

**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

## **Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události**

Vykolejení hnacího drážního vozidla sunutého posunového dílu  
v železniční stanici Kolín

Pátek, 6. listopadu 2020

### **Accident and incident investigation report**

Derailment of the locomotive of the shunting operation at Kolín station

Friday, 6<sup>th</sup> November 2020

č. j.: 6-3335/2020/DI



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

## 1 SHRnutí



Zdroj: SŽ

Vznik události: 6. 11. 2020, 13:55 h.

Popis události: vykolejení HDV sunutého posunového dílu.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní Kolín – Praha-Libeň, železniční stanice Kolín, obvod osobní nádraží, výhybka č. 106, km 347,329.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);  
RM LINES, a. s. (dopravce posunového dílu).

Následky: bez újmy na zdraví osob;  
celková škoda 21 796 250 Kč.

Bezprostřední příčina:

- překročení mezních provozních odchylek rozchodu koleje a změny rozchodu koleje ve výměnové části výhybky č. 106 následkem nedostatečné držebnosti upevňovadel na vyžilých dřevěných pražcích z důvodu nepřijetí odpovídajících opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Prispívající 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:

Ministerstvu práce a sociálních věcí ve spolupráci s Ministerstvem dopravy:

- iniciovat změnu ustanovení nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, tak, aby pro výkon práce zaměstnanců v dopravě byla stanovena jasná pravidla pro dobu odpočinku a podmínky jeho možného krácení, stanovena nejvyšší denní doba řízení drážního vozidla (nikoliv pouze délkou směny, tj. omezení řízení přesčas), upravena definice režijní jízdy, stanovena povinnost četnosti a délky přestávek, a pokud bude nadále umožněno čerpání přiměřené doby na oddech a jídlo, aby i pro ni byla stanovena povinnost četnosti a délky, a dále aby byla stanovena povinnost čerpání přestávek (přiměřené doby na oddech a jídlo) minimálně u osob řídících drážní vozidlo evidovat. Dále je třeba pro posílení právní jistoty adresátů zákona č. 262/2006 Sb. a nařízení vlády č. 589/2006 Sb. a vyloučení různých výkladů přímo v předpisech jednoznačně definovat (popř. odkázat na definici v jiných předpisech) pojmy „denní doba“, „denní doba řízení“, „práce v noci“ a „noční směna“.

## SUMMARY

Date and time: 6<sup>th</sup> November 2020, 13:55 (12:55 GMT).  
Occurrence type: a train derailment.  
Description: the derailment of the locomotive of the shunting operation.  
Type of train: the shunting operation.  
Location: Kolín station, the switch No. 106, km 347,329.  
Parties: Správa železnic, státní organizace (the IM);  
RM LINES, a. s. (the RU of the shunting operation).  
Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 21 796 250,-

### Causal factor:

- exceeding of the safety limit of track gauge and change of gauge in the part of the switch No. 106 as a result of insufficient holding of fastenings on the rotten wooden sleepers due to failure to adopt adequate measures to ensure safe railway operation and railway transport operating.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation:

Addressed to The Czech Ministry of Labour and Social Affairs in cooperation with The Czech Ministry of Transport:

- initiate change in the provisions of the Government Decree No. 589/2006 Coll., which determines the divergent regulation of the working hours and the rest periods for the employees in transport, so that there will be determined the clear rules for work performance of the employees in transport: the rest period and the conditions of its possible shortening will be determined, the highest daily driving time of a rolling stock (not just the length of the shift, i.e. restrictions of driving overtime) will be determined, definition of overhead ride will be adjust, the maximum daily driving time will be determined, the definition of the shift and overhead ride will be modified, the obligation of frequency and length of the breaks will be determined, and when it will be allowed to take the reasonable time for rest and food, then the obligation of frequency and length of the reasonable time for rest and food would also be determined, and the obligation to register taken breaks (reasonable time for rest and food) at least for the train drivers will be determined. It is also necessary to strengthen the legal certainty of the addressees of Act No. 262/2006 Coll. and Government Decree No. 589/2006 Coll. and the exclusion of different interpretations clearly defined in the regulations (or refer to the definition in other regulations) terms „day time”, „daily driving time”, „work at night” and „night shift”.

## Obsah

1 SHRNUÍ.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	10
2.5. Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	11
2.9 Interakce se soudními orgány.....	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	11
3 POPIS UDÁLOSTI.....	11
3.1 Popis a základní informace.....	11
3.1.1 Popis typu události.....	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	11
3.1.3 Popis místa události.....	11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	15
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	15
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	15
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	16
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	17
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	17
3.2 Faktický popis události.....	20
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	20
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	21
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	21
4.1 Úlohy a povinnosti.....	22
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	22
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	31
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	31
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	31
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	32
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	32
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	32
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	32
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	32

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	32
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	33
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	33
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	33
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	33
4.3 Lidské faktory.....	33
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	33
4.3.2 Pracovní faktory.....	33
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	38
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	38
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	38
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	38
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	38
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.....	39
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	39
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	39
5 ZÁVĚRY.....	42
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	42
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	42
5.3 Doplnující zjištění.....	43
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	43
PŘÍLOHY.....	45

**Seznam použitých zkratk a symbolů**

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
GPK	geometrické parametry koleje
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotka požární ochrany
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MU	mimořádná událost
RM LINES	RM LINES, a. s.
SK	staniční kolej
ST	Správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
ÚI	Územní inspektorát
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice



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

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.	Nařízení vlády, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC S 2/3 „Organizace a provádění prohlídek a měření na železničních dráhách celostátních a regionálních“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC S3/1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, SŽDC (ČD) S 3/1 „Práce na železničním svršku“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Směrnice SŽDC č. 51	„Směrnice pro provádění prohlídek a měření výhybek“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
ČSN 73 6360-2	česká technická norma, „Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

### **2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření**

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 6. 11. 2020.

### **2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření**

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a povinnosti vyplývající 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, které by negativně ovlivnily způsob a postupy při šetření.

### **2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících**

Šetření DI na místě MU: 3x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

### **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 dokumentaci pořízenou při šetření od provozovatele dráhy a dopravce.

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;
- měření parametrů železničního svršku za použití ruční rozchodky a šablony PŠR-3;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného drážního vozidla;
- analýza dat zaznamenaných staničním zabezpečovacím zařízením;

- analýza kamerového záznamu zaznamenaného vnější otočnou kamerou;
- analýza podání vysvětlení DI a zápisů se zaměstnanci;
- účast na komisionálních prohlídkách zúčastněných HDV.

## 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: vykolejení DV.

Skupina MU: vážná nehoda.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 6. 11. 2020.

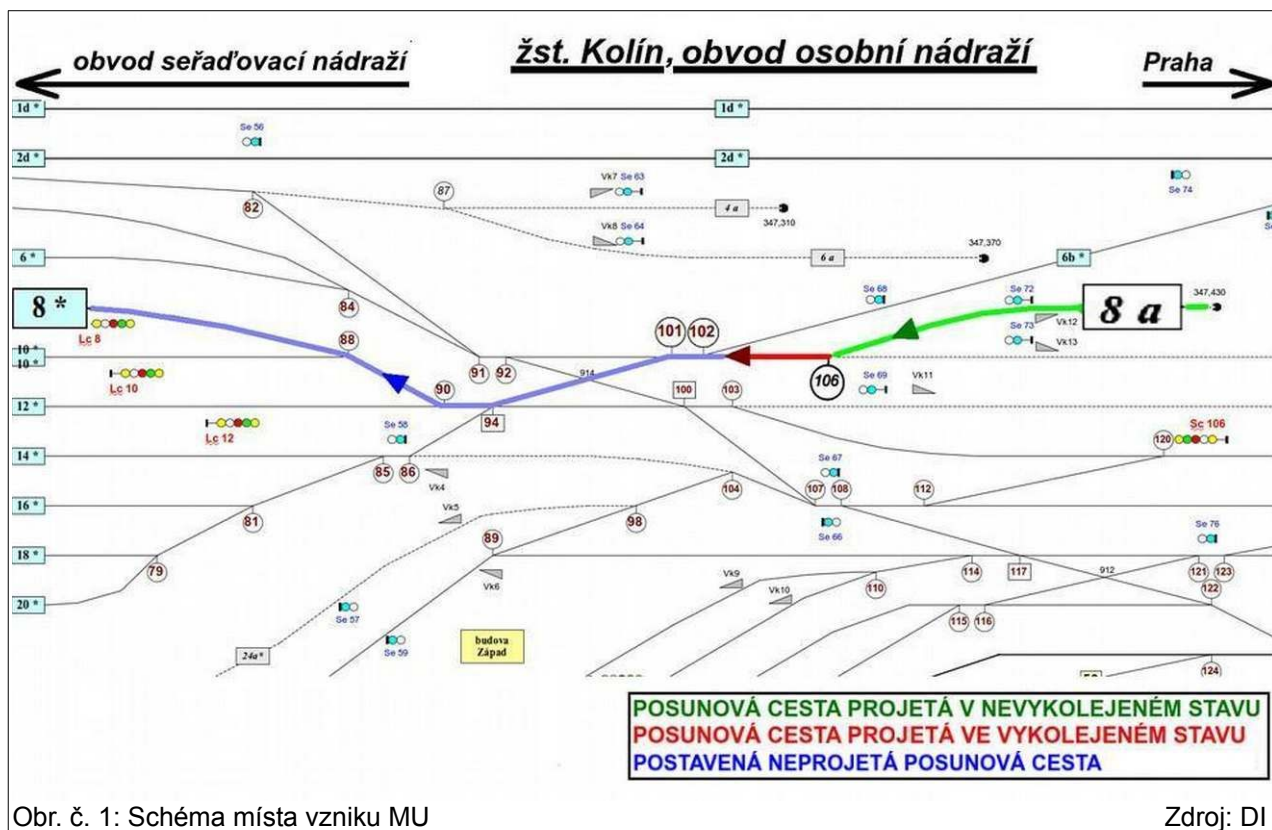
Čas: 13:55 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní Kolín – Praha-Libeň, železniční stanice Kolín, obvod osobní nádraží, výhybka č. 106, km 347,329.

GPS souřadnice: [50.0232344N, 15.2189403E](#).

### 3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Kolín, obvod osobní nádraží, leží na dráze železniční, kategorie celostátní, Kolín – Praha-Libeň. Místo MU se nacházelo na zhlaví mezi obvodem osobního nádraží a seřaďovacího nádraží, na výhybce č. 106, která v přímé větvi pokračovala kusou kolejí č. 10b a ve vedlejší větvi pak kusou kolejí č. 8a. Bod „0“ byl na výměnové části výhybky č. 106 v km 347,329.



### Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Při ohledání bylo postupováno ve třech fázích, v první fázi byl ohledán posunový díl (obě HDV), ve druhé fázi byla ohledána infrastruktura ve směru jízdy posunového dílu, tj. od seřadovacího návěstidla Se72 přes výhybku č. 106 k místu konečného zastavení, a ve třetí fázi byl ohledán stav zabezpečovacího zařízení. Dne 9. 11. 2020 DI provedla dodatečné ohledání za denního světla, včetně měření výhybky ruční rozchodkou a šablonou PŠR-3.

### Stav infrastruktury:

- jednoduchá levostranná výhybka č. 106 tvaru JS49 1:9 190 L na dřevěných pražcích byla vybavena elektromotorickým přestavíčkem a ústředně stavěna;
- posunový díl pojížděl výhybku po hrotu, výhybka byla přestavena pro zamýšlený směr jízdy z odbočného směru z koleje č. 8a;
- bod „0“ se nacházel ve výměnové části výhybky na 10. pražci od hrotů jazyka (včetně) ve vzdálenosti 5,6 m od hrotů jazyka;
- 3 pražce před bodem „0“ a 3 pražce za bodem „0“ byly vyžilé a vykazovaly nedostatečnou držebnost upevňovadel – vrtule byly při poklepu volné, některé šly vytáhnout volně rukou, ložné plochy pražců vykazovaly stopy po posunutí podkladnic;
- v důsledku toho došlo pod sunoucím HDV k meznímu rozšíření rozchodu a propadu pravých kol mezi odlehlý jazyk a opornici, následně došlo k vystoupení levých kol přes jazyk a opornici a jízdě dvojkolí po železničním svršku;

- pravý hákový závěr byl částečně zakleslý (18 mm), pravý jazyk byl po vykolejení posunut ve směru jízdy cca o 10 mm, elektromotorický přestavník nebyl poškozen, závada na něm nebyla zjištěna;
- následkem vykolejení došlo ke směrovému posunu střední části výhybky č. 102 v délce cca 8 m, bylo poškozeno 7 dřevěných pražců, 26 vrtulí, 27 kompletů ŽS4 a 3 šrouby T1.
- Při ohledání byla zaměřena km poloha těchto bodů:

Staničení (km):	Popis bodu:	Vzdálenost (m):
347,383 000	Návěstidlo Se72	-54,00
347,375 000	Námezník výhybky č. 106	-46,00
347,329 020	Bod „0“ DI	0,00
347,323 040	Hroty jazyků výh. č. 106	5,80
347,322 095	První poškozený svěrkový šroub v pravém pase	6,25
347,322 015	Výměnový styk výhybky č. 106	7,05
347,317 055	Stopa vystoupení kola v levém pase	11,65
347,316 080	Konec stopy vystoupení v levém pase	12,40
347,316 080	První poškozený vnější svěrkový šroub v levém pase	12,40
347,315 060	Počátek stopy na levé kolejnici po dřeni převodovky	14,60
347,313 010	Naražená křídlová kolejnice výhybky č. 102	16,10
347,311 070	Počátek stopy vystoupení v pravém pase (délka stopy 70 cm)	17,50
347,311 070	Počátek stopy vystoupení v levém pase (délka stopy 60 cm)	17,50
347,309 090	Konec HDV 383.062-7	19,30
347,290 080	Čelo HDV 383.062-7	38,40
347,289 080	Konec HDV 141.018-2	39,40
347,273 080	Čelo HDV 141.018-2	55,40

- Dne 6. 11. 2020 byl provozovatelem dráhy přeměřen rozchod koleje, uvedené absolutní hodnoty byly doměřeny skládacím metrem při maximálním nastavení rozšíření rozchodu na rozchodce Robel +40 mm – viz následující tabulka:

Datum, čas měření: 6. 11. 2020				Místo měření: žst. Kolín, výh. č. 106			
bod	$\Delta e$	e [mm]	pozn.	bod	$\Delta e$	e [mm]	pozn.
30	-1			9	+26		
29	-1			8	+28		
28	-1			7	+33		
27	-1			6	+30		
26	-1			5	+30		
25	0			4	+30		
24	-1			3	+30		
23	+1			2	+35		
22	+1			1	<b>+45</b>	1480	MIMO ROZSAH ROZCHODKY
21	+3			0	<b>+55</b>	1490	
20	+6			-1	<b>+65</b>	1500	
19	+5			-2	<b>+85</b>	1520	
18	+4			-3	<b>+85</b>	1520	
17	+1			-4	<b>+115</b>	1550	
16	---			-5	<b>+115</b>	1550	
15	+5			-6	<b>+45</b>	1480	
14	+18			-7	<b>+45</b>	1480	
13	+19			-8	<b>+45</b>	1480	
12	+20			-9	+35		
11	+20			-10	+25		
10	+23						

$\Delta e$  – změna rozchodu, e [mm] – absolutní hodnota rozchodu

Km bodu „0“: **347,329**                      Typ praučů: Dřevěné  
 Tvar kolejnic: "S49"                      Štěrkové lože: Čistě, úplné

- měřicím klínkem bylo naměřeno nedoléhání jazyka na jazykové opěrky (od začátku výhybky): 8,9 mm, 5,8 mm a 5,6 mm;
- dne 9. 11. 2020 byl předmětný jazyk výhybky č. 106 pomocí PŠR3 přeměřen šablonami 55°, -17 mm a qR 6,5. Sledované parametry nepřekračovaly stanovené limity.

#### Stav posunového dílu:

- posunový díl tvořila dvě HDV;
- v čele bylo nečinné HDV č. CZ-JUMA 91 54 7 141 018-2;
- na konci bylo činné HDV č. CZ-LTEU 91 54 7 383 062-7;
- posunový díl byl svěšen a průběžně brzděn;
- sunuté HDV nebylo vykolejeno, činné HDV bylo vykolejeno všemi nápravami vlevo ve směru jízdy;
- vlivem náklonu skříně vykolejeného HDV došlo k odtržení šroubovky a háku sunutého HDV, k přenárzníkování a k utržení levého zadního nárazníku sunutého HDV předním pravým nárazníkem vykolejeného HDV.

#### Stav zabezpečovacího zařízení:

- staniční zabezpečovací zařízení žst. Kolín dle TNŽ 34 2620 je 3. kategorie (ESA 11) s jednotným obslužným pracovištěm. Je ovládáno z JOP, při dálkovém řízení z CDP Praha traťovým dispečerem, při místním řízení ze žst. Kolín pohotovostním výpravčím PPV Kolín. V době vzniku MU řídil žst. Kolín traťový dispečer CDP Praha. Činnost zabezpečovacího zařízení nebyla v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Stav monitorovacího zařízení:

- dotčený prostor kolejíště monitorovala vnější otočná kamera K24 umístěná na osvětlovací věži OV13.

Povětrnostní podmínky v době vzniku MU: venkovní teplota +5,5° C, denní doba, jasno, sucho, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: místo MU v železniční stanici v rovinatém terénu.

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

### 3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- |                      |                  |
|----------------------|------------------|
| • činném HDV         | 21 000 000 Kč; * |
| • sunutém HDV        | 123 400 Kč;      |
| • zařízení dráhy     | 672 850 Kč;      |
| • životním prostředí | 0 Kč.            |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 21 796 250 Kč. \***

\*) Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU došlo k přerušení provozu na výhybkách č. 106 a 102 a na SK č. 8a a 10b do 14:00 h dne 22. 11. 2020.

### 3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- traťový dispečer TD114 CDP Praha, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (RM LINES):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec RM LINES.

**Zúčastněné subjekty:**

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Kolín – Praha-Libeň, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Kolín – Praha-Libeň, byla SŽ.

Dopravcem posunového dílu byla spol. RM LINES, se sídlem Jednoty 1931, Sokolov, PSČ 356 01.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem RM LINES dne 15. 2. 2019, s účinností od 21. 2. 2019.

**3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel**

Sunutý posunový díl:		Sestava posunového dílu:	
Délka (m):	35	Sunuté HDV:	91 54 7 141 018-2
Počet náprav:	8	Činné HDV:	91 54 7 383 062-7
Hmotnost (t):	173		
Nejvyšší dovolená rychlost posun. dílu v místě MU (km.h <sup>-1</sup> ):	30		
Způsob brzdění:	I.		

Pozn. k posunovému dílu:

- obě HDV byla svěšena a posunový díl byl průběžně brzděn;
- vlastníkem činného HDV č. 91 54 7 383 062-7 byla EP Cargo Invest, a. s., držitelem byla LokoTrain, s. r. o.;
- vlastníkem sunutého HDV č. 91 54 7 141 018-2 byla Junior market, s. r. o.

HDV č. 91 54 7 383 062-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat výrobce Alstom, číslo RU-805003. Čas elektronického rychloměru byl opožděn o 11 s oproti času skutečnému, korekce byla započtena. Rychlost HDV byla zaokrouhlena dolů na celé km.h<sup>-1</sup>.

Ze zaznamenaných dat mj. vyplývá:

- 13:34:28 h zapnutí baterií HDV, začátek ožívování HDV a testování komponentů HDV;
- 13:40:48 h dokončení testování komponentů HDV, aktivováno stanoviště strojvedoucího č. 2, zadání identifikace strojvedoucího a čísla vlaku (55947);
- 13:42:25 h rozjezd HDV po dráze 3 m s dosažením max. rychlosti do 1 km.h<sup>-1</sup> – najetí na nečinné HDV 141.018;
- 13:42:58 h zastavení HDV;
- 13:47:51 h začátek zkoušky brzdy posunového dílu;
- 13:50:23 h konec zkoušky brzdy posunového dílu;
- 13:54:16 h odbrzdění posunového dílu;
- 13:54:18 h výkonová páka do výkonu a pozvolný rozjezd posunového dílu;



- 13:54:44 h výkonová páka do nulové polohy, dosaženo max. rychlosti 21 km.h<sup>-1</sup> po ujetí celkové dráhy 78 m;
- 13:54:48 h zahájeno brzdění EDB při rychlosti 19 km.h<sup>-1</sup> a ujetí celkové dráhy 98 m;
- 13:54:49 h zahájeno brzdění průběžnou brzdou
- 13:54:50 h registrace rychločinného brzdění při rychlosti 12 km.h<sup>-1</sup> a po ujetí celkové dráhy 110 m;
- 13:54:52 h registrován pokles rychlosti z 4 km.h<sup>-1</sup> na 1 km.h<sup>-1</sup>, následuje registrace klesající zlomkové rychlosti jako následek vykolejení;
- 13:54:55 h registrována rychlost 0 km.h<sup>-1</sup> po ujetí celkové dráhy 115 m.

Po celou dobu posunu byl v činnosti vlakový zabezpečovač MIREL v režimu POSUN s pravidelným vybavováním tlačítka kontroly bdělosti. Rychlost na HDV byla snímána na nápravě číslo 4, která byla při MU první ve směru pohybu HDV. Zaznamenané skokové snižování rychlosti před zastavením HDV bylo způsobeno nepřesným snímáním rychlosti z důvodu vykolejení této nápravy.

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Kusá staniční kolej č. 8a o délce 47 m, vymezená zarážedlem a seřaďovacím návěstidlem Se72, byla vyčkávací kolej pro elektrické lokomotivy. Výhybka č. 106 byla v km 347,322, bod „0“ se nacházel na výměnové části 5,6 m od hrotů jazyka. Jednoduchá levostranná výhybka tvaru J S49 1:9-190 Lp d nov. byla uložena na dřevěných pražcích s tuhým upevněním na žebrových podkladnicích a vpravo osazena elektromotorickým přestavňákem pro ústřední stavění. Dle Staničního řádu žst. Kolín kolej v místě vzniku MU ve směru jízdy posunového dílu klesá 1,41 ‰.

Nejvyšší dovolená rychlost sunutého posunového dílu v místě vzniku MU 30 km.h<sup>-1</sup> nebyla překročena.

SZZ žst. Kolín bylo vybaveno záznamem provozních dat. Analýzou zaznamenaných dat bylo mj. zjištěno:

- 13:54:03 h postavení posunové cesty ze SK č. 8a na SK č. 8, rozsvícení návěstidla Se72 na návěst „Posun dovolen“;
- 13:54:24 h čelo posunového dílu minulo návěstidlo Se72, obsazení KO V102 (výhybky č. 106 a 102);
- 13:54:46 h obsazení úseku V92 – 101 za návěstidlem Se72 (výhybky č. 101 a 92).

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

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

- strojvedoucí posunového dílu – Zápis se zaměstnancem:
  - provedl telefonicky domluvu s traťovým dispečerem ohledně posunu s dvěma HDV řady 141 a 383 z kusé koleje č. 8a do seřaďovacího nádraží žst. Kolín;

- na návěst „Posun dovolen“ uvedl ze zadního HDV řady 383 posunový díl do pohybu;
- z bočního okénka sledoval seřadovací návěstidlo a kolej před sunutým HDV řady 141;
- asi po ujetí 50 m došlo k vibracím HDV řady 383, reagoval okamžitým použitím rychločinného brzdění, posunový díl takto zastavil;
- sestoupil z HDV, zjistil stav věcí a vše ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu;
- hlavní potrubí bylo propojeno, posunový díl byl průběžně brzděn.
- strojvedoucí posunového dílu – Záznam o podaném vysvětlení DI k mimořádné události:
  - dne 6. 11. 2020 nastoupil směnu cca ve 13:30 h v žst. Kolín;
  - přišel ke koleji č. 8a, kde měl odstavenou lokomotivu řady 383, lokomotivu oživil;
  - před jeho lokomotivou byla odstavena lokomotiva řady 141, najel na ni a obě HDV svěsil, včetně vzduchového potrubí;
  - lokomotivu řady 141 odbrzdil, povolil ruční brzdy a obešel ji, aby zjistil, jestli není podložena klíny;
  - telefonicky kontaktoval traťového dispečera a seznámil jej se zamýšleným posunem s tím, že má před sebou nečinnou lokomotivu, kterou potřeboval vysunout, objet a zasunout zpět na kolej č. 8a. Poté, že pojedě strojově směrem Kutná Hora;
  - z vyjádření traťového dispečera pochopil, že vzal informace na vědomí, traťový dispečer mu udělil svolení k posunu;
  - potom průběžně sledoval seřadovací návěstidlo příslušné koleje;
  - poté, co se na seřadovacím návěstidle rozsvítila návěst „Posun dovolen“, pohledem ještě zkontroloval, zda-li je i výkolejka sklopená;
  - koleje č. 6 až 14 v seřadovacím nádraží nebyly obsazeny drážními vozidly, nepožadoval tedy od traťového dispečera určit číslo konkrétní koleje, po které měl do obvodu seřadovacího nádraží vjet, protože nehrozil např. vjezd na obsazenou kolej;
  - během jízdy kontroloval z pravého okénka dveří čelního stanoviště kolej před sunutou lokomotivou a stav návěstidla, volnost koleje přehlédl v dostatečném rozsahu;
  - uvedl posunový díl do pohybu, cca po 60 m jízdy došlo k rozkývání lokomotivy řady 383;
  - jízdní páku okamžitě strhl k sobě do polohy EDB a páku průběžné brzdy do polohy „rychlobrzda“;
  - při rozkývání lokomotivy se od podvozku ozývaly kovové zvuky;

- jakmile se lokomotiva naklonila, pochopil, že jede mimo kolej;
- po zastavení opustil lokomotivu, šel zjistit, co se stalo a rozsah vykolejení;
- po zjištění situace znovu mobilním telefonem zavolal traťového dispečera a sdělil mu, že došlo k vykolejení lokomotivy řady 383 všemi nápravami na výhybce č. 106 pojížděné po hrotu;
- vznik MU rovněž ohlásil zaměstnavateli a vlastníkovvi lokomotivy;
- ve funkci strojvedoucího pracuje od roku 1991;
- v žst. Kolín posunuje cca dvakrát do měsíce;
- rozpis směn mu vyhovuje, počet směn si určuje sám do naplnění normy;
- nepociťoval žádné zdravotní či psychické potíže, byl odpočatý;
- s odstupem času si nevzpomněl, jestli sdělil traťovému dispečerovi název dopravce a trakci činného drážního vozidla. Jestli byl traťový dispečer těchto informací znalý z jiných zdrojů, nedokáže říci;
- v rámci svolení k posunu mu traťový dispečer nesdělil, na kterých kolejích bylo dovoleno posunovat;
- v rámci svolení k posunu mu traťový dispečer nesdělil čas, kdy se smí zahájit posun, a čas, kdy měl být posun nejpozději ukončen. Tyto informace traťový dispečer obvykle sděluje, když je to potřeba, např. při manipulaci s větším počtem vozů. Při jednoduchém posunu (pozn. DI: myšlena nenáročnost, zejména časová), jako v den vzniku MU, tyto informace obvykle nesděluje, protože posun nenarušuje GVD;
- v rámci svolení k posunu mu traťový dispečer nesdělil, které koleje bude možno po ukončení posunu nechat obsazené, protože z požadavku jeho, jako strojvedoucího, vyplývalo, že sunutá lokomotiva bude odstavena zpět na kolej č. 8a a on se s lokomotivou řady 383 přestaví na odjezdovou kolej směr Kutná Hora;
- do vzniku MU nedával traťovému dispečerovi pokyny k přestavování výhybek v posunové cestě. Pokud by došlo k jízdě posunového dílu do obvodu seřaďovacího nádraží a k odvěšení lokomotivy, zažádal by traťového dispečera o postavení další posunové cesty. Takto to provádí v drtivé většině případů v celé síti;
- díky takovému zjednodušenému postupu se prozatím nedostal do kritické situace ani žádnou obdobnou MU za svou praxi nezpůsobil;
- místem jeho výkonu práce sjednaným v pracovní smlouvě je město Litoměřice;
- tlak ze strany zaměstnavatele k prodlužování směn nepozoruje.

- **traťový dispečer TD114 – Zápis se zaměstnancem:**
  - před vznikem MU byla jeho osobní situace a zdravotní stav v pořádku, byl bez problémů a bez stresu;
  - v době vzniku sloužil směnu na pozici TD114;
  - se strojvedoucím posunového dílu byl dohodnut posun dvou spojených HDV ze staniční koleje č. 8a na staniční kolej č. 8;
  - krátce po rozjezdu z koleje č. 8a se mu telefonicky ozval strojvedoucí posunového dílu, že došlo k vykolejení zadního (pozn. DI: činného) HDV všemi nápravami;
  - dle ohlašovacího rozvrhu předal MU záložnímu dispečerovi k dalšímu ohlášení.

Zaměstnanci Správy tratí Praha východ sdělili, že využijí v dané věci možnost zastupování advokátem. Následně byla DI doručena plná moc k zastupování advokátem a sdělení o využití práva v dané věci nevypovídat s odkazem na čl. 37 odst. 1 Ústavního zákona č. 2/1993 Sb., kterým se uvozuje Listina základních práv a svobod, v platném znění.

Dotčený prostor kolejíště monitorovala vnější otočná kamera K24 umístěná na osvětlovací věži OV13. Ve videu byl vodoznak s časem, který byl 11 s opožděn od času skutečného, korekce byla započtena.

Analýzou kamerového záznamu bylo zjištěno:

- 13:54:18 h rozjezd posunového dílu na koleji č. 8a;
- 13:54:24 h čelo HDV 141.018-2 projelo kolem návěstidla Se72;
- 13:54:39 h čelo HDV 141.018-2 projelo místem vzniku MU;
- 13:54:42 h čelo HDV 383.062-7 projelo místem vzniku MU;
- 13:54:46 h počátek sjetí levých kol HDV 383.062-7 z kolejnice na hlavy pražců (1. náklon skříně);
- 13:54:48 h počátek sjetí levých kol HDV 383.062-7 z hlav pražců do šterkového lože (2. náklon skříně);
- 13:54:51 h konečné zastavení posunového dílu.

## 3.2 Faktický popis události

### 3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Strojvedoucí posunového dílu nastoupil směnu dne 6. 11. 2020 cca ve 13:30 h v žst. Kolín, ačkoliv jeho místem výkonu práce byly Litoměřice. V čase 13:42:25 h až 13:42:58 h najel po dráze 3 m na nečinné HDV řady 141. Poté strojvedoucí obě HDV svěsil a propojil vzduchové potrubí. V čase 13:47:51 h až 13:50:23 h provedl zkoušku brzd posunového dílu. Poté strojvedoucí kontaktoval traťového dispečera TD114 a sdělil mu technologii zamýšleného posunu, kdy chtěl sunuté HDV řady 141 vysunout do obvodu seřadovacího nádraží, odvěsit, objet, opět svěsit a zasunout zpět na staniční kolej č. 8a. Následně měl se samostatným HDV řady 383 pokračovat směr Kutná Hora. Traťový dispečer udělil strojvedoucímu svolení k posunu. V čase 13:54:15 h udělil traťový dispečer souhlas k posunu z koleje č. 8a na kolej č. 8 rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle Se72. V čase 13:54:18 h strojvedoucí posunový díl pozvolna uvedl do pohybu. V čase

13:54:42 h projelo čelo HDV řady 383 místem vzniku MU, následovalo rozkývání skříně a vykolejení HDV řady 383 všemi nápravami vlevo ve směru jízdy. Po ujetí dráhy 78 m (od rozjezdu) při rychlosti 21 km.h<sup>-1</sup> dal strojvedoucí v čase 13:54:44 h výkonovou páku do nulové polohy. Po ujetí dráhy 98 m (od rozjezdu) zahájil při rychlosti 19 km.h<sup>-1</sup> v čase 13:54:48 h brzdění pomocí EDB. Ve 13:54:49 h strojvedoucí zavedl brzdění průběžnou brzdou. V čase 13:54:50 h po ujetí dráhy 110 m (od rozjezdu) strojvedoucí při rychlosti 12 km.h<sup>-1</sup> aktivoval rychločinné brzdění. Ve 13:54:52 h po ujetí dráhy 115 m od rozjezdu posunový díl zastavil. Strojvedoucí neuplatnil újmu na zdraví.

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

13:55 h	strojvedoucí posunového dílu po zastavení opustil HDV pro zjištění situace;
13:56 h	strojvedoucí posunového dílu ohlásil vznik MU traťovému dispečerovi TD114, zaměstnavateli a vlastníkovi HDV;
13:56 h	traťový dispečer předal informace o vzniku MU k dalšímu ohlášení záložnímu dispečerovi CDP Praha;
14:19 h	vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil vznik MU na O18 SŽ;
14:23 h	vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil vznik MU na HZS SŽ JPO Nymburk;
14:25 h	pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
14:26 h	DI udělila souhlas s uvolněním dráhy;
15:39 h	po oznámení výše uvedené škody DI udělený souhlas zrušila a zahájila šetření;
17:05 h	začátek ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
17:17 h	přítomný inspektor DI udělil pokyn, který umožnil zrušení postavené posunové cesty;
17:50 h	přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy a prostor výhybky č. 106 zajistil prostředky DI pro dodatečné ohledání;
9. 11. 2020	
11:00 h	inspektor DI předal zajištěný prostor výhybky č. 106 provozovateli dráhy SŽ;
22. 11. 2020	
14:00 h	byl plně obnoven provoz.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval ve 14:23 h, tj. 28 minut po vzniku MU, vedoucí dispečer CDP Praha.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor SŽ, JPO Praha a Nymburk.

## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Dopravce je mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost. Při posunu sunutých DV nesmí strojvedoucí překročit rychlost 30 km.h<sup>-1</sup>. Tato základní pravidla určená vyhláškou č. 173/1995 Sb. byla při předmětném posunu dodržena.

Jako vedoucí DV, ze kterého byla jízda ovládána, zvolil strojvedoucí HDV řady 383, které mu bylo zaměstnavatelem přiděleno. Aby s ním mohl následně odjet ze žst. Kolín jako lokomotivní vlak, musel nejprve odstavit HDV řady 141 jiného dopravce, které bylo na koleji č. 8a odstaveno před ním. Pro tyto případy stanovil dopravce RM LINES jednotné technologické postupy předpisem RM-07, kde se mj. v čl. 47 uvádí: *„Při posunu nedoprovázených hnacích vozidel (samotných i spojených) a nedoprovázených posunujících dílů se hnací vozidla řídí z kabiny, odpovídající určenému stanovišti podle ustanovení příslušného předpisu pro řízení a organizování drážní dopravy provozovatele dráhy příslušného traťového úseku. Je-li hnacím vozidlem sunuto jedno vozidlo, řídí se hnací vozidlo z kabiny, ze které má strojvedoucí lepší výhled na posunovou cestu. ...“*

Příslušným předpisem provozovatele dráhy byl v tomto případě předpis SŽDC D1, který v čl. 1970 uvádí: *„Při posunu bez posunové čety smí být sunuto jen jedno vozidlo, pokud strojvedoucí může přehlédnout kolej před sunutým vozidlem, o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí vozidel, rozhoduje strojvedoucí.“* a v čl. 1753 uvádí: *„Strojvedoucí (i v případě, že v souladu s ustanoveními tohoto předpisu není zaměstnancem řídícím posun) je při posunu mj. povinen zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku ani podle informace výhybkáře. Při sunutí jednoho vozidla bez posunové čety musí strojvedoucí plnit tyto povinnosti vždy.“*

V případě předmětné MU se strojvedoucí rozhodl sunout nečinné skříňové HDV řady 141. DI zastává stanovisko, že přes takové vozidlo (analogicky přes vůz s vysokou skříňí nebo vysoko ložený vůz) lze obtížně přehlédnout kolej před sunutým vozidlem, zejména v rovných úsecích či obloucích s většími poloměry. Ani u malých poloměrů není situace ideální, neboť jízda protisměrnými oblouky nutně vyžaduje změnu strany výhledu z HDV a v tu chvíli může strojvedoucí na nezanedbatelnou dobu zcela ztratit vizuální kontakt s kolejí před sunutým vozidlem. V takovém případě nemá při sunutí vozidel při posunu bez posunové čety (nedoprovázeném posunu) kontinuálně přehled o situaci před posunovým dílem, zejména o náhlém výskytu překážek nebo osob v kolejišti, aktuálním stavu návěstidel či o správnosti postavení posunové cesty, a nemůže tak za všech okolností vždy splnit povinnosti strojvedoucího stanovené výše citovaným čl. 1753 SŽDC D1, a tak zajistit bezpečnost provozování drážní dopravy.

V minulosti proto DI vydala k této problematice v souvislosti s MU [Střet sunutého posunového dílu se zaměstnancem dopravce, na dráze železniční, kategorie vlečka „DKV Olomouc, PP Suchdol nad Odrou“](#) několik bezpečnostních doporučení obdobného charakteru a smyslu, konkrétně provozovatelům drah doporučila: „Provést úpravu (revizi) stávajících (jednotných) technologických postupů činnosti při provádění posunu tak, aby o tom, zda může být při posunu bez posunové čety prováděno sunutí drážních vozidel,

vč. speciálních drážních vozidel, nerozhodovala pouze osoba řídící drážní vozidlo, ale každý dopravce jednoznačně stanovil (specifikoval) svými jednotnými technologickými postupy konkrétní drážní vozidla, která a za jakých podmínek mohou být při posunu bez posunové čety sunuta tak, aby výhledem ze stanoviště strojvedoucího přes ně byla vždy zachována (zajištěna) bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a osob nacházejících se v obvodu dráhy.“.

DI konstatuje, že i přes výše uvedené je za současného legislativního a předpisového rámce použitý postup sunutí jednoho vozidla bez posunové čety legální a používaný.

Posun v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením musí být organizován podle pravidel provozování dráhy a technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy. Drážní dopravu smí řídit jen odborně způsobilé osoby. Osobou řídící drážní dopravu (a tedy i posun) v žst. Kolín byl v tomto případě traťový dispečer TD114 CDP Praha.

Strojvedoucí může dle čl. 1663 předpisu SŽDC D1 obecně vykonávat posun bez posunové čety nebo s posunovou četou, přičemž dle čl. 1969 předpisu SŽDC D1 právě on rozhoduje o tom, že bude posun prováděn bez posunové čety. V případě předmětné MU se strojvedoucí rozhodl, že bude provádět posun bez posunové čety. Ve smyslu čl. 1662 předpisu SŽDC D1 byl strojvedoucí zaměstnancem řídícím posun.

Ve smyslu čl. 1744 SŽDC D1 měl strojvedoucí před zahájením posunu sdělit traťovému dispečerovi technologii zamýšleného posunu, konkrétně požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr provádět posun a předpokládanou dobu posunu. Dle čl. 1692 SŽDC D1 se posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků v žst. Kolín v tomto případě smělo jen se svolením traťového dispečera. Ten směl dát svolení k posunu, pokud mu byl znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová, parní) všech činných hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu. Při tomto svolení měl oznámit strojvedoucímu zejména:

- a) na kterých kolejích určených pro jízdu vlaků je dovoleno posunovat;
- b) čas, kdy se smí zahájit posun; čas, kdy má být povolený posun nejpozději ukončen;
- c) které koleje určené pro jízdu vlaků bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené;
- d) čas, kdy se musí ostatní koleje určené pro jízdu vlaků uvolnit.

Byla provedena kontrola záznamu hlasové komunikace strojvedoucího a traťového dispečera TD114 CDP Praha. Níže je uvedena doslovná citace jediného hovoru, který před zahájením předmětného posunu proběhl:

- TD114: „Á Kolín.“
- STROJVEDOUČÍ: „Á dobré odpoledne, na 8a, prosím tě, mám před sebou Uhra, potřeboval bych ho vytlačit, objet a zastrčit zpátky 8a a pak bych jel strojně na Kutnou Horu jako 55974.“
- TD114: „Áha, tam je ještě Uher, jo? No tak jo, v ranžíru teda objet, dobrý, dobrý, budu s tím počítat. Za chvíli to uděláme, no.“

- STROJVEDOUČÍ: „Dobře, budu sledovat to návěstidlo, až to rozsvítíš, jo.“
- TD114: „Jo.“

Z předmětné komunikace vyplývá, že strojvedoucí sdělil před zahájením posunu traťovému dispečerovi technologii zamýšleného posunu, konkrétně požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr provádět posun (vysunutí HDV ř. 141 z 8a. SK na 8. SK, jeho odstavení, objetí po kolejích seřadovacího nádraží a zasunutí zpět na 8a. SK), nesdělil však předpokládanou dobu posunu, čímž porušil ustanovení čl. 1744 SŽDC D1.

Traťový dispečer udělil svolení k posunu, přičemž v rozporu s čl. 1692 předpisu SŽDC D1 neinformoval strojvedoucího zejména o kolejích určených pro jízdu vlaků, na kterých dovolil posunovat, a o požadovaném času celkového ukončení posunu. Ten by v tomto případě odpovídal času, do kdy by bylo nutné uvolnit koleje určené pro jízdu vlaků, neboť by se odvíjel od času odjezdu vlaku Lv 55974 ze žst. Kolín, o kterém strojvedoucí hovořil. Traťový dispečer však žádný (ani přibližný) čas nestanovil, stejně tak ke sdělení času, kdy se smí zahájit posun, uvedl pouze „... budu s tím počítat. Za chvíli to uděláme, no.“.

Strojvedoucí se s uděleným svolením spokojil. Dle svého vyjádření po traťovém dispečerovi nepožadoval sdělení konkrétních kolejí, po kterých bude posunovat, neboť se v prostoru seřadovacího nádraží nevyskytovala žádná vozidla a nehrozil např. vjezd na obsazenou kolej. Na absenci časových údajů k provedení posunu reagoval pouze sdělením, že bude sledovat stav návěstidla Se72.

Svolení k posunu je dle čl. 1687 SŽDC D1 souhrn informací potřebných pro bezpečné provádění posunu a bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat. Přestože udělené svolení k posunu nemělo výše uvedené náležitosti dle čl. 1692 SŽDC D1, a tedy neobsahovalo souhrn všech informací potřebných pro bezpečné provádění posunu, strojvedoucí i traťový dispečer následně začali posunovat.

Výhybky se dle čl. 431 SŽDC D1 při tomto posunu měly přestavovat podle pokynů strojvedoucího. Strojvedoucí však takové pokyny neudělil a ani udělit nemohl, protože nevěděl, na kterých kolejích seřadovacího nádraží má svolení k posunu.

Traťový dispečer obsluhou SZZ vydal souhlas k posunu rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle Se72, avšak v rozporu s čl. 58 předpisu SŽDC (ČD) Z1, neboť nedodržel výše popsany souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených interními předpisy, tj., že obslouží SZZ až po vydání řádného svolení k posunu a výhybky přestaví dle pokynů určeného zaměstnance dopravce.

Strojvedoucí akceptoval souhlas k posunu udělený traťovým dispečerem rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na návěstidle Se72 a uvedl posunový díl do pohybu, a to i přes neúplné informace ve svolení k posunu, a nevědomosti o postavení výhybek v posunové cestě, tedy neznalosti posunové cesty. Z toho důvodu strojvedoucí nemohl splnit povinnosti:

- dle čl. 1679 SŽDC D1, který ukládá, že není-li posunová cesta pro jeho jízdu postavena, nesmí posunový díl uvést do pohybu nebo musí učinit všechna opatření k neprodlenému zastavení a závadu musí vždy ohlásit co nejdříve výhybkáři,
- dle čl. 1750 SŽDC D1, který ukládá sledovat, zda je posunová cesta postavena podle jeho požadavku nebo podle informace výhybkáře,



- dle čl. 1753 SŽDC D1, který ukládá sledovat volnost posunové cesty a zastavit posunový díl, zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku ani podle informace výhybkáře.

Porušením ustanovení vnitřních předpisů došlo rovněž k nedodržení § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

Uvedená pochybení v organizaci posunu zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce nebyla v příčinné souvislosti se vznikem předmětné MU, tedy s vykolejením HDV. Nicméně je třeba zdůraznit, že korespondují s výsledky šetření mnohých MU druhu nedovolená jízda za návěstidlo zakazující posun, případně srážka DV x DV, zúčastněného provozovatele dráhy a různých dopravců.

Provozovatel dráhy má dle § 26 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb. pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy za povinnost provádět pravidelné prohlídky a měření staveb drah v časovém intervalu uvedeném v příloze č. 1 vyhlášky. Podle § 26 odst. 2 této vyhlášky se pravidelné prohlídky a měření na výhybkách provádějí:

- obchůzkou trati, při níž se provádí pravidelná prohlídka trati pro zjištění stavu železničního svršku a spodku, železničních přejezdů a staveb železničního spodku a zjišťování případného výskytu zdroje ohrožení dráhy;
- kontrolní jízdou na hnacím vozidle nebo v posledním voze vlaku, zpravidla s nejvyšší rychlostí, pro zjištění technického stavu dopravní cesty;
- měřením rozchodu, vzájemné výškové polohy a sklonu kolejnicových pásů kolejí a výhybek, včetně měření směru měřicím vozem nebo jiným zařízením s kontinuálním záznamem, při němž se zjišťují hodnoty geometrických parametrů kolejí a výhybek;
- společnou prohlídkou, při níž se zjišťuje celkový stav výhybky;
- komplexní prohlídkou trati, při níž se posuzuje stav železničního svršku, tělesa železničního spodku, staveb železničního spodku, nástupišť, ramp a železničních přejezdů po zimním období a zjišťují se závady a jejich rozsah, na základě výsledku komplexní prohlídky lze rozhodnout o případném provedení podrobné prohlídky;
- nedestruktivní kontrolou kolejnic, srdcovek a jazyků výhybek a vizuální prohlídkou jejich svarů za účelem zjištění lomů nebo vad.

Provozovatel dráhy SŽ prováděl a v předložené dokumentaci evidoval provádění níže uvedených prohlídek zaměřených na stav železniční infrastruktury. Četnost prováděných obchůzek byla v souladu s vyhláškou č. 177/1995 Sb., s přílohou A.2 předpisu SŽDC S2/3 „Základní měření prohlídky kolejí a výhybek SŽDC, tabulka B – část výhybky“, směrnicí SŽDC č. 51 pro provádění prohlídek a měření výhybek a Opatřením přednosty Správy tratí Praha východ č. 2/2020 ze dne 7. 1. 2020.

#### 1. Obchůzka trati (žst. Kolín) obchůzkářem v časovém intervalu 1x týdně.

Ve služební knížce obchůzkáře nebyly ve vztahu k předmětné MU na výhybce č. 106 žst. Kolín evidovány závady.

Obchůzkář mj. prováděl vizuální kontroly dotčené výhybky č. 106 žst. Kolín dle čl. 3.1.2 předpisu SŽDC S2/3, přičemž měl věnovat pozornost zejména výhybkám a jejím částem včetně držečnosti upevnění.

Obchůzkář neprováděl řádně kontrolní činnost, když na výhybce č. 106 správně nevyhodnotil a nezdokumentoval špatnou držečnost upevňovadel (vrtulí) na vyžilých dřevěných pražcích a k těmto závadám nepřijal odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti, čímž porušil čl. 2.1.5 předpisu SŽDC 2/3.

## 2. Obchůzka trati (žst. Kolín) vedoucím provozního střediska v časovém intervalu 1x za 3 měsíce:

V roce 2020 byly kontroly evidovány v Kontrolní knize vedoucího provozního střediska STO Kolín a v harmonogramu pravidelných prohlídek v obvodu provozního střediska. Ve vztahu k předmětné MU nebyly na výhybce č. 106 žst. Kolín evidovány žádné závady.

Vedoucí provozního střediska mj. prováděl vizuální kontroly dotčené výhybky č. 106 žst. Kolín dle čl. 3.1.2 předpisu SŽDC S2/3, přičemž měl věnovat pozornost zejména výhybkám a jejím částem včetně držečnosti upevnění.

Vedoucí provozního střediska neprováděl řádně kontrolní činnost, když na výhybce č. 106 správně nevyhodnotil a nezdokumentoval špatnou držečnost upevňovadel (vrtulí) na vyžilých dřevěných pražcích a k těmto závadám nepřijal odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti, čímž porušil čl. 2.1.5 předpisu SŽDC S2/3.

## 3. Společná kontrola výhybek žst. Kolín v časovém intervalu 1 x za 3 měsíce:

Tyto kontroly byly v roce 2020 provedeny v termínech:

- 8. až 10. leden 2020;
- 7. až 9. duben 2020;
- 8. až 10. červenec 2020;
- 7. až 9. říjen 2020.

Provedení kontrol bylo evidováno v Knize vedoucího provozního střediska STO Kolín a v Knize K3 Kniha příhod (přehlídek). Ve vztahu k předmětné MU nebyly na výhybce č. 106 evidovány žádné závady.

Při prováděných kontrolách měl být dle čl. 6.1 Směrnice SŽDC č. 51 na výhybce č. 106 mj. vizuálně kontrolován stav železničního svršku, držečnost upevňovadel a stav pražců.

Účastníci společné prohlídky neprováděli řádně kontrolní činnost, když na výhybce č. 106 správně nevyhodnotili a nezdokumentovali špatnou držečnost upevňovadel (vrtulí) na vyžilých dřevěných pražcích a k těmto závadám nepřijali odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti, čímž porušili čl. 2.1.5 předpisu SŽDC S2/3.

Pro účely šetření vyvstala potřeba zjištění průběhu a evidence výsledků společných prohlídek výhybek v žst. Kolín v roce 2020 předcházejících vzniku MU. Hlavními podklady pro šetření MU byly výsledky těchto prohlídek, ve kterých však nebyly nedostatky související se vznikem MU (špatná držečnost upevňovadel z důvodu vyžilých dřevěných pražců) evidovány. Drážní inspekce telefonicky kontaktovala dva zaměstnance provozovatele dráhy, kteří se za Správu tratí Praha východ prohlídek účastnili. Zaměstnanci sdělili, že využijí v dané věci možnost zastupování advokátem,

resp., že využijí práva v dané věci nevypovídat s odkazem na čl. 37 odst. 1 Ústavního zákona č. 2/1993 Sb., kterým se uvozuje Listina základních práv a svobod, v platném znění. Příčina nezjištění, resp. neevidování zjištěných nedostatků nebyla šetřením zjištěna.

Špatná držečnost upevňovadel (vrtulí) na vyžilých dřevěných pražcích byla v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Výsledky měření ruční rozchodkou evidoval provozovatel dráhy ve výhybkovém listě výhybky č. 106. Při posledních čtyřech společných prohlídkách v roce 2020 evidoval tuto opakující se závadu:

- rozchod koleje měřený na hrotech jazyků byl +6 mm, přičemž předepsané rozšíření rozchodu bylo +11mm. Tím byla dosažena stanovená hladina IAL parametru rozchodu koleje -5 mm stanovená čl. 7.2.2 a tabulkou B.3 ČSN 73 6360-2.

Provozovatel dráhy neprovedl odstranění opakující se závady v rozporu s čl. 3.33 a 3.34 ČSN 73 6360-2. Dále podle čl. 7.2.2 této normy nejsou odchylky rozchodu koleje RK bez posouzení souvislostí samy o sobě bezpečnostním kritériem (s výjimkou absolutní hodnoty rozchodu koleje +RK = +35 mm), ale vyjadřují žádoucí standard údržby, hodnoty RK na srdcovce podle tab. B.1 až B.3 musí být dodrženy.

Dlouhodobý výskyt závady rozchodu koleje dosažením hladiny IAL, kdy naměřená hodnota rozchodu koleje byla menší než předepsaná, nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU, ale značí nedosažení žádoucího standardu údržby.

#### 4. Komplexní prohlídky trati byly prováděny v časovém intervalu jedenkrát ročně, nejpozději do 31. 5.:

Provedení kontroly za rok 2020 bylo evidováno v Knize kontrol vedoucího provozního střediska STO Kolín a o výsledcích kontroly byl sepsán samostatný zápis s daty konání prohlídky 22. 4. 2020 a 12. 5. 2020. Ve vztahu k technickému stavu kolejnicových podpor (dřevěných pražců) na výhybce č. 106 nebyly evidovány konkrétní nedostatky, obecně bylo ke stavu železničního svršku uvedeno: „A) stav železničního svršku: odpovídá stáří a běžné údržbě, stav pražců vyhovující“.

Podle čl. 3.8.2 předpisu SŽDC S2/3 se mj. kontroluje stav železničního svršku.

Zaměstnanci neprováděli řádně kontrolní činnost, když na výhybce č. 106 správně nevyhodnotili a nezdokumentovali špatnou držečnost upevňovadel (vrtulí) na vyžilých dřevěných pražcích a k těmto závadám nepřijali odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti, čímž porušili čl. 2.1.5 předpisu SŽDC 2/3. Zároveň nebylo rozhodnuto o případném provedení podrobné prohlídky dle čl. 3.8.4 předpisu SŽDC S2/3.

#### 5. Měření GPK prostředkem s kontinuálním záznamem v časovém intervalu 1x za 36 měsíců:

Kontinuální měření prostředkem KRAB proběhlo 23. 5. 2018 od začátku výhybky č. 106 do vedlejší větve směrem na staniční kolej č. 8a, tzn. ve stopě jízdy předmětného posunového dílu. V přehledu lokálních závad byly ve výměnové části výhybky č. 106 vyhodnoceny závady:

- km 342,324 (1 m za hroty jazyků), parametr změny rozchodu (ZR) v hladině IAL: 9 mm/m;
- km 342,325 (2 m za hroty jazyků) závada změny rozchodu v hladině AL: 6mm/m.

V článku 7.2.2 ČSN 73 6360-2 je uvedeno, že při hodnocení parametru změny rozchodu (ZR) se přihlíží ke změně rozchodu z důvodu projektovaného konstrukčního rozchodu ve výhybce.

Naměřená hodnota nebyla v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nesplněním požadavků pro provádění kontrolní činnosti a nepřijímáním odpovídajících opatření pro zajištění bezpečnosti dále došlo k porušení čl. 43 předpisu SŽDC S3/1, § 25 odst. 1, 2 a 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb., § 20 odst. 1, § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. Provozovatel dráhy má nastaveny kontrolní mechanismy pro odhalování závad a poruch železniční infrastruktury. Při prováděné kontrolní činnosti však nebyly zjištěny, resp. evidovány závady ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Vyžilé dřevěné pražce ve výměnové části výhybky č. 106 byly příčinou nedostatečné držečnosti upevňovadel (vrtulí), rozšíření rozchodu pod jedoucím HDV a vykolejení. Zjištění tohoto typu závady je závislé téměř vždy na prováděné vizuální kontrole zaměstnanci ST provozovatele dráhy, kteří v tomto případě na výhybce č. 106 v žst. Kolín řádně neprováděli kontrolní činnost, když správně nevyhodnotili a neevidovali nevyhovující stav a nepřijali odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti.

### **Zjištění:**

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

- § 20 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk s jinými dráhami.“;*
- § 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“;*
- § 25 odst. 1 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:  
*„Technické podmínky provozuschopnosti dráhy jsou určeny stavebnětechnickými parametry a dovoleným opotřebením za provozu součástí dráhy a funkčností jejich částí (komponentů).“;*
- § 25 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:  
*„U kolejí a výhybek musí být udržován rozchod a geometrická poloha koleje v rozmezí dovolených tolerancí obsažených v technické normě ČSN 73 6360-2“.*
- § 25 odst. 7 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:  
*„Kolejnicové podpory kolejí a výhybek nesmí být poškozeny a opotřebovány v rozsahu, který by způsobil narušení držečnosti upevňovadel a rámové tuhosti koleje i výhybek.“.*

- čl. 43 SŽDC S3/1:  
*„Za provozuschopnost dopravní cesty a bezpečnost železniční dopravy a z toho plynoucí zajišťování údržby a oprav železničního svršku železničních tratí ČR odpovídají příslušné SDC.“;*
- čl. 2.1.5 SŽDC S2/3:  
*„Zaměstnanec pověřený kontrolou je povinen:  
a) řádně provádět kontrolní činnost ve stanovených termínech a rozsahu,  
b) výsledky včetně vyhodnocení zdokumentovat,  
c) u zjištěných závad ohrožujících bezpečnost provozování dráhy přijmout odpovídající opatření k zajištění bezpečnosti,“;*
- čl. 3.1.2 SŽDC S2/3:  
*„Obchůzka tratí  
Podle možností se prohlíží stav a úplnost železničního svršku a železničního spodku. Pozornost se věnuje zejména výhybkám a jejich částem, držečnosti upevnění, ...“;*
- čl. 3.8.2 SŽDC S2/3:  
*„Komplexní prohlídka trati je prohlídkou, kterou se vizuálně posuzuje stav železničního svršku, stav a stabilita tělesa železničního spodku, viditelné změny skalních a zemních svahů, staveb a zařízení železničního spodku, nástupišť, ramp a železničních přejezdů, zařízení trati a traťových značek po zimním období a vliv okolí na dráhu a zjišťují se závady, náznaky vzniku závad, případně náhlé závady a jejich rozsah“;*
- čl. 3.8.4 SŽDC S2/3:  
*„Na základě výsledku komplexní prohlídky lze rozhodnout o případném provedení podrobné prohlídky.“;*
- čl. 6.1 Směrnice SŽDC č. 51:  
*„Při pravidelných prohlídkách výhybek podle vyhlášky č. 177/1995 Sb., přílohy č. 1, a podle předpisu SŽDC (ČD) S2/3, kap. III, Oddíl F, se dále vizuálně zjišťuje: stav železničního svršku výhybek, přípojných polí a oblouků v navazujících úsecích kolejí,  
... – držečnost upevňovadel,  
– stav pražců, ...  
Zaměstnanec ST pověřený kontrolou může na základě pravidelné prohlídky výhybek nařídit podrobnou kontrolu stavěcího soutyčí zámečnickou četou pro opravy výhybek.“*

## **Zjištění:**

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

Nedostatky v provádění posunu:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„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) 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,“;*
- § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Činnosti při provádění posunu ... se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“;*
- čl. 431 SŽDC D1:  
*„ ... Při posunu se výhybky přestavují podle pokynů vedoucího posunové čety; při posunu bez posunové čety (kromě posunu SHV) podle pokynů zaměstnance řídicího posun. ...“;*
- čl. 1687 SŽDC D1:  
*„Svolení k posunu je souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. ... Bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat.“;*
- čl. 1692 SŽDC D1:  
*„Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se svolením výpravčího. Výpravčí smí dát svolení k posunu, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová, parní) všech činných hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu;  
Při tomto svolení oznámí výpravčí zaměstnanci řídicímu posun nebo vedoucímu posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat:  
a) na kterých kolejích určených pro jízdu vlaků je dovoleno posunovat;  
b) čas, kdy se smí zahájit posun; čas, kdy má být povolený posun nejpozději ukončen; ...  
d) čas, kdy se musí ostatní koleje určené pro jízdu vlaků uvolnit; ...“;*
- čl. 1744 SŽDC D1:  
*„Zaměstnanec řídicí posun nebo vedoucí posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, musí včas před zahájením posunu informovat výpravčího o požadované technologii posunu (požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr*

*provádět posun, předpokládaná doba posunu), pokud není tato technologie uvedena v TTP nebo v technologických pomůckách GVD (Plán obsazení dopravních kolejí, Grafikon provozních procesů stanice, Pokyny pro výkon dopravní služby nebo Rozvrh sjednaných pravidelných obsluh vleček).“;*

- čl. 58 SŽDC (ČD) Z1:

*„Obsluhující zaměstnanec musí při činnostech souvisejících s obsluhou ZZ vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených interními předpisy ČD, ZDD a ostatními TNP.*

*Nemůže-li obsluhující zaměstnanec bezpečnost železničního provozu zajistit obsluhou ZZ nebo je-li tak nařízeno, musí ji zajistit zavedením dopravních opatření.“*

Nedostatky v provádění kontrolní činnosti:

- čl. 3.33 ČSN 73 6363-2:

*„provozní odchylka*

*odchylka od projektované nebo předepsané hodnoty geometrické veličiny na provozované trati, definovaná ve dvou stupních:*

*– AL – mez sledování (Alert Limit): pokud je stanovená hodnota překročena, je třeba stav GPK posoudit a vzít v úvahu při plánování udržovacích prací;*

*– IL – mez zásahu – opravy (Intervention Limit): pokud je stanovená hodnota překročena, je třeba provést udržovací práce tak, aby před příští kontrolou nedošlo k překročení mezní provozní odchylky“;*

- čl. 3.34 ČSN 73 6363-2:

*„mezní provozní odchylka*

*odchylka od projektované nebo předepsané hodnoty geometrické veličiny na provozované trati, která nesmí být překročena, definovaná jako:*

*– IAL – mez bezodkladného zásahu (Immediate Action Limit): pokud dojde k překročení stanovené hodnoty, je nutné provést bezodkladně opatření k zajištění bezpečnosti provozu“.*

#### **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.

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**

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**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

#### **4.3.2 Pracovní faktory**

Drážní inspekce se v souvislosti se šetřením pracovních faktorů zabývá i systémem organizace pracovní doby zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců v souvislosti s vlivem únavy na jejich jednání. Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU byl v tomto případě proveden podrobně pouze rozbor předposlední a poslední směny zúčastněného strojvedoucího. Kromě toho však Drážní inspekce provedla i podrobný rozbor problematiky pracovní doby v obecné rovině, tedy i nad rámec konkrétních zjištění v případě dané MU. **Části níže uvedeného textu, které jsou odlišeny orámováním a podbarvením, přímo nesouvisí se šetřenou mimořádnou událostí, nicméně jsou nezbytné pro ucelený rozbor stavu vztažných právních předpisů.**

Zúčastněný strojvedoucí má v pracovní smlouvě sjednáno místo výkonu práce v Litoměřicích a pravidelné pracoviště pro účely cestovních náhrad ve městě, které je jeho bydlištěm.

Předchozí směnu strojvedoucí dle provozního záznamu započal dne 31. 10. 2020 v 16:10 h v žst. Liptovský Hrádok (Slovenská republika) režijní jízdou, řízení HDV započal téhož dne v 17:33 h v žst. Varín a ukončil dne 1. 11. 2020 v žst. Kolín v 5:44 h (konec výkonu uveden v 5:45 h), následně se přesunul do místa bydliště, kam dorazil v 8:30 h téhož dne. Z výpisů z informačních systémů provozovatelů drah bylo zjištěno, že během

jízdy měly vlaky řízené zúčastněným strojvedoucím pobyt delší než 15 min v železničních stanicích Llava (18:35 – 18:51 h, tj. 16 min), Malacky (21:48 – 22:15 h, tj. 27 min), Břeclav (23:04 – 23:21 h, tj. 17 min), Říkonín (1:07 – 2:33 h, tj. 86 min, avšak v tomto případě včetně posunu a odstavení vozů), Brno-Maloměřice (3:09 – 3:26 h, tj. 17 min).

Na následující (tzn. předmětnou) směnu nastoupil strojvedoucí dle provozního záznamu v místě bydliště dne 6. 11. 2020 ve 12:15 h. Cca ve 13:30 h dorazil vlakem do žst. Kolín. K mimořádné události došlo ve 13:55 h tamtéž.

Pracovní cesty strojvedoucího nezačínaly a nekončily ve sjednaném místě výkonu práce (Litoměřice), ale v pravidelném pracovišti pro účely cestovních náhrad (bydliště). Z Provozního záznamu vyplývá, že dopravce RM Lines započítával do délky směny přesuny z místa pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad (v tomto případě bydliště) do místa počátku řízení HDV a naopak do směny nezapočítával přesuny z místa ukončení řízení HDV (místa výkonu práce) do sjednaného místa pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad (v tomto případě bydliště). Prakticky tedy rozděloval směnu na dobu, kdy strojvedoucí řídí nebo bude řídit HDV, přičemž v této části respektoval limitní délku směny stanovenou § 13 odst. 1 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., a na dobu po skončení řízení HDV, kdy za případný přesun po ukončení řízení drážního vozidla strojvedoucímu vyplácel plnou mzdu, avšak nepovažoval jej za součást směny ve smyslu předmětného nařízení vlády. V případě dopravce RM Lines tedy nedocházelo k přímému ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, neboť strojvedoucí neřídil HDV po uplynutí doby stanovené předmětným nařízením vlády.

Pro podrobný rozbor dané problematiky jsou zásadní definice pojmů „směna“ a „režijní jízda“. Směnou je dle § 78 odst. 1 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb. část týdenní pracovní doby bez práce přesčas, kterou je zaměstnanec povinen na základě předem stanoveného rozvrhu pracovních směn odpracovat. Nařízení vlády tuto definici pro zaměstnance v drážní dopravě nijak nezužuje, přestože toto obecné ustanovení může být z hlediska bezpečnosti drážní dopravy problematické. Zásadní jsou v definici termíny „předem stanovený rozvrh“ a „bez práce přesčas“, které umožňují výklad, že po uplynutí délky předem plánované směny pokračuje strojvedoucí v práci přesčas. Dle ustanovení § 93 odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb. může práci přesčas zaměstnavatel zaměstnanci nařídit jen z vážných provozních důvodů, avšak i na dobu nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami. Vážným provozním důvodem může v drážní dopravě nepochybně být například nemožnost odstavení vlaku ve vhodné stanici. Právní předpisy takový výklad umožňují, a v současné době je tedy pouze na zaměstnavateli, zda tuto možnost beze zbytku využije, resp. je na strojvedoucím a jeho „statečnosti“, jestli s odkazem na bezpečnost další jízdu odmítne (viz § 106 odst. 2, příp. 4 zákona č. 262/2006 Sb.). Může tak docházet (i po vzájemné dohodě) k naplánování směny (tras vlaků a jejich jízdních řádů) v souladu s právními předpisy a následně k prodloužení pracovní doby na základě prostojů plynoucích z provozních situací. Přestože na základě zkušenosti lze některé takové prostoje předpokládat, nemusí být brány v potaz předem, neboť zohlednit takové předpoklady ustanovení § 93 odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb. neukládá, a nemusí být brány v potaz ani před koncem směny, pokud existuje ve smyslu téhož ustanovení vážný provozní důvod. Zásadním bezpečnostním rizikem je v tomto případě řízení drážního vozidla při práci přesčas po ukončení směny o délce stanovené § 13 odst. 1 nařízení vlády č. 589/2006 Sb. a rovněž zkrácení délky odpočinku mezi dvěma směnami o dobu práce přesčas.

K režijní jízdě ustanovení § 13 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb. uvádí, že režijní jízda zaměstnance drážní dopravy na dráze celostátní, regionální a vlečce se započítává do pracovní doby (tedy nejen do směny, ale do pracovní doby obecně). Klíčová je však definice režijní jízdy uvedená v § 3 písm. e) nařízení vlády č. 589/2006 Sb.:

*„e) režijní jízdou doba potřebná pro přemístění zaměstnance ze **sjednaného místa výkonu práce** do jiného místa výkonu práce před jeho začátkem nebo doba potřebná pro přemístění z místa výkonu práce do jiného místa výkonu práce v jeho průběhu nebo doba potřebná k přemístění z místa výkonu práce do **sjednaného místa výkonu práce** po skončení pracovního výkonu,“*

Doba potřebná pro přemístění zaměstnance ze **sjednaného místa výkonu práce** do jiného místa výkonu práce před jeho začátkem tedy režijní jízdou je, naproti tomu doba potřebná pro přemístění zaměstnance z **pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad** (např. místa bydliště) do jiného místa výkonu práce před jeho začátkem režijní jízdou není. Obdobně tomu je při návratu na konci pracovní doby.

Na tomto místě je třeba konstatovat, že vzhledem k uvedené definici postupuje dopravce RM Lines **nad rámec předmětného nařízení vlády**, když započítává do délky směny dobu, která dle právních předpisů nenaplnuje definici režijní jízdy. Na druhou stranu, právě samotná skutečnost, že předmětná doba nemusí být jiným dopravcem do směny započítána, znamená systémové bezpečnostní riziko, neboť není podstatné, odkud strojvedoucí jede na místo, kde začne řídit DV, ale jak dlouho tam jede, a tedy jak dlouho bude následně schopen bezpečně řídit DV.

Strojvedoucí může být účelově (a to i po vzájemné dohodě se zaměstnavatelem) vyslán na pracovní cesty, resp. k výkonu práce nikoliv ze **sjednaného místa výkonu práce**, ale z **pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad** (např. místa bydliště) do místa vzdáleného několik hodin jízdy vlakem jako cestující (v horším případě automobilem jako řidič), potom nastoupit směnu o délce až 13 h, resp. až 15 h jako strojvedoucí a následně se opět několik hodin vracet zpět. Taková praxe významně snižuje bezpečnost.

K ještě zásadnějšímu snížení bezpečnosti může docházet v případech, kdy má strojvedoucí v pracovní smlouvě účelově sjednáno místo výkonu práce například „Česká republika“, což znamená, že se strojvedoucí formálně neustále nachází v místě výkonu práce, kam ho prakticky (až na výjimky) může zaměstnavatel vyslat vykonat práci bez jeho souhlasu, přičemž se nejedná o pracovní cestu ve smyslu § 42 zákona č. 262/2006 Sb., čímž se eliminuje i „*doba potřebná pro přemístění z místa výkonu práce do jiného místa výkonu práce v jeho průběhu*“, tedy režijní jízda v průběhu jedné směny. Následně je možné dělení pracovní doby do jednotlivých směn o to více přizpůsobovat a přesuny mezi jednotlivými místy výkonu práce prakticky zahrnovat do doby odpočinku. Sjednávat v pracovní smlouvě místo výkonu práce šířeji než jednu obec připouští § 34a zákona č. 262/2006 Sb. Ve všech těchto případech náleží strojvedoucímu cestovní náhrady dle § 152 zákona č. 262/2006 Sb., samozřejmě se strojvedoucí může se zaměstnavatelem domluvit na vyplácení mzdy nebo jiném finančním plnění nad rámec právních předpisů.

**Výše popsaným jednáním dochází k obcházení principu omezení doby řízení délkou směny a principu režijních jízd jakožto součástí směn, tj. obcházení zásadních bezpečnostních prvků, které mají zajistit, že strojvedoucí budou řídit drážní vozidla řádně odpočatí, resp. že jejich zaměstnavatelé jim k tomu vytvoří podmínky.**

Text nařízení vlády předpokládá, že strojvedoucí budou pravidelně dojíždět na **sjednané místo výkonu práce**, kde výkon práce započne a kam se následně po 13 h, resp. 15 h strojvedoucí vrátí. Takové sjednané místo výkonu práce, kam strojvedoucí dojíždí bez nároku na cestovní náhrady, bývá většinou v okolí jeho bydliště. Takový předpoklad ale nereflektuje současný stav české železnice, kdy dopravce s minimem poboček obsluhuje celou síť. Právní předpisy tedy v současné době nedokáží efektivně zamezit výše popsaným situacím a umožňují je.

Mezi cestou ze **sjednaného místa výkonu práce** a cestou z **pravidelného pracoviště pro určení cestovních náhrad** však není z hlediska odpočatosti strojvedoucího zásadnější rozdíl. Z toho důvodu Drážní inspekce doporučuje upravit definici režijní jízdy tak, aby režijní jízdou byla i *doba potřebná pro přemístění zaměstnance z pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad do jiného místa výkonu práce před jeho začátkem, doba potřebná pro přemístění v rámci místa výkonu práce v jeho průběhu, doba potřebná k přemístění z místa výkonu práce do pravidelného pracoviště pro účely cestovních náhrad po skončení pracovního výkonu* (čímž se řeší situace, kdy je v pracovní smlouvě místo výkonu práce sjednáno širěji než jedna obec). Režijní jízdou by neměla být pouze **doba odpočinku mezi směnami, kdy se strojvedoucí nepřemísťuje, a tedy následující směnu začíná v totožné obci, kde předchozí směnu** (předchozí řízení drážního vozidla nebo režijní jízdu) **ukončil**.

Novela nařízení vlády č. 589/2006 Sb., která bude účinná od 1. 1. 2022, sice zpřísňuje znění § 13 odst. 1 tohoto nařízení ohledně nejvyšší přípustné délky směny obsahující režijní jízdu a přidává další odstavce týkající se směn rozdělených na více částí a evidence dob režijních jízd, avšak změnu definice samotné režijní jízdy neřeší, přestože je v dané problematice klíčová. Stejně tak novela v případě řízení drážního vozidla pouze na území České republiky nadále časově neomezuje dobu řízení, ale omezuje pouze délku směny (čímž explicitně nevyklučuje případnou přesčasovou práci).

Z praktického hlediska je určitě k diskusi výraznější prodloužení délky směny, resp. pracovní doby o délku režijní jízdy na jejím konci, kdy strojvedoucí již neřídí drážní vozidlo, nelze však diskutovat o tom, že každý takový přesun má být režijní jízdou a součástí směny, aby nemohlo dojít k započítání takového přesunu do doby odpočinku mezi směnami.

V tomto případě tedy délka předchozí směny předmětného strojvedoucího dle dopravce dosáhla délky 13:35 h v souladu s ustanovením § 13 odst. 1 nařízení vlády č. 589/2006 Sb. Následoval proplacený přesun do místa bydliště v délce 2:45 h. Odpočinek mezi směnami po odečtení uvedeného přesunu činil 123:45 h. Zaměstnavatel v tomto případě fakticky zajistil podmínky pro odpočinek mezi směnami.

Vzhledem k tomu, že strojvedoucí během předchozí směny řídil drážní vozidlo na území České republiky a současně na území jiného členského státu Evropské unie po dobu alespoň jedné hodiny z této směny, byl nepochybně zaměstnancem mezinárodní drážní dopravy ve smyslu ustanovení § 2 písm. c) bodu 2. nařízení vlády č. 589/2006 Sb.

Dobou řízení v mezinárodní drážní dopravě je dle § 3 písm. f) nařízení vlády č. 589/2006 Sb. doba, po kterou zaměstnanec mezinárodní drážní dopravy řídí drážní vozidlo nebo je ve vozidle přítomen a je za něj odpovědný, s výjimkou doby plánované pro přípravu nebo odstavení drážního vozidla.

Jelikož strojvedoucí řídil i v noční době, měl mu dopravce RM Lines rozvrhnout pracovní dobu tak, aby denní doba řízení (doba řízení mezi dvěma odpočinky) nepřekročila 8 hodin. To se však nestalo a doba řízení dosáhla 12:11 h, čímž došlo k porušení § 15e nařízení vlády č. 589/2006 Sb.

Přesnou definici „denní doby řízení“ předmětné nařízení vlády neobsahuje, nicméně její význam lze dle Drážní inspekce dovodit. V první řadě je třeba odmítnout, že by se snad mohlo jednat o dobu řízení v denní době, tj. mimo noční dobu. Samotný text ustanovení § 15e nařízení vlády č. 589/2006 Sb. zní: *„Zaměstnavatel rozvrhne pracovní dobu zaměstnance mezinárodní drážní dopravy tak, aby denní doba řízení činila nejvýše 9 hodin a u zaměstnance pracujícího v noční době (činila denní doba řízení – poznámka DI) nejvýše 8 hodin.“* Jedná se tedy o limitní délku řízení v rámci jedné směny, která noční dobu buď zahrnuje (pak 8 h), nebo nezahrnuje (pak 9 h), nikoliv o možnost řídit drážní vozidlo v rámci jedné směny během denní doby až 9 a následně pak ještě v noční době až 8 hodin (nebo naopak), kdy by jediným kritériem zůstalo v součtu nepřekročit 13, resp. 15 hodin dle § 13 odst. 1 nařízení vlády č. 589/2006 Sb. Dále Drážní inspekce vycházela z analogie se silniční dopravou (NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 561/2006 jasnou definici obsahuje), a v neposlední řadě z Ustanovení 7 přílohy (Dohoda) SMĚRNICE RADY 2005/47/ES, z něhož předmětné pravidlo vychází a z něhož lze dovodit i význam „denní doby řízení“ v § 15e nařízení vlády č. 589/2006 Sb. Je nutno přihlídnout i k tomu, že Ustanovení 7 přílohy (Dohoda) SMĚRNICE RADY 2005/47/ES v českém jazyce používá pojmy „denní služba“ a „noční služba“, které předtím v Ustanovení 2 nedefinuje. Naopak v Ustanovení 2 definuje pojem „noční směna“, který však následně v textu Dohody není nikde použit. Z textu Dohody v anglickém, německém a dokonce i slovenském jazyce je však zřejmé, že noční služba a noční směna mají stejný význam. Přestože jednotlivé překlady mají stejnou právní váhu, takové nesoulady, resp. chyby v překladu nepochybně přispívají k nepřehlednosti dané problematiky.

Zaměstnanci mezinárodní drážní dopravy, který řídí samostatně drážní vozidlo, má zaměstnavatel na základě § 15d nařízení vlády č. 589/2006 Sb. poskytnout nejdéle po 6 hodinách nepřetržité práce přestávku v práci na jídlo a oddech v trvání nejméně 45 minut, pokud je pracovní doba zaměstnance mezinárodní drážní dopravy delší než 8 hodin. Tato přestávka může být rozdělena do několika částí v trvání nejméně 15 minut. To je zásadní rozdíl oproti vnitrostátní drážní dopravě, kde se v současné době činnost strojvedoucího považuje za práce, které nemohou být přerušeny ve smyslu § 88 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., a zaměstnanci se zajišťuje pouze přiměřená doba na oddech a jídlo. Nepřetržitou práci započal strojvedoucí v předchozí směně samostatným řízením HDV v 17:33 h a do 0:18 h následujícího dne skutečně měl 3 odpovídající příležitosti v délce celkem 60 minut, kdy mohl přestávku čerpat. Stejně tak v části směny od 23:21 h měl k čerpání přestávky nepochybně dostatek prostoru. Zda přestávky skutečně čerpal, není možné zpětně prokázat, naopak je možné zpochybňovat, zda pobyt ve stanici o délce 16 minut umožňuje plnohodnotné čerpání přestávky, včetně opuštění drážního vozidla.

**Vzhledem ke zjištěným porušením ustanovení právních předpisů, nemožnosti prokazatelně hodnotit dodržení dalších ustanovení právních předpisů a popsané praxi významně snižující bezpečnost využitím nedostatků právních předpisů by dle Drážní inspekce bylo z hlediska bezpečnosti vhodné se pracovní dobou zaměstnanců v drážní dopravě (zejména pak strojvedoucích) podrobněji zabývat. Současnou existenci rozdílů mezi pravidly ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě hodnotí DI jako nesystémovou. Je třeba nastavit jasná pravidla pro dobu odpočinku,**

podmínky jeho možného krácení, upravit definici režijní jízdy, stanovit nejvyšší denní dobu řízení (nikoliv pouze délkou směny, tj. omezit řízení přesčas), rozhodnout jednoznačně o povinnosti četnosti a délce přestávek, a pokud bude nadále umožněno čerpání přiměřené doby na oddech a jídlo, stanovit i pro ni povinnost četnosti a délky. To vše na základě nejnovějších poznatků z analýzy fyziologických procesů biorytmů a jejich vlivu na únavu, resp. bezpečnost. Čerpání přestávek (popř. přiměřené doby na oddech a jídlo) je rovněž třeba u osob řídících drážní vozidlo evidovat, obdobně, jako je tomu analogicky u řidičů nákladních automobilů. Dále je třeba pro posílení právní jistoty adresátů zákona č. 262/2006 Sb. a nařízení vlády č. 589/2006 Sb. a vyloučení různých výkladů přímo v předpisech jednoznačně definovat (popř. odkázat na definici v jiných předpisech) pojmy „denní doba“, „denní doba řízení“, „práce v noci“ a „noční směna“.

V souvislosti s předmětnou MU nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Při šetření nebylo u zúčastněných zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou. Mimo příčinnou souvislost se vznikem MU bylo zjištěno nedodržení limitní délky denní doby řízení při předchozí směně zúčastněného strojvedoucího jakožto zaměstnance mezinárodní drážní dopravy.

#### **Zjištění:**

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

- § 15e nařízení vlády č. 589/2006 Sb.:

*„Zaměstnavatel rozvrhne pracovní dobu zaměstnance mezinárodní drážní dopravy tak, aby denní doba řízení činila nejvýše 9 hodin a u zaměstnance pracujícího v noční době nejvýše 8 hodin. Celková doba řízení může činit nejvýše 80 hodin v období dvou týdnů po sobě jdoucích.“*

#### **4.3.3 Organizační faktory a úkoly**

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

#### **4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím**

Při šetření nebyly 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 přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

#### **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**

S ohledem na zjištěné faktory a okolnosti vzniku MU nemá dohled bezpečnostního orgánu souvislost s předmětnou MU.

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

Provozovatel dráhy 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. 2010 do vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální 6 obdobných MU, kdy došlo k vykolejení DV. Bezprostřední příčinou těchto MU bylo překročení mezních provozních odchylek GPK:

- ze dne 7. 9. 2011 v [žst. Přerov](#), kde došlo vykolejení dvou tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Vn 48221. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla ztráta svislé kolové síly pravého kola 1. nápravy, ve směru jízdy vlaku, předního podvozku taženého drážního vozidla Zas 37 80 7850 148-3 v důsledku závady v geometrických parametrech staniční koleje č. 46 a celé křižovatkové výhybky č. 208ab, části „a“, v žst. Přerov.

Provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, Drážní inspekce doporučila:

- technologickými postupy stanovit interval pravidelných kontrol opotřebení (ojetí) jazyků, opornic a srdcovek ve výhybkách a profilu hlavy kolejnice nejen

v traťových a hlavních staničních kolejích, ale i ostatních staničních kolejích a měřením zjištěné veličiny dokumentovat.

Účelem je, aby se v jiných než traťových a hlavních staničních kolejích při pravidelných a doplňkových prohlídkách nespoléhalo pouze na vizuální posouzení skutečného stavu opotřebení (ojetí) jazyků, opornic a srdcovek ve výhybkách a profilu hlavy kolejnice odborně způsobilými osobami, které v souladu s technologickými postupy platnými v době vydání této zprávy na základě svého subjektivního posouzení rozhodnou o provedení kontroly nedosažení či nepřekročení mezních hodnot opotřebení (ojetí) měřením měřidly nebo šablonou PŠR-3, resp. rozhodnou o přijetí odpovídajících opatření pro zajištění bezpečnosti drážní dopravy.

Drážnímu úřadu doporučila přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah v České republice;

- ze dne 23. 5. 2013 v [žst. Kladno](#), kde došlo k vykolejení 4 drážních vozidel za odjezdu nákladního vlaku Pn 69060. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo překročení mezních provozních odchylek rozchodu koleje.

Drážní inspekce doporučila provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, aby do 30. 4. 2014 provedl mimořádnou prohlídku všech kolejí a výhybek uložených na dřevěných pražcích se zaměřením na stav dřevěných pražců a držebnost upevňovadel.

Drážní inspekce doporučila Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů dráhy v České republice;

- ze dne 28. 11. 2014 v [žst. Bohumín](#), kde došlo k vykolejení taženého drážního vozidla za jízdy vlaku Pn 49792. Bezprostřední příčiny vzniku MU bylo nezajištění požadované rámové tuhosti dopravní koleje č. 27, rozšíření rozchodu koleje a změna rozchodu koleje.

Drážní inspekce doporučila provozovateli dráhy České dráhy, a. s., dát do souladu prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy celostátní a obsah jednotných technologických postupů na ostatních dráhách, kterými stanoví odpovědnost vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců za bezpečnost při provozování dráhy, zejména pak za zajištění bezpečné obsluhy dráhy, údržby součástí dráhy pro bezpečné provozování dráhy, tj. za zajištění dodržení stavebnětechnických parametrů a dovolených opotřebení součástí dráhy a funkčnosti jejich částí, s postupy a odpovědností vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců obsaženou v používaných (převzatých) předpisech.

Drážní inspekce doporučila Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah v České republice, resp. opatření při procesu vydávání, popř. změny, osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy z hlediska úplnosti a správnosti systému zajišťování bezpečnosti.

- ze dne 30. 8. 2016 v [žst. Kolín](#), kde došlo k vykolejení šesti tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 360542. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo



překročení mezních provozních odchylek rozchodu koleje a změny rozchodu koleje ve výměnové části výhybky č. 38.

Drážní inspekce doporučila Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření směřujícího k zajištění úpravy dosavadního systému interní kontroly provozovatelů drah tak, aby plně zajišťoval dodržování technologických postupů těchto provozovatelů pro zjišťování, evidování a odstraňování závad na železničním svršku (překročení provozních odchylek GPK, stav kolejnicových podpěr a upevňovadel, atp.), resp. že nedostatky při plnění pracovních povinností dle technologických postupů provozovatele dráhy na všech úrovních řízení budou včas odhaleny a budou přijata účinná opatření k nápravě.

- ze dne 27. 7. 2017 v [žst. Novosedly](#), kde došlo k vykolejení vlaku Pn 68253 na staniční koleji č. 3. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla jízda vlaku po koleji v nevyhovujícím technickém stavu, kdy došlo po zatížení koleje k překročení mezních provozních odchylek rozchodu koleje. Drážní inspekce doporučila Drážnímu úřadu:
  - zajistit vlastním opatřením, aby na dráhách železničních měření hodnot celkového převýšení koleje měřicími prostředky, a tím i výsledné výstupy byly nezkreslené a vždy jednoznačné tak, aby bylo bezpečně zajištěno, že na základě těchto výstupů a jejich vyhodnocení bude možné veličinu převýšení koleje správně posoudit, dodržet tak žádoucí standard údržby, nebo učinit případná opatření v souvislosti s předcházením mimořádným událostem;
  - zajistit vlastním opatřením, aby příslušní provozovatelé dráhy bezodkladně, nejpozději do poloviny roku 2019, jasně stanovili postupy vyhodnocování výstupů z měření a postupy práce pro všechny zaměstnance, kterých se daná problematika týká, a prokazatelně proškolili zaměstnance pracující s výstupy z měřicího vozíku Krab;
- ze dne 8. 8. 2017 v [žst. Bohumín](#), kde došlo k vykolejení dvou tažených drážních vozidel za jízdy posunového dílu. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla ztráta svislé kolové síly levého kola 1. nápravy, ve směru jízdy vlaku, předního podvozku taženého drážního vozidla CZ-ČDC 31 54 5958 849-9 Eas107.13 v důsledku nerovnoměrně naloženého nákladu a závad v geometrických parametrech koleje ve výhybce č. 606 železniční stanice Bohumín (obvod Bohumín-Vrbice).

Drážní inspekce doporučila Drážnímu úřadu:

- přijetí vlastního opatření směřujícího ke stanovení těch udržovacích prací, po kterých pro zajištění stability koleje, a to zejména stability koleje ve výhybce a v bezстыkové koleji, je nezbytné provést kvalitní úpravu směrového a výškového uspořádání koleje nasazením strojní linky nebo automatické strojní podbíječky a jejich zapracování do technologických postupů provozovatele dráhy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Současně v rámci své pravomoci působit na ostatní provozovatele drah železničních, aby obdobným způsobem stanovili a do vlastních technologických postupů zapracovali udržovací práce, po kterých pro zajištění stability koleje a zejména pak stability koleje ve výhybce a v bezстыkové koleji je nezbytné provést kvalitní úpravu směrového a výškového uspořádání koleje nasazením strojní linky.

## 5 ZÁVĚRY

### 5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- překročení mezních provozních odchylek rozchodu koleje a změny rozchodu koleje ve výměnové části výhybky č. 106 následkem nedostatečné držečnosti upevňovadel na vyžilých dřevěných pražcích z důvodu nepřijetí odpovídajících opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Prispívající faktor mimořádné události nebyl DI zjištěn.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

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

Causal factor:

- exceeding of the safety limit of track gauge and change of gauge in the part of the switch No. 106 as a result of insufficient holding of fastenings on the rotten wooden sleepers due to failure to adopt adequate measures to ensure safe railway operation and railway transport operating.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

### 5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- s příčinou vzniku mimořádné události seznámit do 28. 2. 2021 vedoucí zaměstnance všech organizačních složek OŘ Praha;
- s výsledky šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události seznámit do 28. 2. 2021 všechny zaměstnance aparátu Správy tratí Praha východ, vedoucí provozních středisek, vrchní mistry tratí, mistry tratí a traťové dělníky-obchůzkáře. Zároveň klást větší důraz na dodržování kontrolní činnosti, přenos informací a plánování opravných zásahů, držečnost upevňovadel atd.

Dopravce RM LINES nepřijal a nevydal žádná opatření.

### Measures taken since the occurrence

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

- the leader employees of all organizational units of the Prague Regional Directorate were acquainted with the cause of the occurrence to 28<sup>th</sup> February 2021;
- all employees of the Track Management of Prague East, the leaders of operation centers, leaders of railway track masters, railway track masters and track workers – patrolmen were acquainted with the results of the investigation of the causes and circumstances of the occurrence to 28<sup>th</sup> February 2021. At the same time, there will be placed the greater emphasis on compliance with control activities, information transfer and corrective action planning, holding of fastenings, etc.

The railway undertaking RM LINES did not take any measures.

### 5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- udělené svolení k posunu traťového dispečera neobsahovalo všechny předepsané informace;
- neodstranění opakující se závady rozchodu koleje v hladině IL na hrotech jazyků výhybky č. 106.

U dopravce RM LINES:

- sdělení neúplných informací při žádosti o svolení k posunu.

### Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- the permission for shunting operation ordered by the line dispatcher did not contain all the prescribed information;
- failure to remove the recurrent track gauge defects in the IL level on the switch tongue of the switch No. 106.

At the railway undertaking RM LINES:

- failure to transmit complete information when requesting the permission for 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:

Ministerstvu práce a sociálních věcí ve spolupráci s Ministerstvem dopravy:

- iniciovat změnu ustanovení nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, tak, aby pro výkon práce zaměstnanců v dopravě byla stanovena jasná pravidla pro dobu odpočinku a podmínky jeho možného krácení, stanovena nejvyšší denní doba řízení drážního vozidla (nikoliv pouze délkou směny, tj. omezení řízení přesčas), upravena definice režijní jízdy, stanovena povinnost četnosti a délky přestávek, a pokud bude nadále umožněno čerpání přiměřené doby na oddech a jídlo, aby i pro ni byla stanovena povinnost četnosti a délky, a dále aby byla stanovena povinnost čerpání přestávek (přiměřené doby na oddech a jídlo) minimálně u osob řídících drážní vozidlo evidovat. Dále je třeba pro posílení právní jistoty adresátů zákona č. 262/2006 Sb. a nařízení vlády č. 589/2006 Sb. a vyloučení různých výkladů přímo v předpisech jednoznačně definovat (popř. odkázat na definici v jiných předpisech) pojmy „denní doba“, „denní doba řízení“, „práce v noci“ a „noční směna“.

## SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to The Czech Ministry of Labour and Social Affairs in cooperation with The Czech Ministry of Transport:

- initiate change in the provisions of the Government Decree No. 589/2006 Coll., which determines the divergent regulation of the working hours and the rest periods

for the employees in transport, so that there will be determined the clear rules for work performance of the employees in transport: the rest period and the conditions of its possible shortening will be determined, the highest daily driving time of a rolling stock (not just the length of the shift, i.e. restrictions of driving overtime) will be determined, definition of overhead ride will be adjust, the maximum daily driving time will be determined, the definition of the shift and overhead ride will be modified, the obligation of frequency and length of the breaks will be determined, and when it will be allowed to take the reasonable time for rest and food, then the obligation of frequency and length of the reasonable time for rest and food would also be determined, and the obligation to register taken breaks (reasonable time for rest and food) at least for the train drivers will be determined. It is also necessary to strengthen the legal certainty of the addressees of Act No. 262/2006 Coll. and Government Decree No. 589/2006 Coll. and the exclusion of different interpretations clearly defined in the regulations (or refer to the definition in other regulations) terms „day time”, „daily driving time”, „work at night” and „night shift”.

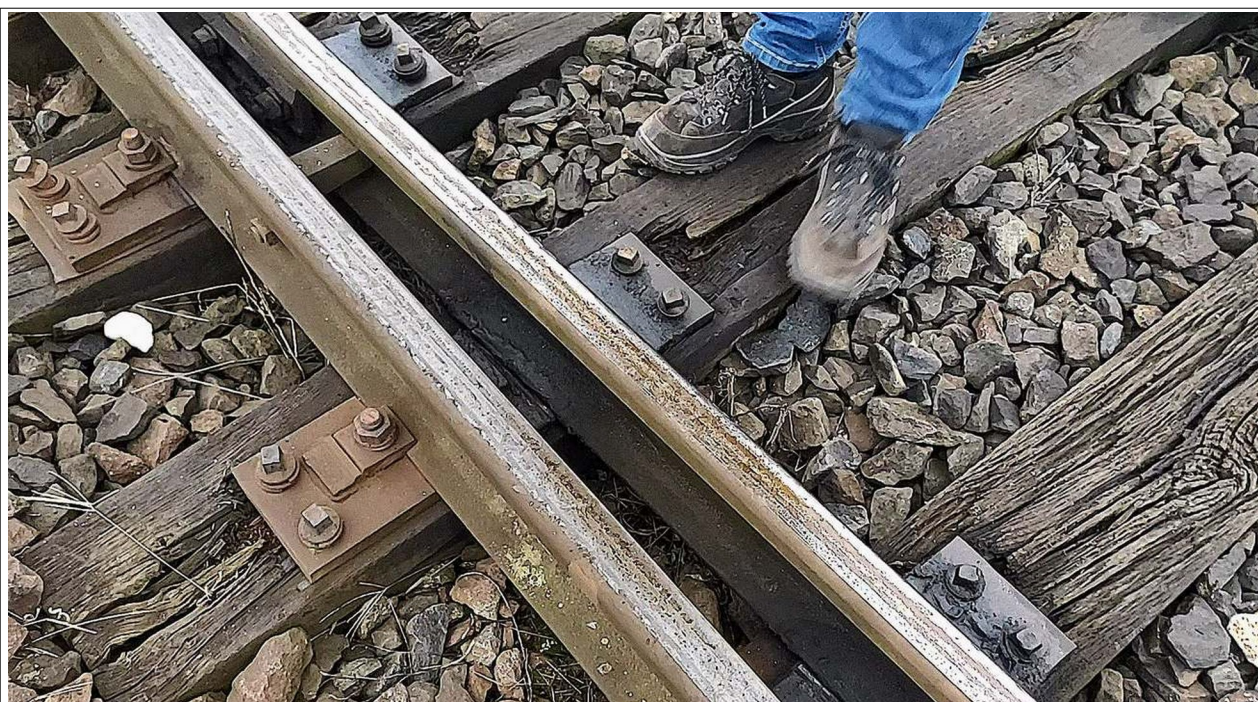
V Praze dne 21. ledna 2022

Michal Vrchovský, DiS. v. r.  
inspektor pracoviště Praha  
Územní inspektorát Čechy

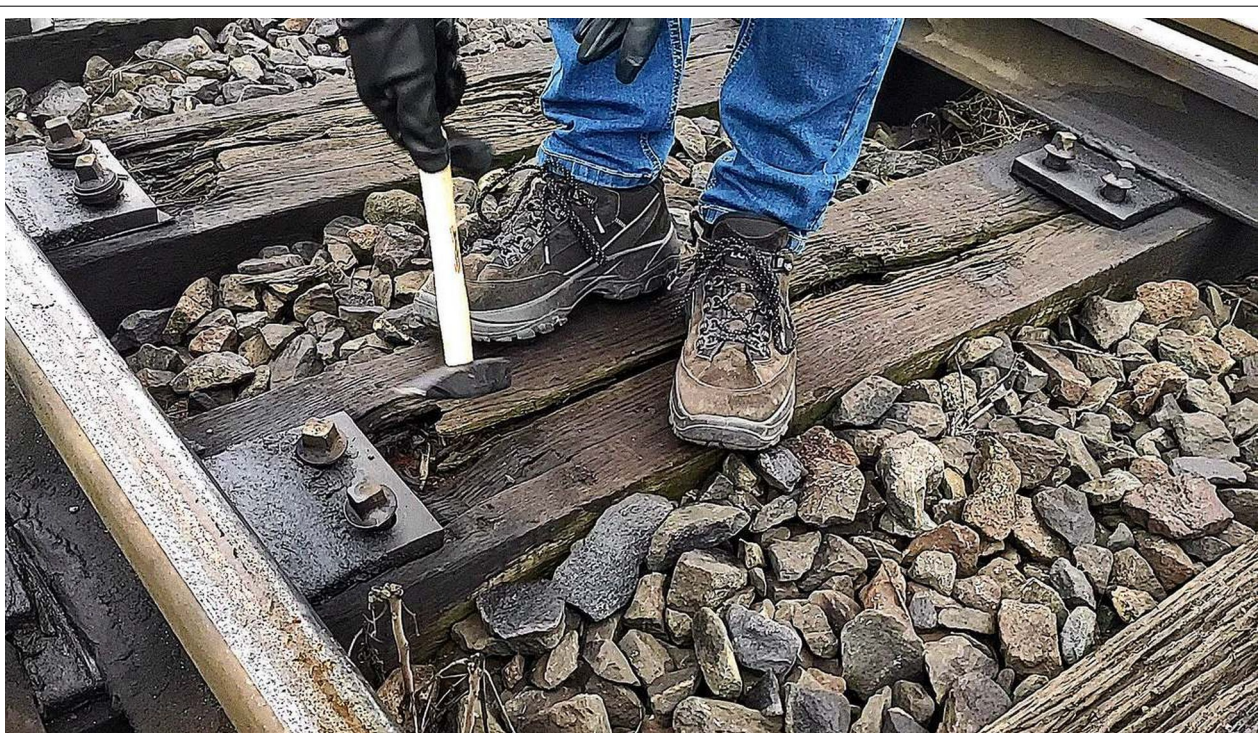
Ing. Jan Novák v. r.  
pověřen řízením pracoviště Praha  
Územní inspektorát Čechy

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

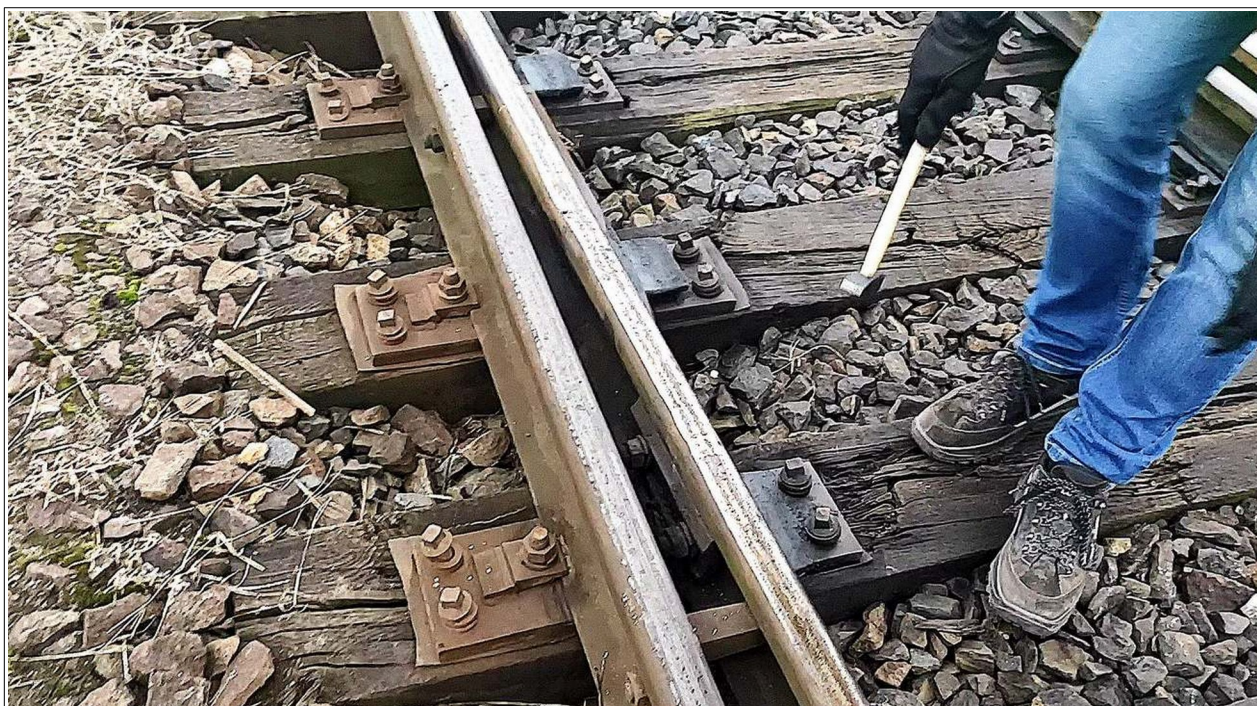
## PŘÍLOHY



Obr. č. 2: Na 6 prážkách okolo bodu „0“ došlo vlivem nedostatečné držebnosti vrtulí a vyžilych prážců k rozšíření rozchodu a posunu podkladnic pod jedoucím HDV. Vrtule byly při poklepu volné, některé šly volně vytáhnout. Zdroj: videozáznam DI

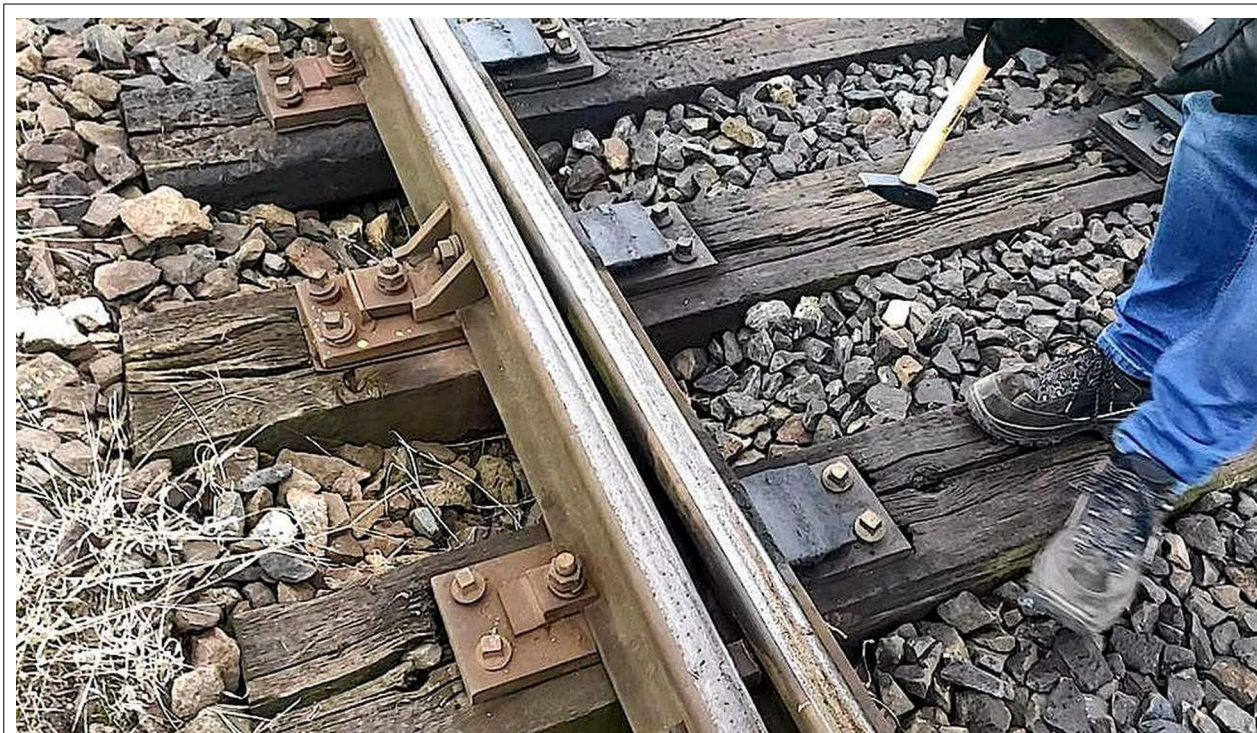


Obr. č. 3: Vyžilé prážce v místě vzniku MU. Zdroj: videozáznam DI



Obr. č. 4: Vyžilé pražce v místě vzniku MU.

Zdroj: videozáznam DI



Obr. č. 5: Vyžilé pražce v místě vzniku MU.

Zdroj: videozáznam DI