:

b) aby do průjezdného průřezu posunové cesty nezasahovala silniční vozidla a zařízení (auta, jeřáby, transportéry, můstky apod.) a byly odstraněny všechny překážky z koleje (např. dřevo), které by mohly ohrozit bezpečnost členů posunové čety při pohybu v kolejišti nebo způsobit vykolejení vozidla. “

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce, **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU:**

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti strojvedoucím posunového dílu:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce 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. 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“;
- čl. 6 písm. c) vnitřního předpisu provozovatele dráhy-vlečky Dr. Zenkl s.r.o. „Vnitřní předpis o organizování vlečky a drážní dopravy na vlečce vlečky LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“:
„Popis vlečky...Nejvyšší dovolená rychlost 10 km.h⁻¹...“.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců drážních vozidel nebo jiných dodavatelů železničních produktů.

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je Drážní úřad, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah a ve věcech stavebního úřadu, výkon speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností Drážního úřadu je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit Drážní inspekci, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

Úlohou Agentury Evropské unie pro železnice je kromě zajišťování v mezích svých pravomocí, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, dále mj. vydávání, obnovování, pozastavování a měnění jednotných osvědčení o bezpečnosti, omezení jejich platnosti nebo jejich zrušení, přičemž v této věci spolupracuje s vnitrostátními bezpečnostními orgány, dále vydává povolení k uvedení železničních vozidel a typů vozidel na trh a je oprávněna obnovovat, měnit, pozastavovat

nebo rušit povolení, která vydala. Agentura dále posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů apod.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu a Agentury Evropské unie pro železnice.

4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností oznámených subjektů, určených subjektů a subjektů zabývajících se posuzováním rizika.

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Úlohy a povinnosti jiných osob nebo subjektů nesouvisely se vznikem MU.

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.

4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.

4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb

Při šetření nebyly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření

Na základě podaného vysvětlení vedoucího posunu posunového dílu o tom, že „prodleva začátku brzdění a tím i úplného zastavení posunového dílu byla větší“ a dále vyjádření strojvedoucího posunového dílu o tom, že „vedoucí posunu dával pokyny vysílačkou, vzdálenost udával ve vozech, naposled ho slyšel, když dával o dva vozy a pomalu, pak už neslyšel (žádné pokyny – pozn. DI), tak po pár vteřinách začal brzdit a zastavil za použití přímocinné brzdy“; provedla DI šetření možného přerušení navázaného rádiového spojení.

Z rozboru hovorů ze záznamového zařízení ReDat bylo zjištěno, že vedoucí posunu dával potřebné návěsti strojvedoucímu posunového dílu pravidelně, v krátkých intervalech, a to až bezprostředně do vzniku MU:

- *tak „oslovení jménem“ přejezd volnej, potlač vo půl vozu, já se chytnu, založíme to na keramičku na druhou kolej;*
- *ještě pojed', vo sm metrů, šest metrů, ještě pojed' vo čtyry, tak já se držím, potlač;*
- *tak suneme, tak vo nákejch vo sm devět dlouhejch za námezník, suneme, suneme, suneme, ještě vo sedm, suneme, ještě vo šest, suneme, ještě vo pět dlouhejch, suneme, suneme, vo čtyry dlouhý, suneme, ještě vo tři dlouhý, suneme, pomalu pojed', vo dva dlouhý, stůj, stůj, stůj, stůj...stůj.*

Drážní inspekce si na základě výše uvedených písemných vyjádření o prodlevě a neslyšitelnosti návěsti „Stůj“ při sunutí posunového dílu bezprostředně před jeho srážkou s překážkou vyžádala od dopravce ČDC zjištění hlášení provozních zaměstnanců o případných závadách v rádiovém spojení při provádění posunu v žst. Chlumčany u Dobřan, na dráze-vlečce LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan, případně i dalších, vztahných ke dráze Plzeň hl. n. – Klatovy. Dopravce na základě svého šetření DI sdělil, že před vznikem předmětné MU nebyly hlášeny žádné nedostatky v rádiovém spojení.

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s drážními vozidly, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Drážní inspekce se při šetření lidského faktoru snažila posoudit všechny v úvahu přicházející skutečnosti, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a případně mohly mít vliv na vznik MU.

Zúčastnění zaměstnanci dopravce ČDC a zaměstnanec provozovatele dráhy SŽ se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. a na základě předložených lékařských posudků o zdravotní způsobilosti k práci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí pro výkon své funkce.

Strojvedoucí posunového dílu pracoval ve funkci strojvedoucího celkem 28 let, z toho na trati Plzeň hl. n. – Klatovy 18 let a 10 let přímo na předmětné vlečce. Měl tedy dostatečně

dlouhou praxi a podle dokumentace dopravce ČDC byl prokazatelně seznámen s traťovými poměry. Pro práci ve funkci strojvedoucího byl odborně způsobilý a délka jeho praxe, zkušenosti a znalosti neměly vliv na vznik MU.

Vedoucí posunu pracoval v této funkci 18 let, z toho přímo na předmětné vlečce 10 let. V poslední době před vznikem MU vlečku neobsluhoval pravidelně, ale vždy podle potřeby. Měl tedy dostatečně dlouhou praxi a podle dokumentace dopravce ČDC byl prokazatelně seznámen s traťovými poměry. Pro práci ve funkci vedoucího posunu byl odborně způsobilý a délka jeho praxe, zkušenosti a znalosti neměly vliv na vznik MU.

Výpravčí DOZ žst. Klatovy byl odborně způsobilý, ve funkci výpravčího pracoval od roku 2009 nepřetržitě až do vzniku MU. Pro práci ve funkci výpravčího byl odborně způsobilý a délka jeho praxe, zkušenosti a znalosti neměly vliv na vznik MU.

Správce provozu vlečky neměl v době vzniku MU potřebnou zdravotní způsobilost pro výkon své funkce, resp. u jeho osoby nebyla provedena pravidelná periodická zdravotní prohlídka.

Šetřením bylo zjištěno, že správce provozu vlečky si na základě svého vyjádření, a to ani přes prokazatelně a opakovaně provedená pravidelná odborná školení provozovatelem dráhy, které provozovatel Drážní inspekci řádně doložil, nebyl vědom žádných povinností ani požadavků na výkon této funkce. Naopak vznik těchto povinností ve svých vyjádřeních popíral. Byl si sice vědom svého pracovního zařazení správce vlečky jako funkce kumulované s pracovním zařazením „správce lokality“, avšak rozporoval dále dobu i náplň potřebného proškolení, a to pouze jako formální. Dle svého vyjádření mimo jiné *Vnitřní předpis o organizování vlečky* obdržel e-mailem až na svoji žádost, a to po vzniku předmětné MU.

Jeho odbornou způsobilost doložil provozovatel dráhy-vlečky doklady o provedení odborné zkoušky a pravidelných školení.

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu. Byly však zjištěny nedostatky související se zdravotní způsobilostí správce vlečky (viz bod 4.1.1 této ZZ).

4.3.2 Pracovní faktory

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Při šetření nebylo u zúčastněných zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou a přestávek, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Šetřením byly zjištěny nedostatky v organizování drážní dopravy na dráze-vlečce.

V části B čl. 4 písm. b) vnitřního předpisu „Vnitřní předpis o organizování vlečky a drážní dopravy na vlečce LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ je uvedeno:

„Souhlas s vjezdem dopravce na vlečku dává správce vlečky ...“

V části C čl. 3 písm. a) vnitřního předpisu „Vnitřní předpis o organizování vlečky a drážní dopravy na vlečce LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ je uvedeno:

„Organizace posunu na dráze-vlečce:

a) Souhlas k posunu dává správce vlečky zaměstnanci oprávněnému z hlediska dopravce povolit posun, avšak pouze při mimořádné obsluze.“

V čl. 7 Organizace dopravního provozu vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽ „Přípojový provozní řád“ je uvedeno:

„Jízdu na vlečku a z vlečky sjednává výpravčí DOZ v žst. Klatovy telefonicky s odpovědnou osobou provozovatele vlečky – správce provozu vlečky...“

V části B.2 „Přílohy 8 vnitřního předpisu dopravce ČDC Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce „LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ je uvedeno:

„Jízdu na vlečku a z vlečky sjednává výpravčí DOZ žst. Klatovy telefonicky s odpovědnou osobou provozovatele vlečky – správce provozu vlečky...“

V části B.3 „Přílohy 8 vnitřního předpisu dopravce ČDC Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce „LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ je uvedeno:

„Svolení k dalšímu posunu na vlečce zaměstnanci řídicímu posun dává za vlečkaře správce vlečky, avšak pouze při mimořádné obsluze.“

Z výše uvedeného vyplývá, že technologické postupy týkající se sjednání posunu jsou jednoznačně stanoveny pouze pro případ mimořádné obsluhy, nikoliv však pro obsluhu pravidelnou.

V části J čl. 3 vnitřního předpisu „Vnitřní předpis o organizování vlečky a drážní dopravy na vlečce LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ je uvedeno:

*„Za povinnosti pracovníků vlastníka (nájemce, uživatele) vlečky – správce, posun, odpovídá jejich zaměstnavatel. Zaměstnavatele – vlastníka vlečky zastupuje ve vztahu k vlečce a tomuto vnitřnímu předpisu správce vlečky. Vlastník vlečky odpovídá za otevírání vrat a **údržbu** pojižděného úseku vlečky!“*

V části B.1 „Přílohy 8 vnitřního předpisu dopravce ČDC Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce „LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřan“ je uvedeno:

„Vrata otevírá, zajišťuje a zavírá v době pravidelné i mimořádné obsluhy vedoucí posunu.“

Z výše uvedeného vyplývá, že technologické postupy ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy-vlečky a dopravce týkající se povinnosti otevírání vrat na vlečku jsou v rozporu.

Uvedená nejednoznačnost a rozpor v technologických postupech stanovených vnitřními předpisy provozovatele dráhy-vlečky, provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČDC mohou vést až k ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy. Na základě těchto zjištěných skutečností vydává DI bezpečnostní doporučení (viz bod 6 této ZZ).

Při šetření byly zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Vlastník dráhy umožnil uskladnění materiálu v areálu závodu Chlumčany u Dobřan provozními zaměstnanci až do průjezdného průřezu provozované koleje č. 4, aniž bylo toto porušení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy ještě před vznikem této

MU jakkoliv zjištěno a které bylo jednou z příčin vzniku předmětné MU (dále také viz bod 4.1.1 této ZZ).

Při šetření byly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s jednáním zúčastněných osob.

4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních Evropské unie, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách.

4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

V systému bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní SŽ a v systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce ČDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

Byla však zjištěna nejednoznačnost a rozpor v technologických postupech stanovených vnitřními předpisy u zúčastněných subjektů při vzájemné interakci na společném rozhraní zasahujícím do provozování dráhy a drážní dopravy (viz bod 4.3.3 této ZZ).

4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

Drážní inspekce požádala Drážní úřad o zaslání níže uvedených informací, a to v souvislosti se vznikem předmětné mimořádné události:

- 1) zaslání všech opatření, která byla Drážním úřadem v souvislosti s výše uvedenou mimořádnou událostí již učiněna nebo přijata;
- 2) počet a výsledné zjištění provedených státních dozorů, které Drážní úřad vykonal na předmětné dráze-vlečce, a to v období od 1. 1. 2020 do 16. 2. 2023.

Drážní úřad k žádosti DI písemně sdělil, že:

ad 1) Drážní úřad v souvislosti s výše uvedenou mimořádnou událostí nepřijal žádná opatření.

ad 2) V období od 1. 1. 2020 do 16. 2. 2023 Drážní úřad nevykonával na předmětné vlečce žádný státní dozor.

4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody

Provozovatel dráhy-vlečky provozoval dráhu na základě platného úředního povolení. Provozovatel dráhy celostátní provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Dopravce provozoval drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI šetřila příčiny a okolnosti v období od 1. 1. 2012 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní, regionální a vlečka celkem u 3 obdobných MU:

- ze dne 24. 1. 2012, kdy v [žst. Adamov, na vlečce Dřevoskladu Adamov a Mendelovy lesnické univerzity](#) došlo ke srážce nakladače dřevní hmoty značky VOLVO s prvním TDV sunutého posunového dílu v místě, kde se nacházel na stupačce zaměstnanec dopravce. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo vjetí nakladače značky VOLVO do obvodu dráhy vlečky, při němž došlo k ohrožení vlečky a drážní dopravy na vlečce, ohrožení zdraví zaměstnanců a majetku provozovatele vlečky a dopravce a ohrožení zdraví a majetku osob neoprávněně se pohybujících v obvodu vlečky;
- ze dne 8. 5. 2017, kdy na [vlečce Třineckých železáren a. s. v Třinci](#) došlo ke střetu sunutého posunového dílu se zaměstnancem dopravce řídícím posun – vedoucím posunu, v hale „Úprava licích desek“, v místě zúženého průjezdného průřezu tvořeného ochozem haly a jedoucím vozidlem určeným pro technologickou obsluhu výroby. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nesplnění povinnosti vedoucího posunu nacházejícího se v obvodu dráhy, spočívající v nedbání o svoji bezpečnost, nedbání o bezpečné provozování drážní dopravy a nezdržení se všeho, co by mohlo ohrozit drážní dopravu, které se projevilo nezaujetím takové polohy a místa, aby při posunu vozidel určených pro technologickou obsluhu výroby tak, aby nebyla ohrožena jeho bezpečnost. Zásadní příčinou byl vstup vedoucího posunu do profilu jedoucího (sunutého) vozidla určeného pro technologickou obsluhu výroby;
- ze dne 14. 3. 2019, kdy v [žst Rájec-Jestřebí](#) došlo ke srážce posunového dílu s uskladněnou dřevní kulatinou, která zasahovala do průjezdného průřezu posunového dílu v místě, kde se na stupačce 1 sunutého DV nacházel zaměstnanec dopravce. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla jízda sunutého posunového dílu na kolej s nedostatečným volným schůdným a manipulačním prostorem.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostředními příčinami mimořádné události bylo:

- narušení stanoveného průjezdného průřezu provozované dráhy-vlečky uskladněným materiálem a následné nezjištění dlouhodobě přetrvávajícího ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy;
- nezjištění překážky v průjezdném průřezu posunové cesty před udělením pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu.

Příspěvající faktor nebyl DI zjištěn.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

A summary of the analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence

Causal factors:

- disrupt nominal structure gauge by due to the stored material and consequent failure to identify a long-lasting threat to the safe operation of the railway and railway transport;
- failure to identify an obstacle in the structure gauge of the operated track before giving the guidance to set the shunting operation in motion.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Vlastník dráhy-vlečky LASSELSBERGER, s.r.o. přijal po vzniku MU následující opatření:

- vyloučení koleje č. 4 v součinnosti s provozovatelem dráhy-vlečky;
- odstranění skladovaného materiálu z blízkosti provozované dráhy-vlečky;
- kontrola vlečky včetně kontroly bezpečnosti skladování;
- kontrola dodržování ochranného pásma vlečky, okamžité odstranění veškerých předmětů z obvodu dráhy v celém areálu závodu;
- kontrola odstranění palet s dlažbou a dalších předmětů z místa MU;
- identifikace rizikových míst pro skladování vzhledem k možnému narušení obvodu dráhy;
- identifikace skladových prostor, které by mohly bránit ve výhledu posunovače na vlečce;
- zanesení změn ve způsobu skladování materiálu v blízkosti obvodu vlečky do Směrnice B20-002 „Provozní řád skladů hotových výrobků“.

Provozovatel dráhy SŽ přijal následující opatření:

- projednání závady ve výkonu služby s výpravčím DOZ Klatovy;
- zařazení problematiky sjednávání jízd na dráhu-vlečku do náplně pravidelného školení;
- projednání závady na semináři vedoucích pracovníků OŘ Plzeň.

Provozovatel dráhy Dr. Zenkl s.r.o. přijal následující opatření:

- provedení komisionální prohlídky dráhy-vlečky;

- okamžitý zákaz pojiždění všech kolejí předmětné vlečky, s výjimkou úseku koleje č. 1 od styku drah po zarážedlo (manipulační místo LB MINERALS s.r.o.) a přilehlé objízdne koleje č. 2.

Dopravce ČDC do doby zveřejnění této ZZ nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

The owner of the siding LASSELSBERGER, s.r.o. took the following measures after the occurrence:

- exclusion of the track No. 4 in cooperation with the infrastructure manager;
- removal of the stored material from the vicinity of the operated track;
- check of the siding including check of storage;
- check of the protective zone of the siding, immediate removal of all objects from the railway property in the entire plant area;
- check removal of pallets with pavement and other items from the occurrence place;
- identification of risk points for storage due to possible disruption of the railway property;
- identification of storage areas that could obstruct the view of the shunter on the siding;
- indicate of changes in the method of storing material near the siding property in Directive B20-002 "Operational regulations for storehouses of finished products".

The infrastructure manager SŽ took the following measures after the occurrence:

- discussion of the failure in the performance of the service with the station dispatcher of remote-controlled station interlocking plant Klatovy;
- inclusion of the issue of arranging movements at the siding in content of regular training;
- discussion of the failure at the course of senior staff of Regional Directorate Plzeň.

The infrastructure manager Dr. Zenkl s.r.o. took the following measures after the occurrence:

- carrying out a commissioned inspection of the siding;
- immediate ban on movement of rolling stocks on all tracks of the siding, with the exception of the section of track No. 1 from the junction of the tracks to the buffer stop (the handling point of LB MINERALS s.r.o.) and the adjacent loop track No. 2.

The railway undertaking ČDC has not taken any measures until publish this report.

5.3 Doplnující zjištění

U vlastníka dráhy-vlečky LASSELSBERGER, s.r.o.:

- nezajištění zdravotní způsobilosti správce provozu vlečky.

U provozovatele dráhy SŽ:

- výpravčí DOZ Klatovy udělil svolení k posunu aniž předtím řádně sjednal jízdu posunového dílu dopravce ČDC s odpovědnou osobou provozovatele dráhy-vlečky.

U dopravce ČDC:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti strojvedoucím posunového dílu.

Additional observations

At the owner of the siding LASSELSBERGER, s.r.o.:

- failure to ensure the physical and mental fitness of the manager of the siding operation.

At the infrastructure manager SŽ:

- the station dispatcher of remote-controlled station interlocking plant Klatovy granted permission for the shunting without properly negotiated the route of the shunting operation of the railway undertaking ČDC with the responsible person of the infrastructure manager of the siding.

At the railway undertaking ČDC:

- exceeding the maximum permitted speed by the train driver of the shunting operation.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah a dopravců soulad a proveditelnost stanovených technologických postupů při vzájemné interakci na společném rozhraní při obsluze drah-vleček se zaměřením na jejich vzájemnou kompatibilitu.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- within the framework of own activity as a national safety authority:
 - to adopt of measures to ensure the comply and feasibility of established technological procedures during mutual interaction on a common interface during the operation of sidings with a focus on their mutual compatibility at infrastructure managers and railway undertakings.

V Plzni dne 27. února 2024

Jaroslav Říha v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Čechy

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

PŘÍLOHY



Obr. č. 2: Pohled na zadní čelo sunututého posunového dílu

Zdroj: DI



Obr. č. 3: Pohled na sunutá DV a uskladněný materiál ve směru posunu

Zdroj: DI