



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Srážka posunového dílu s lokomotivním vlakem Lv 184600 na dráze železniční,
celostátní, v železniční stanici Bakov nad Jizerou

Pondělí, 16. února 2015

Investigation Report of Railway Accident

Collision of shunting operation with a train (solo running locomotive) No. 184600
at Bakov nad Jizerou station

Monday, 16th February 2015

č. j.: 6-502/2015/DI



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

1 SOUHRN



Zdroj: Dražní inspekce

- Skupina události: nehoda.
- Vznik události: 16. 2. 2015, 13:21 h.
- Popis události: srážka posunového dílu s vlakem Lv 184600.
- Dráha, místo: dráha celostátní, železniční stanice Bakov nad Jizerou, 3. staniční kolej, km 82,116.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
ČD Cargo, a. s. (dopravce vlaku Lv 184600 a posunového dílu).
- Následky: 1 zraněný;
celková škoda 3 100 000 Kč.
- Bezprostřední příčiny:
- nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů při prováděném posunu.
- Příspěvající faktory:
- neřízení drážního vozidla ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled;

- nedostatečné (neúplné) a zavádějící pokyny a informace strojvedoucímu při udělení svolení k posunu bez určení místa, kam až smí na 3. staniční koleji posunovat, resp. nesdělení místa, ukončení posunové cesty na 3. staniční koleji před udělením souhlasu k posunu na tuto kolej, při jejím obsazení vlakem připraveným k odjezdu;
- nejasné a nesrozumitelné pokyny pro zajišťování bezpečnosti při posunu výpravčímu od strojvedoucího posunového dílu (zaměstnanec řídicího posun).

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro činnosti při provádění posunu zúčastněnými zaměstnanci.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Provozovateli dráhy SŽDC, státní organizace, a dopravci ČD Cargo, a. s.:

- plně realizovat bezpečnostní doporučení vydané Drážní inspekcí v souvislosti s MU v žst. Dolní Beřkovice ze dne 19. 6. 2014;
- vlastním opatřením zajistit znalost provozovatele dráhy o konkrétní stanovené odborné způsobilosti zaměstnanců dopravců pro provádění činností při provozování dráhy včetně její splnění před zahájením samostatného výkonu dopravní služby těmito zaměstnanci.

Drážnímu úřadu:

- plně realizovat bezpečnostní doporučení vydané Drážní inspekcí v souvislosti s MU v žst. Dolní Beřkovice ze dne 19. 6. 2014.

Důvodem uvedeného bezpečnostního doporučení je zjištění vyplývající z výsledků šetření předmětné MU, které potvrzuje skutečnost, že základním článkem řízení je kontrola, a že bez náročné a účinné kontrolní činnosti a důsledného projednávání zjištěných nedostatků nelze dosáhnout splnění stanovených bezpečnostních cílů k soustavnému zlepšování systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 16th February 2015, 13:21 (12:21 GMT).
- Occurrence type: trains collision.
- Description: collision of shunting operation with the train No. 184600 (solo running locomotive).
- Type of train: train No. 184600 (solo locomotive);
shunting operation.
- Location: Bakov nad Jizerou station, station track No. 3, km 82,116.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD Cargo, a. s. (RU of the shunting operation and the train No. 184600 - solo locomotive).
- Consequences: 1 injury (train driver of the shunting operation);
total damage CZK 3 100 000,-
- Direct cause:
- failure to comply with condition for running on sight by train driver at shunting operation.
- Contributory factor:
- failure to drive rail vehicle from the position with the best view;
 - insufficient (unclear) a confusing instructions given to the train driver when the shunting permission was being given – how far is possible to operate at the station track No. 3;
 - unclear and incomprehensible instructions for ensuring safety during the shunting operation from the train driver of a shunting operation to station dispatcher .
- Underlying cause:
- failure to comply with technological procedures of the infrastructure manager and railway undertaking for shunting operation by the participating employees.
- Root cause: none.
- Recommendations:
- 1) Addressed to infrastructure manager SŽDC, s. o. and to railway undertaking ČD Cargo, a. s.:
- fulfil the safety recommendations issued by RSIO in connection with incident in Dolní Beřkovice station, dated 19th June 2014;
 - by own arrangements to ensure knowledge of the infrastructure manager about professional competence of railway undertaking employees for carrying out activities in the rail operation.

2) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):

- fulfil the safety recommendations issued by RSIO in connection with incident in Dolní Beřkovice station, dated 19th June 2014.

The purpose of this recommendation are findings following from results of investigation of this accident, these confirm the reality, that the main segment of the management is the supervision. Without demanding and efficient supervision, consistent discussion of discovered lacks is not possible to reach set safety goals for systematic improvement of safety management system.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	5
2 Údaje týkající se mimořádné události	14
2.1 Mimořádná událost	14
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	14
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	14
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	17
2.2 Okolnosti mimořádné události	17
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	17
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	18
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	18
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	19
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	19
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	20
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	20
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	20
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	20
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	20
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	20
2.4 Vnější okolnosti	21
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	21
3 Záznam o podaných vysvětleních	21
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	21
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	21
3.1.2 Jiné osoby	28
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	28

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	28
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	32
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	34
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	35
3.3	Právní a jiná úprava	36
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	36
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	37
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení	45
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	45
3.4.2	Součásti dráhy	45
3.4.3	Komunikační prostředky	46
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	46
3.5	Dokumentace o provozním systému	48
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	48
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	51
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	52
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	52
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	52
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	52
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	53
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	53
4	Analýzy a závěry	53
4.1	Konečný popis mimořádné události	53
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	53
4.2	Rozbor	55
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	55
4.3	Závěry	57

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	57
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	57
4.3.1 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	57
4.4 Doplnující zjištění	58
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	58
5 Přijatá opatření	58
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	58
6 Bezpečnostní doporučení	59
7 Přílohy	60

Seznam použitých zkratk a symbolů

BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EDB	elektrodynamická brzda
EDD	elektronický dopravní deník
GPK	geometrická poloha koleje
GPS	Global Position System (Globální polohový systém)
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDV	hnací drážní vozidlo
HV	hnací vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
IN	interní norma
ING Lease	ING Lease (C.R.), s.r.o.
IZS	integrováný záchranný systém
JOS	jednotka organizační struktury ČD Cargo, a. s.
JZB	jednoduchá zkouška brzdy
LČ	lokomotivní četa
Lv	lokomotivní vlak
MU	mimořádná událost
OŘ	Oblastní ředitelství
OS	organizační složka
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy provozovatele dráhy
OZZD	odborně způsobilý zaměstnanec dopravce
PČR	Policie České republiky
PJ	Provozní jednotka
Pn	průběžný nákladní (označení druhu vlaku)
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PS	Provozní středisko
PZ	průkaz způsobilosti
RZS	rychlá záchranná služba
SD	státní dozor ve věcech drah
SK	staniční kolej
SOKV	středisko oprav kolejových vozidel
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDPP	Technologická dokumentace provozního pracoviště pro konkrétní železniční stanici nebo nákladiště
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej

TPÚ	technologické postupy úkonů
TRS	traťové rádiové spojení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	územní inspektorát
ÚP	Úřední povolení k provozování dráhy
UTZ	určené technické zařízení
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
VZ	vlakový zabezpečovač
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZZ	Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku 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, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídicích drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
SŽDC Bp 1	vnitřní předpis SŽDC Bp 1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 2. 9. 2013, č. j.: 31893/13-PERS, s účinností od 1. října 2013.
SŽDC D1	vnitřní předpis SŽDC D1 – Dopravní a návěstní předpis, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 17. 12. 2012, č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. července 2013.
SŽDC Dp 17 (prozatímní)	vnitřní předpis SŽDC Dp 17 (prozatímní) – Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 6. 2008, č. j.: 22957/08-OKS, v platném znění.

SŽDC Zam1	vnitřní předpis SŽDC Zam 1 - Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování drážní dopravy. Schváleno generálním ředitelem SŽDC dne 2. 7. 2014, č. j.: S 23 376/2014-O10. Účinnost od 1. 9. 2014 ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. 9. 2014).
SŽDC (ČD) Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC a dopravce ČDC, Předpis pro obsluhu radiových zařízení schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 16. listopadu 2000, č. j. 55962/2000-O11, účinnost od 1. 4. 2001, v platném znění.
KVs3-B-2010	vnitřní předpis dopravce (interní norma) ČD Cargo, a. s., směrnice KVs3-B-2010 Provoz a obsluha brzdových zařízení železničních kolejových vozidel, Změna č. 1, schválená provozním ředitelem dne 2. 12. 2013 s účinností od 3. 2. 2014, s platností do odvolání.
PERs28-B-2009	vnitřní předpis dopravce (interní norma) ČD Cargo, a. s., směrnice PERs28-B-2009 (Zkušební a výcvikový řád), schválený výkonným ředitelem ČDC dne 6. 4. 2009 s účinností od 1. 5. 2009, s platností do odvolání.
Opatření ředitele JOS (PJ)	Stanovení odborné způsobilosti zaměstnanců PJ Praha – rozsah znalostí ZDD a TDPP, potvrzení znalostí v kartách a seznámech znalostí, knihy normálíí, č. j.: 933/2013-14, ze dne 24. 10. 2013 s účinností od 1. 11. 2013.
PTs10-B-2011	vnitřní předpis dopravce (interní norma) ČD Cargo, a. s., Směrnice PTs10-B-2011 Lokomotivní čety, schválená členem představenstva ČD Cargo, a. s., pověřeným řízením provozního úseku dne 31. 10. 2014, s účinností od 1. 1. 2015.
SŘ žst. Bakov nad Jizerou	Staniční řád žst. Bakov nad Jizerou – Změna č. 2 schválená náměstkem ředitele OŘ pro řízení provozu Hradec Králové, účinnost od 1. 2. 2015.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 16. 2. 2015.

Čas: 13:21 h.

Dráha: železniční, celostátní.

Místo: trať 537 Praha-Vysočany – Turnov, žst. Bakov nad Jizerou, 3. SK, km 82,116.

GPS: 50°28'21.029"N 14°55'23.725"E.



Obr. č. 1: Pohled na místo vzniku MU

Zdroj: Dražní inspekce

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

Dne 16. 2. 2015 ve 13:17 h zastavil na 5. SK v žst. Bakov nad Jizerou vlak Pn 64670 dopravce ČDC. Tento vlak v žst. Bakov nad Jizerou mění směr jízdy, kdy po objetí HDV z čela vlaku na jeho konec a po provedení jednoduché zkoušky brzdy výpravčím žst. odjede vlak do žst. Bělá pod Bezdězem.

Vlak Pn 64670 byl tažen dvojicí HDV řady 753.7 zapojených v režimu vícenásobného řízení. Po zastavení v žst. byla dvojice HDV v čele vlaku vyvěšena od soupravy DV výpravčím žst. Bakov nad Jizerou. Po souhlasu k posunu daný signalistkou stavědla St 1 a nastoupení výpravčího na zadní stanoviště (stanoviště č. 1) druhého (taženého) HDV se posunový díl řízený strojvedoucím z předního stanoviště (stanoviště č. 1) prvního HDV rozjel z 5. SK směrem za výhybku č. 4. Odtud posun pokračoval po 3. SK směrem k výpravní budově a ke stavědlu St. 2 řízený strojvedoucím stále ze stejného stanoviště č. 1, které při tomto směru posunu bylo zadní na druhém HDV. Výpravčí byl stále na stanovišti č. 1, v daném případě na předním stanovišti sunutého HDV.

V době zahájení posunu HDV od vlaku Pn 64670 byla 3. SK v žst. Bakov nad Jizerou v posunovacím obvodu stavědla St. 2 obsazena vlakem Lv 72650/184600, sestaveným ze 2. HDV řady 742 zapojených v režimu vícenásobného řízení, jenž stál cca v km 82,143 před hlavním (odjezdovým) návěstidlem L3-13 připravený k odjezdu směrem do žst. Bělá pod Bezdězem.

Posunový díl ujel od výhybky č. 4 po 3. SK 373 m do km 82,116, kde narazil na konec vlaku Lv 184600, a došlo tak v čase 13:21 h ke srážce drážních vozidel.

Ohledáním místa vzniku MU bylo zjištěno, že od námezdníku výhybky č. 4 do místa srážky v km 82,116 je 3. SK vedena v přímém směru, v průjezdném průřezu této koleje se nenacházela žádná součást dráhy ani jiný předmět zakrývající výhled strojvedoucího na pojižděnou kolej. Výhybka č. 4 byla přestavena na 3. SK. Na místě srážky byly na kolejnicích zjevné stopy po smýkání kol HDV, pískování nebylo použito. V místě vzniku MU se nalézal posunový díl složený ze sunutého HDV 92 54 2 753 763-2, jehož čelo stálo v km 82,116, a z druhého HDV 92 54 2 753 762-4, z něhož byl posunový díl řízen. Vlastníkem obou HDV je společnost ING Lease (C.R), s. r. o., provozovatelem drážní dopravy ČDC. HDV 92 54 2 753 763-2 v čele posunového dílu mělo poškozené nárazníky, jejich deformační prvky na obou stranách HDV, poškozený čelník, stupačky na čele, poškozený pluh stanoviště č. 2, kabina stanoviště č. 1 byla oddělena od strojovny. Druhé HDV 92 54 2 753 762-4 mělo poškozené nárazníky, jejich deformační prvky a čelní stupačky, vše u stanoviště č. 2.

Ve vzdálenosti 4,2 m od čela posunového dílu ve směru posunu stál konec Lv 184600, resp. HDV 92 54 2 742 073-0 spojené s HDV 92 54 2 742 215-7 v čele vlaku. Vlastníkem a provozovatelem drážní dopravy obou HDV je ČDC. Nárazem při srážce byla obě HDV poškozena, došlo k deformaci nárazníků, promáčknutí čelníků, k deformaci karoserií, posunutí generátorů, spalovacích motorů a dalších součástí, celkový rozsah poškození obsahují zápisy z komisionálních prohlídek.

Při MU byl aktivován IZS.

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

MU ohlášena na COP DI dne: 16. 2. 2015, 13:53 h (tj. 0:32 h po vzniku MU).

Způsob ohlášení: telefonicky.

Ohlášeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČDC).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 16. 2. 2015, 16:30 h (tj. 3:09 h po vzniku MU).

Ohlášení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 10. 3. 2015, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu dozorování této MU.

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

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutné sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČDC):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec ČDC, PJ Praha;
- strojvedoucí vlaku Lv 184 600, zaměstnanec ČDC, PJ Praha;

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí žst. Bakov na Jizerou, zaměstnanec SŽDC, OŘ HKR, PO Turnov;
- dispoziční výpravčí žst. Bakov na Jizerou, zaměstnanec SŽDC, OŘ HKR, PO Turnov;
- signalistka stavědla St. 1, žst. Bakov na Jizerou, zaměstnanec SŽDC, OŘ HKR, PO Turnov;
- signalista stavědla St. 2, žst. Bakov na Jizerou, zaměstnanec SŽDC, OŘ HKR, PO Turnov.

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

Posunový díl:	Sestava posunového dílu:	Vlastník:	Provozovatel:
Délka posunového dílu (m):	33,32 HDV: 92 54 2 753 762 – 4	ING Lease	ČDC
Počet náprav:	8 HDV: nečinné 92 54 2 753 763 – 2	ING Lease	ČDC
Hmotnost (t):	144		
Potřebná brzdící %:	-		
Skutečná brzdící %:	-		
Chybějící brzdící %:	-		
Stanovená rychlost posunu: (km/h)	30		
Způsob brzdění:	II.		
Brzdy v poloze:	G.		

Pozn. k posunovému dílu od vlaku Pn 64670:

Posunový díl 2 x HDV 753.7, vlakové náležitosti od vlaku Pn 64670.

Vlak:	Lv 184600	Sestava vlaku:	Vlastník:	Provozovatel:
Délka vlaku (m):	27,16	1. HDV: 92 54 2 742 215 – 7	ČDC	ČDC
Počet náprav:	8	2. HDV: 92 54 2 742 073 – 0	ČDC	ČDC
Hmotnost (t):	128			
Potřebná brzdící %:	50			
Skutečná brzdící %:	65			
Chybějící brzdící %:	-			
Stanovená rychlost vlaku: (km/h)	80			
Způsob brzdění:	I.			
Brzdy v poloze:	P.			

Pozn. k vlaku Lv 184600:

Vlak Lv 184600 (2 x HDV 742) byl zabrzděn a připraven k odjezdu ze 3. SK do žst. Bělá pod Bezdězem, čekal na provedení výpravy vlaku. Obsazen pouze strojvedoucím na HDV v čele vlaku.

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

Železniční stanice Bakov nad Jizerou leží v km 82,065 železniční celostátní trati Praha-Vysočany – Turnov.

Stanice je vybavena staničním elektromechanickým zabezpečovacím zařízením se dvěma závislými stavědly. Výhybky jsou přestavovány ručně a uzamykány výměnovými zámky. Na obou stavědlech jsou instalovány ústřední zámky. Na stavědle St. 1 je kromě toho jeden elektromagnetický zámek. Na stavědle St. 2 jsou pak tři elektromagnetické zámky. Světelná návěstidla jsou nezávislá na poloze výhybek, návěstí na návěstidlech jsou rozsvěcovány signalisty. U výpravčího a na stavědlech St. 1 a St. 2 jsou kolejové

desky s optickou kontrolou světelných návěstidel. Kolejová deska u výpravčího je opatřena optickou kontrolou správného postavení vlakových cest, tlačítka a počítadly obsluh světelných přivolávacích návěstí. Na kolejové desce u výpravčího je pro stavědlo St. 2 umístěno tlačítko „Stůj“ a v osách kolejí jsou červené průsvitky a tlačítka jako upamatovací pomůcka obsazení kolejí.

Staniční kolej č. 3 je ve směru jízdy posunu od námezničku výhybky č. 4 až k místu vzniku MU vedena v přímém směru a sklonové poměry nepřesahují 1,95 ‰. Nejvyšší dovolená rychlost pro posun sunutím v místě MU byla stanovena na 30 km.h⁻¹.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 13:08 h dispoziční výpravčí nařídil signalistům stavědel St. 1 a St. 2 postavení vlakové cesty pro vlak Pn 64670 na 5. SK. Dále jim dal svolení k posunu, resp. jim sdělil, že po odjezdu Lv 184600 ze 3. SK do Bělé pod Bezdězem bude HDV od vlaku Pn 64670 objíždět po 3. SK, na 5. SK od stavědla St. 2. Hovor byl telefonem uskutečněn na výhybkářském okruhu a byl zaznamenán na záznamovém zařízení ReDat 3;
- 13:14 h dispoziční výpravčí obdržel od signalistů St. 1 a St. 2 informaci, že vlaková cesta pro vlak Pn 64670 byla postavena, a poté jim oznámil změnu ve svolení k posunu s tím, že po 3. SK se bude hned objíždět a pověřil signalistu St. 2, aby jej informoval, jakmile bude mít připravenou jízdní cestu pro Lv 184600 do Bělé pod Bezdězem. Hovor byl telefonem uskutečněn na výhybkářském okruhu a byl zaznamenán na záznamovém zařízení ReDat 3;
- 13:17 h dispoziční výpravčí dal odhlášku za vlakem Pn 64670 v žst. Bakov nad Jizerou. Hovor byl telefonem uskutečněn na traťovém spojení a byl zaznamenán na záznamovém zařízení ReDat 3;
- následně dispoziční výpravčí poslal výpravčího předat svolení k posunu, tj. pokyny o technologii posunu strojvedoucímu vlaku Pn 64670, verbální hovor nebyl zaznamenán;
- verbální komunikace a komunikace vedená pomocí radiostanic o pokynech k prováděnému posunu mezi výpravčím, strojvedoucím a signalistkou St. 1 nebyla zaznamenávána;
- 13:27 h ohlásil dispoziční výpravčí vznik MU na CDP Praha dle ohlašovacího rozvrhu. Hovor byl telefonem uskutečněn na provozní vnitřní síti SŽDC a byl zaznamenán na záznamovém zařízení ReDat 3;
- 13:31 h dispoziční výpravčí aktivoval IZS, hovor nebyl zaznamenán.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

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

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

- 13:27 h ohlášení vzniku MU dispozičním výpravčím Bakov nad Jizerou na CDP Praha;
- 13:31 h aktivace IZS dispozičním výpravčím žst. Bakov nad Jizerou;
- 13:32 h MU ohlášena vedoucím směny CDP dle ohlašovacího rozvrhu na OSB;
- 13:53 h MU ohlášena pověřenou osobou OSB na COP DI;
- 15:30 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI, OSB;
- 16:30 h přítomným VI DI udělen souhlas s uvolněním dráhy.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce.

Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání všech DV na místě vzniku MU, včetně vyhotovení zápisu.

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

Vznik MU ohlásil a IZS aktivoval dispoziční výpravčí žst. Bakov nad Jizerou dle ohlašovacího rozvrhu.

Na místo MU se dostavily složky IZS:

- Hasičská záchranná služba SŽDC;
- Rychlá záchranná služba Mladá Boleslav;
- PČR, obvodní oddělení Mnichovo Hradiště.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Při MU došlo:

- k újmě na zdraví strojvedoucího posunového dílu.

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- HDV 92 54 2 753 763 – 2 (posunující DV nečinné) 1 400 000 Kč;
- HDV 92 54 2 753 762 – 4 (posunující DV činné) 400 000 Kč;
- HDV 92 54 2 742 215 – 7 (od vlaku Lv 184 600) 700 000 Kč;
- HDV 92 54 2 742 073 – 0 (od vlaku Lv 184 600) 600 000 Kč;
- na zařízení dráhy 0 Kč;
- škoda na životním prostředí 0 Kč;

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a jiném majetku vyčíslena **celkem na: 3 100 000 Kč.**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: slunečno, + 5 °C, klid, viditelnost nesnížena.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

- strojvedoucí posunového dílu od vlaku Pn 64670, zaměstnanec ČD Cargo – ze Zázpisu se zaměstnancem sepsaným dne 19. 2. 2015 mimo jiné vyplynulo:
 - před nástupem na pravidelnou směnu ani během směny nepociťoval žádný fyzický a psychický stres;
 - po vjezdu vlaku Pn 64670 na 5. SK v žst. Bakov nad Jizerou viděl strojvedoucí při zastavování vlaku před námezdníkem výpravčího vedle koleje. Strojvedoucí se vyklonil z okna k směrem výpravčímu a ten na něj volal, že bude objíždět vedle po 3. SK;
 - po zastavení vlaku výpravčí vyvěsil HDV od soupravy. Následně strojvedoucí dostal radiostanicí souhlas od výhybkářky k posunu z 5. SK, jenž přibližně zněl „Lokomotivy Cargo z 5. koleje směr St. 1 posun dovolen za výhybku č. 4“. Strojvedoucí přijatý pokyn potvrdil, jakým způsobem si však nepamatuje;
 - poté se strojvedoucí vyklonil z okna stanoviště HDV a zavolal na výpravčího, zda jede s ním. Výpravčí zvedl ruku i s radiostanicí a nastoupil na zadní stanoviště druhého HDV;
 - strojvedoucí následně uvedl HDV do pohybu a zajel za výhybku č. 4, kde zastavil. Vyklonil se z okna, a protože si nebyl jist, zda výhybku uvolnil, ještě popojel. Při tomto pohledu z okénka strojvedoucí viděl, že výhybkářka dává ruční návěst „Souhlas k posunu“ kroužením ruky ve tvaru číslice 8. Vzhledem k tomu, že na zadním stanovišti HDV byl výpravčí a toto stanoviště bylo čelním stanovištěm sunutého dílu v zamýšleném směru jízdy posunového dílu po 3. SK, tak strojvedoucí uvedl vozidla do pohybu a dle svého vyjádření očekával

od výpravčího v čele sunutého posunového dílu dávání pokynů pro posun radiostanicí, protože jí měl výpravčí v ruce;

- po ujetí asi 50 až 100 m, když strojvedoucí neslyšel od výpravčího žádné pokyny z radiostanice, vyklonil se z levého okna zadního stanoviště druhého HDV ve směru jízdy posunového dílu a viděl výpravčího vykloněného z levého okna prvního stanoviště prvního HDV ve směru sunutého dílu, jak mával rukou, ve které měl vysílačku. Strojvedoucí to dle svého vyjádření považoval za ruční pokyn k posunu, jelikož se z radiostanice výpravčí neozýval;
- vzhledem k tomu, že strojvedoucí viděl i do oblouku, kde je volná kolej, tak zvýšil rychlost, přitom se stále díval z okna. Výpravčí v čele sunutého dílu mu zmizel ze zorného pole a strojvedoucí náhle z radiostanice slyšel „zastav, zastav“, což vyhodnotil tak, že výpravčí chce zastavit u dopravní kanceláře. Strojvedoucí začal brzdit a v tom se ozvala rána (došlo k nárazu);
- když se strojvedoucí vzpamatoval z nárazu a zvedl se z podlahy, tak viděl stát výpravčího na nástupišti. Výpravčí na jeho dotaz, zda se mu něco nestalo, odpověděl, že ne. Následně začal strojvedoucí ohlašovat vznik MU.

Z odpovědí strojvedoucího na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplynulo:

- strojvedoucí neinformoval dispozičního výpravčího o požadované technologii posunu, neboť od výpravčího věděl, že posun bude proveden po 3. SK, a vzhledem k tomu, že činnost u tohoto vlaku je v žst. Bakov nad Jizerou pravidelná, tak oba věděli, co budou dělat;
- svolení k posunu obdržel strojvedoucí od výhybkářky;
- ověření činnosti brzdy se po odvěšení HDV od vlaku neprovádí;
- o posunu na obsazenou 3. SK informován nebyl, pokud by tuto informaci měl, choval by se při posunu jinak;
- v rámci svého vidění sledoval při posunu volnost posunové cesty a rozmístění vozidel;
- u sunutého posunového dílu pověřil strojvedoucí zajišťováním bezpečnosti posunu výpravčího, který byl v čele posunového dílu. Určil mu dávat pokyny radiostanicí;
- TRS na HDV byl na radiostanici nastaven na 32. kanál v režimu Simplex, vzhledem k tomu, že tato komunikace v žst. Bakov nad Jizerou probíhá běžně. Výpravčí měl přenosnou radiostanici. Na část otázky, jak navázal a přezkoušel spojení před zahájením posunu, strojvedoucí neodpověděl;
- s dispozičním výpravčím strojvedoucí nekomunikoval, bral informace, které mu výpravčí sdělil ústně v kolejišti, že jsou spolu v souladu;
- nezastavení posunového dílu z důvodu neobdržení pokynů k posunu z radiostanice strojvedoucí zdůvodnil tím, že viděl dávat ruční návěst „Přiblížit“, a nejednalo se o kroužení rukou;
- technickou závadu na HDV strojvedoucí neuplatňoval;
- při zahájení posunu z 5. SK bylo zadní HDV nečinné, zřejmě už z Mnichova Hradiště;
- při posunu na 3. SK řídil ze zadního stanoviště druhého HDV z toho důvodu, že první stanoviště předního HDV bylo obsazeno výpravčím;
- souhlas k posunu dostal návěstí svítecí na návěstidle S3-13;

- technologie posunu u tohoto vlaku je taková, že se strojvedoucí sám od vlaku odvěsí a o konkrétním způsobu provedení posunu se vždy dohodne s výpravčím;
- tato technologie byla kromě vyvěšení HDV dodržena.

Z doplňujícího Zázpisu se zaměstnancem sepsaného dne 16. 3. 2015 se strojvedoucím posunového dílu od vlaku Pn 64670 dále z odpovědí na položené otázky vyplynulo:

- podle strojvedoucího se jednalo o pravidelný posun, který nebyl nedoprovázený;
 - o způsobu posunu s posunovou četou rozhodl strojvedoucí, neboť tam nebyl sám, byl tam s ním výpravčí;
 - na otázku, na základě jakého ustanovení a kterého předpisu pověřil strojvedoucí výpravčího, který je zaměstnancem SŽDC, aby vykonával povinnosti vedoucího posunu, resp. zajišťoval bezpečnost při posunu sunutím, strojvedoucí sdělil, že předpokládal, že když tam výpravčí byl, tak vykonával funkci vedoucího posunu. A když se výpravčího ptal, zda pojede s ním a bude mu dávat návěsti, výpravčí odpověděl, že ano zvednutím ruky a kývnutím hlavy;
 - strojvedoucí si myslí, že výpravčí je odborně způsobilou osobou k vykonávání funkce vedoucího posunu u dopravce;
 - provedení přezkoušení vozidlové radiostanice a přenosných radiostanic zúčastněných zaměstnanců při posunu před jeho zahájením strojvedoucí provedl tak, že když slyšel výhybkářku, bylo spojení v pořádku. Výpravčího v radiostanici neslyšel;
 - strojvedoucí předpokládal, že když výpravčí neměl u sebe červený praporek, tak že mu bude dávat ruční návěsti bez praporku, zpraven však o způsobu dávání těchto návěstí nebyl;
 - nebylo to poprvé, co tento výpravčí byl při posunu na stanovišti sunutého HDV, už se to párkrát stalo i u jiných výpravčích, ale nebylo to pravidelně;
 - strojvedoucí se domnívá, že během jízdy s vlakem Pn 64670 provedl pomocí radiostanice zkoušku kódovaným hlášením „D“;
 - s vlakem Pn 64670 jezdí pravidelně, minimálně 1x za měsíc a nebylo to poprvé, co výpravčí provedl odvěšení HDV;
 - dispoziční výpravčí žst. Bakov nad Jizerou strojvedoucího o posunu ani o posunu po obsazené 3. SK neinformoval, strojvedoucí s ním před zahájením posunu ani během něj nekomunikoval;
 - strojvedoucí nerozlišuje, který výpravčí, zda vnitřní nebo venkovní, je oprávněný dát mu jako zaměstnanci řídicímu posun svolení k posunu na dopravních kolejích. Pro něj je závazná informace daná výpravčím.
 - strojvedoucí o místě zastavení na obsazené 3. SK nebyl informován.
- Výpravčí, žst. Bakov nad Jizerou, zaměstnanec SŽDC – ze Zázpisu se zaměstnancem ze dne 17. 2. 2015 mimo jiné vyplynulo:
- dne 16. 2. 2015 nastoupil na směnu a plnil funkci výpravčího, tzn. mimo jiné provádění výpravy vlaků, vykonávání zkoušky brzdy na vlaku Pn 64670 po objetí HDV. Před nástupem do směny ani v jejím průběhu nepociťoval žádný fyzický a psychický stres;

- dispoziční výpravčí pověřil výpravčího předáním svolení strojvedoucímu vlaku Pn 64670 o provedení posunu z 5. SK a po 3. SK ke St. 2 a zpět na 5. SK. Tuto informaci předal výpravčí strojvedoucímu ústně na jeho stanoviště. Strojvedoucí informaci potvrdil zvednutím ruky;
- výpravčí vyvěsil HDV a po odstoupení od vlaku viděl na návěstidle č. S3-13 návěst „Posun dovolen“. Po zastavení posunového dílu za výhybkou č. 4 a přestavení této výhybky do opačné polohy slyšel výpravčí v radiostanici pokyn „Na třetí obsazenou kolej posun dovolen“.
- výpravčí dle svého vyjádření pak stál u posledního vozu a čekal, až strojvedoucí objede a provede naplnění brzdového systému vzduchem. Když výpravčí uslyšel ránu, tak se odebral k místu srážky HDV, kde zjistil zranění strojvedoucího v obličeji. Pak již byla MU ohlášena dle Ohlašovacího rozvrhu.

Z doplňujícího Zázpisu se zaměstnancem sepsaného dne 24. 2. 2015 s výpravčím žst. Bakov nad Jizerou na jeho žádost, vyplynulo:

- výpravčí požádal o opravu svého vyjádření uvedeného v Zázpisu se zaměstnancem ze dne 17. 2. 2015 s tím, že uvedená informace o tom, že zůstal stát u posledního vozu vlaku Pn 64670 byla mylná, a to snad z důvodu následného rozrušení. Tohoto svého omylu výpravčí lituje;
- nově výpravčí uvedl, že když přišel k HDV vlaku Pn 64670, tak je vyvěsil, což nemá v povinnostech, byla to jeho vlastní iniciativa, pak vystoupil mimo kolej a strojvedoucímu ústně řekl, že z 5. SK po 3. SK zpět na 5. SK objedou HDV. K tomu ještě rukou ukázal na 3. SK. Strojvedoucí pokynul rukou a vyzval výpravčího, aby si nastoupil na zadní stanoviště. Výpravčí na toto stanoviště nastoupil, i když, jak prohlásil, to nikdy před tím neudělal. V radiostanici pak výpravčí slyšel pokyn signalistky „Z páté koleje posun dovolen“ a viděl na návěstidle S3-13 návěst „Posun dovolen“. Strojvedoucí dal lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“, uvedl HDV do pohybu a zastavil asi tak 5 m za výhybkou č. 4. Signalistka přestavila výhybku č. 4 do opačné polohy ve směru na 3. SK. V radiostanici výpravčí slyšel pokyn od signalistky „Posun na 3. kolej obsazenou dovolen“. Jestli přitom dávala ruční návěst, si výpravčí nepamatuje. Strojvedoucí dal lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“, že rozuměl, a rozjel se;
- výpravčí stál na stanovišti prvního HDV ve směru jízdy posunového dílu a otvíral levé boční okno ve dveřích. K otevření okna bylo zapotřebí obou rukou, proto radiostanici položil na pult. Když okno otevřel, tak se podíval ven na oba směry jízdy. Vpravo výpravčí viděl stojící HDV na 3. SK a vedle na 5. SK stály vozy. Pohledem vlevo zpět viděl na druhém HDV vykloněného strojvedoucího z okna. Žádné ruční návěsti výpravčí nedával, při vyklonění z okna ruce venku neměl a po ukončení vyklonění z okna vzal radiostanici a začal dávat pokyn „Pomalů“ a několikrát to zopakoval. Bylo to někde, kde mají „zabezpečovací“ budovu. Měl dojem, že rychlost HDV se spíše zrychluje, než zpomaluje. Proto výpravčí stále opakoval pokyn „Pomalů“, a pak již opakoval „Stůj, stůj“, přitom si lehl na zem stanoviště HDV a stále opakoval „Stůj, stůj“. Následně došlo k nárazu. Když se zvedl, tak kromě malé bolesti lokte nepociťoval žádné zranění. Vystoupil levými dveřmi ven na nástupiště, a to už šel strojvedoucí posunové lokomotivy k němu po stejné straně, z obočí mu tekla krev. Společně šli dopředu k dalším HDV. Strojvedoucí tady prohlásil, že musí ohlásit nehodu a že myslel, že jede po volné koleji;

- výpravčí pak odešel do dopravní kanceláře, kam následně přišel i strojvedoucí od sunutého posunového dílu a chtěl ošetřit zranění nad okem. Když se nepodařilo zastavit krvácení, tak dispoziční výpravčí zavolal RZS;
- výpravčí dále uvedl, že do dopravní kanceláře se dostavil náměstek přednosta PO Turnov a strojvedoucí prohlásil, že to, co se stalo, zavinil on, že tak nějak to řekl. Další ohlašování nehody prováděl dispoziční výpravčí.

Z odpovědí výpravčího na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplynulo:

- prováděným druhem posunu byl dle výpravčího posun bez posunové čety a o způsobu jeho provedení rozhodl dispoziční výpravčí, který pověřil výpravčího předáním svolení k posunu strojvedoucímu;
- výpravčí měl při předávání svolení k posunu strojvedoucímu na sobě stejnokroj a výstražnou vestu, červenou čepici neměl, ale se strojvedoucím se osobně zná;
- výpravčí nemá dovolen vstup na stanoviště ani povolení k jízdě na stanovišti;
- výpravčí nedal strojvedoucímu pokyn k uvedení HDV do pohybu;
- komunikace měla být prováděna pomocí radiostanice na frekvenci č.1 a kanále č. 32, takto jsou radiostanice naladěné vždy,
- zkoušku rádiového spojení neprovedl výpravčí ani strojvedoucí, strojvedoucího výpravčí v radiostanici mluvit neslyšel;
- výpravčí technickou závadu na radiostanici neuplatňuje, protože slyšel dávání pokynů od signalistky, jediné ženy toho dne ve službě;
- na dotaz, zda dostal strojvedoucí informaci, až kam smí posunovat, výpravčí uvedl, že neví, že jí v radiostanici neslyšel;
- výpravčí nebyl strojvedoucím pověřen povinnostmi vedoucího posunové čety, ani dáváním návěstí a pokynů k posunu radiostanicí, ani zajištěním bezpečnosti při posunu sunutím;
- na stanoviště HDV výpravčí vstoupil, aby si ulehčil cestu zpět;
- na dotaz, zda je výpravčí odborně způsobilý pro plnění povinností posunové čety, výpravčí uvedl, že má odbornou zkoušku pro činnost výpravčího;
- nevyhnutelnost srážky si výpravčí uvědomil v momentě, kdy začal dávat pokyny do radiostanice a viděl před sebou stát HDV, kde přesně, už nevěděl, použít rychlobrzdu jej v tu chvíli nenapadlo;
- na dotaz, zda výpravčí řídil posun, výpravčí uvedl, že provádění posunu neřídil;
- výpravčí si je vědom porušení vnitřních předpisů, odpovědnost za vznik MU výpravčí necítí.

Vyhodnocením zápisů se zaměstnanci, výpravčího žst. Bakov nad Jizerou a strojvedoucího posunového dílu, byly zjištěny rozpory v jejich vysvětlení. Na základě těchto rozporů byla provedena jejich vzájemná konfrontace.

Ze Zázpisu o konfrontaci mimo jiné vyplynulo:

- dle vyjádření strojvedoucího určil strojvedoucí výpravčímu dávání pokynů radiostanicí, vzhledem k tomu, že zadní HDV bylo nečinné, tak mu to sdělil zhruba na vzdálenost 20 m;
- na dotaz, zda byl strojvedoucím pověřen dáváním návěstí a pokynů k posunu radiostanicí a zda požadavku strojvedoucího rozuměl, výpravčí uvedl, že vůbec nic neslyšel a nic nerozuměl;

- na dotaz, zda strojvedoucí jako zaměstnanec řídící posun určil výpravčího, který je zaměstnancem SŽDC, vykonáváním povinností vedoucího posunu dopravce, strojvedoucí uvedl, že to bral jako ucelenou věc k tomu, že je pověřený k posunu, když tam tedy je;
 - na dotaz, proč výpravčí neplnil povinnosti vedoucího posunové čety pro dopravce ČD, výpravčí uvedl, že jej o to nikdo nepožádal;
 - strojvedoucí si nevzpomíná na to, že by v dopravní kanceláři po vzniku MU prohlásil, že to, co se stalo, zavinil on, jak uvedl výpravčí;
 - na dotaz, zda strojvedoucí slyšel v radiové stanici, že výpravčí dává pokyn „Pomalů“, případně, že jej opakuje, strojvedoucí uvedl, že tento pokyn neslyšel;
 - výpravčí uvedl, že trvá na své výpovědi, že pokyn „Pomalů“ dával.
- Dispoziční výpravčí, žst. Bakov nad Jizerou, zaměstnanec SŽDC – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
- dne 16. 2. 2015 nastoupil na směnu a plnil funkci dispozičního výpravčího, pro kterou má odbornou a zdravotní způsobilost. Před nástupem do směny ani v jejím průběhu nepociťoval žádný fyzický a psychický stres;
 - na 3. SK přijel Lv 72650, který měl původně odjet do žst. Bělá pod Bezdězem, po dohodě dispozičního výpravčího s dirigujícím dispečerem DOZ v žst. Česká Lípa zůstal vlak stát v žst. Bakov nad Jizerou z důvodu možného vzniku zpoždění vlaku R 1105. Po zhodnocení vzniklé dopravní situace dal dispoziční výpravčí, po uvolnění 5. SK vlakem R 1105, přednost jízdě vlaku Pn 64670 od Mnichova Hradiště;
 - při vjezdu vlaku Pn 64670 sjednal dispoziční výpravčí s výpravčím a signalisty stavědla St. 1 a St. 2 další postup práce s tím, že po vjezdu vlaku Pn 64670 odjede ze 3. SK směr žst. Bělá pod Bezdězem Lv 72650 (2x HDV 742) přečíslovaný jako Lv 184600;
 - dispoziční výpravčí vědom si toho, že příprava vlakové cesty potrvá delší dobu, nařídil výpravčímu a signalistce stavědla St. 1 přestavení HDV od vlaku Pn 64670 na obsazenou 3. SK;
 - dispoziční výpravčí vyslal výpravčího za strojvedoucím vlaku Pn 64670, aby s ním dojednal další postup;
 - veškerá komunikace mezi strojvedoucím, výpravčím a signalisty měla probíhat přes radiostanici, kterou má i dispoziční výpravčí;
 - strojvedoucí žádné námitky k postupu určeného dispozičním výpravčím nevnesl;
 - dispoziční výpravčí slyšel v radiostanici signalistku stavědla St. 1, jak uděluje pokyn „Posun dovolen z 5. SK směr Debř“, z okna dopravní kanceláře pak viděl, že posunový díl vyjíždí podle pokynu. Dále dispoziční výpravčí uvádí, že slyšel v radiostanici pokyn signalistky „Na obsazenou 3. kolej posun povolen“, potom si všiml, že signalista stavědla St. 2 rozsvítil postavení vlakové cesty směr Bělá pod Bezdězem. Dispoziční výpravčí dal předvídaný odjezd EDD do žst. Bělá pod Bezdězem a všiml si, že posun projížděl kolem dopravní kanceláře dost rychle. Pak se ozvala rána. Dispoziční výpravčí vyšel ven a viděl strojvedoucího s výpravčím u HDV, tak výpravčímu řekl, ať zjistí, co se stalo. Následně dispoziční výpravčí ohlásil vznik MU dle ohlašovacího rozvrhu.

Z odpovědi dispozičního výpravčího na dotaz mimo jiné vyplynulo:

- dispoziční výpravčí dal svolení k posunu na dopravních kolejích signalistům stavědla St. 1 a St. 2, výpravčího pověřil o sdělení svolení k posunu strojvedoucím.
- Signalistka stavědla St. 1 žst. Bakov nad Jizerou, zaměstnanec SŽDC – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplynulo:
 - dne 16. 2. 2015 nastoupila na svoji pravidelnou směnu jako signalistka. Před nástupem do směny ani v jejím průběhu nepociťovala žádný fyzický a psychický stres;
 - po příjezdu vlaku Pn 64670 na 5. SK obdržela od výpravčího svolení k posunu na dopravních kolejích, dále jí výpravčí oznámil, že HDV z 5. SK objede po 3. SK;
 - signalistka stavědla St. 1 šla přestavit výhybku č. 4 pro posun HDV z 5. SK směr Mladá Boleslav-Debř. Po přestavení výhybky č. 4 signalistka stavědla St. 1 zkontrolovala postavení posunové cesty a rozsvítla na návěstidle S3-13 návěst „Posun dovolen“. Poté dala strojvedoucím pokyn radiostanicí „Posun z 5. SK za výhybku č. 4 posun dovolen“. Strojvedoucí daný pokyn potvrdil houkačkou HDV. Strojvedoucí zastavil posunující díl asi 2 m za výhybkou č. 4. Signalistka stavědla St. 1 přestavila výhybku č. 4 do polohy na 3. SK, zkontrolovala posunovou cestu, a tím zjistila, že 3. SK je obsazená po předchozí jízdě vlaku;
 - signalistka stavědla St. 1 dala radiostanicí strojvedoucím pokyn „Posun na třetí obsazenou kolej dovolen“, strojvedoucí pokyn potvrdil lokomotivní houkačkou a rozjel se směrem na 3. SK.

Z odpovědí signalistky stavědla St. 1 na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplynulo:

- při jízdě posunového dílu od výhybky č. 4 na 3. SK byl strojvedoucí vlevo na zadním stanovišti druhého HDV ve směru jízdy posunového dílu. Posunový díl se rozjel směrem na 3. SK a pak signalistka stavědla St. 1 uslyšela ránu;
 - signalistka stavědla St. 1 sjednala radiostanicí posun se signalistou stavědla St. 2 v jeho posunovacím obvodu a signalista stavědla St. 2 odpověděl, že rozumí.
- Signalista stavědla St. 2 žst. Bakov nad Jizerou, zaměstnanec SŽDC – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplynulo:
 - dne 16. 2. 2015 nastoupil na svoji pravidelnou směnu jako signalista. Před nástupem do směny ani v jejím průběhu nepociťoval žádný fyzický a psychický stres;
 - po postavení vlakové cesty signalistou stavědla St. 2 na 5. SK žst. Bakov nad Jizerou pro vlak Pn 64670 výpravčí dal svolení k posunu po odjezdu HDV ze 3. SK do Bělé pod Bezdězem, k posunu pro stavědlo St. 1 z 5. SK a zpět ke stavědlu St. 2 po 3. SK;
 - po příjezdu vlaku Pn 64670 na 5. SK žst. Bakov nad Jizerou signalista stavědla St. 2 uzavřel návěstní vložku a šel zrušit postavenou vlakovou cestu. V té době zavolala signalistka stavědla St. 1 radiostanicí signalistovi stavědla St. 2 a sdělila mu, že bude posunovat do jeho posunovacího obvodu po 3. SK. Signalista stavědla St. 2 odpověděl, že tomu rozumí, a dále řekl, že 3. SK je

v jeho posunovacím obvodu obsazená. Následně si signalista stavědla St. 2 připravil postavení výhybek pro odjezd Lv 184600 ze 3. SK;

- když se signalista stavědla St. 2 vracel na stavědlo, uslyšel ránu a pak čekal na výzvu od výpravčího k postavení vlakové cesty ze 3. SK do Bělé pod Bezdězem.

Z odpovědí signalisty stavědla St. 2 na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplynulo:

- signalista stavědla St. 2 postavení vlakové cesty ze 3. SK do Bělé pod Bezdězem výpravčímu neohlásil, neboť k tomu od něj nebyl vyzván.

Pro doplnění informací uvedených v zápisech o podaných vysvětleních vyzvala DI v rámci šetření příčin a okolností vzniku MU dispozičního výpravčího, výpravčího, signalistku stavědla St. 1 a signalistu stavědla St. 2 žst. Bakov nad Jizerou k podání doplňujícího vysvětlení k předmětné MU. Všichni uvedení zaměstnanci provozovatele dráhy odmítli s DI komunikovat, aniž by věděli, na co měli inspektoři DI v úmyslu se ptát. Drážní inspekci tak bylo znemožněno provést tzv. šetření lidského faktoru.

- strojvedoucí vlaku Lv 184600, zaměstnanec ČD Cargo – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplynulo:
 - přijel dne 16. 2. 2015 ve 13:00 h do žst. Bakov nad Jizerou na 3. SK s vlakem Lv 72650 dopravce ČD Cargo;
 - po zastavení Lv 72650 v žst. Bakov nad Jizerou byl výpravčím ústně informován, že po vykřižování osobních vlaků, cca po 20 minutách, pojede dál jako vlak Lv 184600 z Bakova nad Jizerou do Bělé pod Bezdězem,
 - po vykřižování osobních vlaků viděl příjezd nákladního vlaku na 5. SK, kdy za vjezdu byl z HDV pozdraven kolegou strojvedoucím tohoto vlaku;
 - poté sledoval výhybkáře, jak stavěl vlakovou cestu pro odjezd jeho vlaku a sledoval návěstidlo. Najednou došlo k prudkému nárazu zezadu do HDV. Při srážce se udeřil hlavou o okno vstupních dveří, které se rozbilo. Když se z prudkého nárazu vzpamatoval a vylezl z HDV, tak strojvedoucí vlaku Pn 64670 s rozbitou hlavou již pobíhal kolem HDV;
 - pokyny a návěsti pro posun objíždějícího HDV z radiostanice neslyšel, neboť předpokládal odjezd svého Lv 184600 a měl radiostanici zapnutou už v Duplexu.

3.1.2 Jiné osoby

- Žádní svědkové nejsou zaznamenáni.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

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

V dodržování přijatého systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, byl shledán nedostatek.

Zjištění:

Dispoziční výpravčí žst. Bakov nad Jizerou dal svolení k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaků zaměstnanci řídícímu posun, strojvedoucímu vlaku Pn 64670, prostřednictvím výpravčího žst. Bakov nad Jizerou, jenž pro zprostředkování tohoto pokynu nebyl dle ustanovení čl. 1693 SŽDC D1 určen, neboť výpravčí v tomto případě nebyl výhybkářem ani vedoucím posunu. K zprostředkování svolení k posunu není výpravčí určen ani ustanovením čl. 61, 111, 112 SŘ Bakov nad Jizerou tak, jak to vyžaduje ustanovení čl. 1722 SŽDC D1. Ve smyslu § 1 písm. p) a § 14 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 54 SŽDC D1 tak výpravčí vykonával činnost při podílení se na řízení drážní dopravy, pro kterou nebyl určen, a nebyl tak pro ní odborně způsobilý. Dispoziční výpravčí a výpravčí porušili ustanovení čl. 264, 265, 273, 312, 1693 SŽDC D1 a ustanovení § 14 odst. 4 a § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Signalisté stavědel St. 1 a St. 2 obdrželi od dispozičního výpravčího svolení k zahájení posunu HDV od vlaku Pn 64670 po odjezdu vlaku Lv 184600 ze 3. SK, a to z 5. SK po 3. SK ke stavědlu St. 2 a od tohoto stavědla na 5. SK. Dispoziční výpravčí toto svolení dal, aniž by byl strojvedoucímu vlaku Pn 64670 informován o požadované technologii posunu. Následně toto svolení změnil tak, že posun bude zahájen ihned po zastavení vlaku Pn 64670 na 5. SK. Z pověření dispozičního výpravčího předal toto svolení výpravčí strojvedoucímu vlaku Pn 64670. Změna svolení neobsahovala informaci o posunu na obsazenou 3. SK, místu, kam nejdále se může na obsazené 3. SK posunovat, a čas, kdy je nutné tento posun vzhledem k přípravě vlakové cesty pro odjezd vlaku Lv 184600 ze 3. SK ukončit.

Dle sdělení provozovatele dráhy se technologie posunu při objíždění HDV v žst. Bakov nad Jizerou řídí pouze ustanoveními SŽDC D1, jiná technologie pro tento posun není stanovena.

Dispoziční výpravčí svým jednáním porušil ustanovení čl. 1692 SŽDC D1 a ustanovení § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Výpravčí po zastavení vlaku Pn 64670 na 5. SK provedl jednoduchý posun tím, že od vlaku odvěsil HDV. Pro provádění posunu nebyl výpravčí dle ustanovení čl. 61, 111, 112 SŘ Bakov nad Jizerou určen a jak vyplynulo z podaných vysvětlení zaměstnance řídícího posun (strojvedoucího vlaku Pn 64670) a výpravčího, nebyl před zahájením posunu pro tuto činnost určen ani zaměstnancem řídícím posun. Ve smyslu § 1 písm. p) vyhlášky č. 173/1995 Sb. a čl. 54 SŽDC D1 tak výpravčí vykonával činnost při provozování drážní dopravy, pro kterou nebyl určen, a nebyl tak pro ní odborně způsobilý. Tím porušil ustanovení § 36 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a ustanovení čl. 1661 a 1666 SŽDC D1.

Signalistka stavědla St. 1 sjednala posun se signalistou stavědla St. 2 po 3. SK do jeho obvodu. Přitom od něj obdržela informaci, že 3. SK je v jeho obvodu obsazená. Přesto, že vzhledem k obsazení 3. SK v obvodu signalisty stavědla St. 2 nemohla signalistka stavědla St. 1 postavit celou požadovanou posunovou cestu na 3. SK k nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun, nezpravila strojvedoucího před udělením souhlasu k posunu o místu ukončení posunové cesty na 3. SK, ani s ním nesjednala další postup. Signalistka stavědla St. 1 porušila ustanovení čl. 1678 SŽDC D1 a ustanovení § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Dle ustanovení SŘ žst. Bakov nad Jizerou čl. 111. Základní údaje o posunu, je v souladu s ustanovením čl. 1662 SŽDC D1 zaměstnancem řídícím posun ve všech

stanovených posunovacích obvodech této žst. OZZD, v daném případě strojvedoucí vlaku Pn 64670. Strojvedoucí před prováděním posunu neoznámil dle ustanovení čl. 1663 a 1667 SŽDC D1 dispozičnímu výpravčímu a signalistům stavědel St. 1 a St. 2 vykonávání posunu s posunovou četou, resp. pověření výpravčího vykonáváním povinností vedoucího posunové čety, jednalo se tedy o posun bez posunové čety; z rozhodnutí strojvedoucího o posun sunutím. Jak vyplynulo z podaného vysvětlení výpravčího, výpravčí prováděný posun HDV od vlaku Pn 64670 za posun bez posunové čety rovněž považoval a vzhledem ke skutečnosti, že při prováděném posunu po 3. SK byl sám na stanovišti HDV v čele posunového dílu, měl informaci o tom, že se jedná o posun sunutím. Současně, dle svého podaného vysvětlení, měl z pokynu signalistky stavědla St. 1 daném radiostanicí strojvedoucímu informaci o tom, že posunový díl sune na obsazenou 3. SK a že strojvedoucímu nebylo oznámeno místo ukončení posunové cesty na této koleji (nebylo dáno ani svolením dispozičního výpravčího, které sám zprostředkoval). Ustanovením čl. 112. SŘ žst. Bakov nad Jizerou je povinností výpravčího vykonávat dozor nad posunem v celém obvodu stanice. Výpravčí v rámci své odborné způsobilosti neoprávněně pobýval během posunu na stanovišti HDV, neboť k tomu neměl oprávnění dané dopravcem, neoznámil ve smyslu ustanovení čl. 1972 SŽDC D1 dispozičnímu výpravčímu zjištěné skutečnosti a přestože měl dostatečné informace o okolnostech ohrožujících bezpečnost při posunu, nejednal dle ustanovení čl. 263 a 272 SŽDC D1 tím, že nedal strojvedoucímu pokyn k zastavení posunu.

Ustanovení čl. 263, 272 a 1972 SŽDC D1 porušila rovněž signalistka stavědla St. 1 tím, že dispozičnímu výpravčímu neoznámila postavení a volnost posunové cesty, v daném případě části posunové cesty a nezastavila posunový díl přesto, že měla rovněž dostatečné informace o okolnostech ohrožujících bezpečnost při posunu.

Současně zaměstnanci provozovatele dráhy v uvedených případech porušili § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995.

V ustanovení čl. 111. Základní údaje o posunu ve SŘ žst. Bakov nad Jizerou jsou stanoveny jednotlivé posunovací obvody. U obvodů č. 1 a 2 je mj. stanoveno, že svolení k posunu dává signalista stavědla St. 1 a St. 2 každý ve svém obvodu. U obvodu č. 3 je mj. stanoveno, že svolení k posunu pro tento obvod dává výpravčí. Vzhledem k tomu, že uvedené obvody zahrnují i koleje určené pro jízdy vlaků, jsou tyto pokyny v zásadním rozporu s pokynem uvedeným v ustanovení čl. 1692 SŽDC D1.

V ustanovení čl. 112. Povinnosti zaměstnanců při posunu SŘ žst. Bakov nad Jizerou je v 1. větě uveden pokyn „*Posun na dopravních kolejích, jejich obsazení a uvolnění povoluje dispoziční výpravčí.*“ Tento pokyn není v souladu s pokynem uvedeným v ustanovení čl. 1694 a 1714 SŽDC D1, který stanoví, že výpravčí dává svolení k posunu a souhlas k posunu pak dávají ve svém obvodu výhybkáři.

Provozovatel dráhy tím porušil ustanovení § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

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

Zjištění:

Strojvedoucí vlaku Pn 64670 a následně posunového dílu, dle svého sdělení, jako zaměstnanec řídící posun včas před zahájením posunu neinformoval dispozičního výpravčího žst. Bakov nad Jizerou o požadované technologii posunu. Porušil tak ustanovení čl. 1744 SŽDC D1 a § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Strojvedoucí vyzval výpravčího žst. Bakov nad Jizerou k nastoupení na stanoviště HDV, aniž by se přesvědčil, zda má výpravčí od dopravce oprávnění k jízdě na stanovišti strojvedoucího HDV. Nezajistil tak, aby se na stanovišti HDV zdržovaly jen oprávněné osoby. Porušil tak čl. 3.1.9 interní normy PTs10-B-2011 a § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Strojvedoucí při prováděném posunu sunutím neřídil HDV ze stanoviště, ze kterého má lepší výhled, neboť dvojici HDV při posunu po 3. SK řídil ze zadního stanoviště druhého HDV ve směru jízdy, aniž by měl v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy zajištěnu bezpečnost při posunu zaměstnancem v čele sunutého posunového dílu.

Strojvedoucí svým jednáním porušil ustanovení čl. 1728, 1753 písm. d) SŽDC D1, čl. 2.3.1, 2.4.2.7, 3.4.2, 3.4.4 interní normy PTs10-B-2011 a § 16 odst. 11, § 35 odst. 1 písm. e) f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Strojvedoucí při prováděném posunu nedodržel podmínky jízdy podle rozhledových poměrů a s posunovým dílem nejel takovou rychlostí, aby zastavil před stojícími drážními vozidly. Rovněž nepoužil všech dostupných prostředků pro zastavení posunového dílu tak, aby zastavil před stojícími HDV.

Strojvedoucí svým jednáním porušil ustanovení čl. 65, 1756 SŽDC D1, čl. 2.3.1, 2.4.1.8, 2.4.2.7 PTs10-B-2011 a § 16 odst. 11, § 35 odst. 1 písm. g) p) vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Vyhodnocením jednotlivých podaných vysvětlení osob zúčastněných na MU bylo zjištěno, že jednání strojvedoucího vlaku Pn 64670 před a po zahájení posunu s HDV, kdy, jak strojvedoucí uvedl ve svém podání vysvětlení, pověřil výpravčího zajištěním bezpečnosti při posunu v čele sunutého posunového dílu, plněním povinností vedoucího posunové čety a určil mu předávání pokynů pro posun radiostanicí, nebylo v souladu s pokyny provozovatele dráhy uvedenými v SŽDC D1 a v souladu s ustanovením vztažných § vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

a) Strojvedoucí jako zaměstnanec řídící posun pověřil výpravčího plněním povinností vedoucího posunové čety a zajišťováním bezpečnosti při posunu v čele sunutého posunového dílu, aniž by se přesvědčil, zda je výpravčí pro tyto činnosti odborně způsobilý. Vzhledem ke skutečnosti, že výpravčí nebyl pro vykonávání těchto činností určen, nemohl je vykonávat.

Strojvedoucí svým jednáním porušil ustanovení čl. 265, 272 a 1661 SŽDC D1 a § 14 odst. 4, § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb..

b) Strojvedoucí jako zaměstnanec řídící posun neinformoval před zahájením posunu dispozičního výpravčího a signalisty stavědel St. 1 a St. 2 o provádění posunu s posunovou četou, o pověření výpravčího vykonáváním činností vedoucího posunu a o provádění posunu sunutím.

Strojvedoucí svým jednáním porušil ustanovení čl. 1663, 1667 a 1745 SŽDC D1 a § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

c) Strojvedoucí určil výpravčímu dávání pokynů pro posun radiostanicí, přesto posun zahájil a pokračoval v něm, i když žádné pokyny radiostanicí nedostával. Místo, aby zastavil posunový díl a dohodl s výpravčím další postup, pokračoval v jízdě s tím, že považoval výpravčího vysunutou ruku s radiostanicí z okna stanoviště za ruční návěsti pro posun.

Strojvedoucí svým jednáním porušil ustanovení čl. 261, 326, 328, 329, 1611, 1614, 1755

SŽDC D1 a § 16 odst. 11, § 67 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

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

V době vzniku předmětné MU byli signalisté stavědel St. 1 a St. 2 a dispoziční výpravčí žst. Bakov nad Jizerou zúčastnění na MU a provádějící činnosti při provozování dráhy odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Výpravčí žst. Bakov nad Jizerou vykonával před vznikem MU činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, pro které nebyl odborně způsobilý.

Zjištění:

- výpravčí nebyl odborně způsobilý pro zprostředkování svolení k posunu daného dispozičním výpravčím strojvedoucímu vlaku Pn 64670 a pro vykonávání činnosti zaměstnance řídicího jednoduchý posun, neboť nebyl pro výkon těchto činností provozovatelem dráhy, resp. dopravcem ČDC určen.

V době vzniku předmětné MU byl strojvedoucí posunového dílu zúčastněný na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy a provozování dráhy dle tvrzení dopravce ČDC odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce, jeho úplná odborná způsobilost nebyla dopravcem ČDC prokázána.

Zjištění:

Provozovatel dráhy vyžaduje jako součást odborné způsobilosti pro zaměstnance provádějící v žst. Bakov nad Jizerou činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy znalost ZDD, včetně znalosti její případné změny. Součástí této znalosti je i znalost místních a traťových poměrů. Rozsah znalosti ZDD, resp. jednotlivých článků SŘ, určil provozovatel dráhy dopravci s tím, že dopravce na základě tohoto rozsahu znalostí stanoví rozsah znalostí pro jednotlivá pracovní zařazení svým vlastním opatřením nebo vnitřním předpisem. Současně ponechává stanovení způsobu získání a evidence znalosti traťových a místních poměrů zaměstnanců dopravce v kompetenci dopravce.

Na vyžádání Drážní inspekce při šetření předmětné MU předložil dopravce ČDC dokumentaci k doložení stanovení a získání odborné způsobilosti strojvedoucího posunového dílu. Mimo jiné byla předložena směrnice PERs28-B-2009, kde je uvedeno v čl. 4.2.1.1, že rozsah znalosti ZDD provozovatele dráhy pro zaměstnance ČDC stanovuje ředitel JOS. V čl. 4.2.2.1 této směrnice je uvedeno, že záznam o seznámení se zaměstnancem se ZDD, dle rozsahu znalostí pro příslušné pracovní zařazení zaměstnance, provádí příslušný zaměstnanec JOS a tento záznam je uveden na tiskopisu „Seznam zaměstnanců, kteří byli seznámeni“, „Karta znalostí“ nebo „Karta znalosti tratě“.

V dokumentu „Stanovení odborné způsobilosti zaměstnanců PJ Praha – rozsah znalostí ZDD ...“ stanovuje ředitel PJ Praha mj. v čl. 2, že zaměstnanec seznámení s předpisy provozovatelů drah a jejich změnami potvrdí svým podpisem, a to osoby řídicí drážní vozidlo na „Kartě znalostí tratě“. Odpovědnost za aktualizaci údajů na „Kartách znalosti tratě“ je stanovena vedoucím provozního pracoviště ČDC. Dále je zde stanoveno,

že pro určení institutu seznámení, proškolení nebo přezkoušení se vychází z ustanovení smluv s provozovateli dráhy.

Rovněž byla předložena „Karta znalosti tratě a seznámení se s ZDD a TDPP“, ve které strojvedoucí posunového dílu svým podpisem ze dne 14. 12. 2014 potvrdil mj. znalost traťových a místních poměrů na trati Nymburk – Česká Lípa, a to, dle vysvětlení dopravce, včetně znalosti ZDD žst. Bakov nad Jizerou, byť v tomto dokumentu nejsou ZDD jednotlivých žst. na této trati konkrétně uvedeny.

Dražní inspekci nebyl dopravcem předložen dokument se stanovením rozsahu znalostí SŘ Bakov nad Jizerou pro strojvedoucí ČDC. K této skutečnosti dopravce do Úředního záznamu z jednání zástupců ČDC a DI dne 3. a 10. 2. 2016 uvedl, že tento rozsah znalosti pro strojvedoucí je identický, jako je stanoven ve SŘ pro dopravce, přestože to dopravce písemně nikde neuvedl. Dopravce porušil ustanovení čl. „Rozsah znalostí“ SŘ Bakov nad Jizerou a čl. 4.2.1.1 PERs28-B-2009 tím, že ředitel JOS (PJ Praha) rozsah znalostí SŘ Bakov nad Jizerou (článků a příloh) svým opatřením nestanovil.

Dražní inspekci nebyla předložena „Karta znalosti tratě“ ani jiný obdobný dokument prokazující, že strojvedoucí posunového dílu potvrdil podpisem, že vzal na vědomí před zahájením řízení posunu dne 16. 2. 2015 v žst. Bakov nad Jizerou Změnu č. 2 Staničního řádu žst. Bakov nad Jizerou, č. j.: 17407/13-OŘ/HKR, účinnou od 1. 2. 2015.

Zástupci ČDC se k této skutečnosti ve výše uvedeném Úředním záznamu vyjádřili, že odborná způsobilost strojvedoucího je doložena Kartou poznání, kde strojvedoucí svým podpisem dokládá seznámení se ZDD a TDPP jednotlivých traťových úseků. Dále seznámení se změnami ZDD a TDPP potvrzuje strojvedoucí svým podpisem na příslušném Informačním listu (do r. 2014 Vyhlášky vedoucího skupiny lokomotivních čet), kde je mu tato změna oznamována formou odkazu na složku na portále ČDC (služební PC je k dispozici na všech nástupních místech strojvedoucích). Strojvedoucí je povinen se s těmito dokumenty seznámit po nástupu na směnu dle článku 2.4.1.3 interní normy PTs10-B-2011.

Uvedený postup není v souladu s čl. 4.2.2.1 PERs28-B-2009 a s čl. 2 dokumentu „Stanovení odborné způsobilosti zaměstnanců PJ Praha – rozsah znalostí ZDD ...“. Nedodržení způsobu získání a stanovené evidence znalosti místních poměrů v žst. Bakov nad Jizerou (Změny č. 2 SŘ této žst.) je porušení čl. 280 SŽDC D1 a § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.

Výpravčí žst. Bakov nad Jizerou provádějí na základě smlouvy uzavřené mezi SŽDC a ČDC (viz kap. 3.2.4) činnosti při provozování drážní dopravy, konkrétně jednoduchou zkoušku brzdy. Pro období od 14. 12. 2014 provádějí JZB u vlaků Pn 56465/56464 a Pn 64671/64670. Odbornou způsobilost výpravčích žst. Bakov nad Jizerou pro tuto činnost zajistil dopravce dle svého sdělení provedením školení výpravčích na jednoduchou zkoušku brzdy (JZB) dle požadavku mandátní smlouvy ČDC – SŽDC (viz kap. 3.2.4). Při školení byla použita prezentace ze směrnice KVs3-B-2010 zaměřená na provádění JZB a bylo provedeno přezkoušení výpravčích formou testu. Do Výkazu o zkouškách výpravčích ze žst. Bakov nad Jizerou byl proveden dopravcem záznam „Prokazatelné seznámení a ověření znalosti z IN KVs3-B-2010 pro povolání výpravčí dle č. j.: 822/2010 ŘTOD O13/22.

Směrnice KVs3-B-2010 rozsah znalosti pro povolání výpravčí nestanovuje, ačkoliv je dle čl. 1.1.1.2 závazná pro právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu vykonávají pro ČDC mj. činnost, při které manipulují s brzdovým zařízením DV a kontrolují nebo vykonávají činnosti ve vztahu k brzdovému zařízení a k brzdění. Vzhledem k tomu, že ustanovení čl. 3.3.1.1 této směrnice, v souladu s ustanovením § 37 odst. 9 vyhlášky č. 173/1995 Sb., odbornou způsobilost zaměstnance provádějícího

zkoušku brzdy vyžaduje, vyřešil dopravce ČDC tento požadavek v případech, kdy jsou prováděny pouze dílčí pracovní činnosti, pro které není stanovena odborná zkouška, zkouškou způsobilosti dle ustanovení dle čl. 4.1.1.2 směrnice PERs28-B-2009. Pro pracovní činnost zaměstnance odborně způsobilého provádět zkoušky brzd je v této směrnici stanovena v příloze č. 7 Zkouška způsobilosti A) Odborná způsobilost k činnostem na brzdových zařízeních tažených kolejových vozidel. Tuto zkoušku výpravčí žst. Bakov nad Jizerou v době vzniku předmětné MU složenou neměli.

Dle sdělení zástupců dopravce k tomuto zjištění, uvedeném do Úředního záznamu z jednání zástupců ČDC a DI dne 3. a 10. 2. 2016, rozsah znalostí určený pro výpravčí vyplývá z mandátní smlouvy ČDC – SŽDC, prezentace a testu, proto podle dopravce není nutné rozsah dále nikde písemně uvádět.

Způsob zajištění odborné způsobilosti výpravčích žst. Bakov nad Jizerou pro vykonávání JZB, uvedený dopravcem, není v souladu s požadavky na odbornou způsobilost stanovenou směrnicí PERs28-B-2009.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Provozovatel dráhy provedl dle předložených záznamů v žst. Bakov nad Jizerou od 16. 2. 2014 do 16. 2. 2015 celkem 58 pravidelných a namátkových kontrol na činnost zaměstnanců vykonávajících dopravní službu, a to zejména zaměřených na přímý výkon dopravní služby, vedení dopravní dokumentace, hovorovou a ústrojovou kázeň, dodržování bezpečnosti při práci dle předpisu SŽDC Bp1, provádění posunu, dodržování ustanovení SŽDC D1 pro činnosti při výlukách kolejí, obsluhu SZZ a provádění zkoušek na přítomnost alkoholu. Při těchto kontrolách byly zjišťovány závady zejména ve vedení dopravní dokumentace a v dodržování hovorové kázně. Zjištěné závady byly dle předložené dokumentace se zaměstnanci projednávány, a to včetně citelných finančních postihů.

Při šetření příčin a okolností vzniku předmětné MU byly DI zjištěny nedostatky v ZDD, resp. v ustanovení SŘ žst. Bakov nad Jizerou. Provozovatel dráhy nezajistil před vznikem předmětné MU svou kontrolní činností, jejíž zásady jsou obsaženy v jeho vnitřních předpisech a dalších přijatých opatřeních, dodržování vlastních předpisů.

Zjištění:

V ustanovení čl. 111. Základní údaje o posunu ve SŘ žst. Bakov nad Jizerou je chybně uvedeno, že na kolejích určených pro jízdu vlaků dává svolení k posunu ve svém obvodu signalista, v případě 4. SK výpravčí. Tyto pokyny jsou v zásadním rozporu s pokynem uvedeným v ustanovení čl. 1692 SŽDC D1.

V ustanovení čl. 112 Povinnosti zaměstnanců při posunu SŘ žst. Bakov nad Jizerou je v 1. větě uveden pokyn „*Posun na dopravních kolejích, jejich obsazení a uvolnění povoluje dispoziční výpravčí.*“ Tento pokyn není v souladu s pokynem uvedeným v ustanovení čl. 1694 a 1714 SŽDC D1, který stanoví, že výpravčí dává svolení k posunu a souhlas k posunu pak dávají ve svém obvodu výhybkáři.

Nesprávné pokyny v čl. 111 a 112 byly ve SŘ žst. Bakov nad Jizerou uvedeny jak ve 2. změně SŘ platné od 1. 2. 2015, tak i v době před platností 2. změny. Uvedený SŘ byl zpracován za provozovatele dráhy systémovým specialistou OŘ Hradec Králové, odsouhlasen přednostou PO Turnov, ověřen dopravním kontrolorem OŘ Hradec Králové a schválen náměstkem ředitele OŘ pro řízení provozu Hradec Králové.

Dle předložené dokumentace o kontrolní činnosti v žst. Bakov nad Jizerou byly znalosti SŘ Bakov nad Jizerou s takto nesprávnými pokyny ověřovány dozorčí provozu žst. Bakov nad Jizerou ve dnech 10. a 21. 11. 2014 v rámci provádění zkoušky praktické způsobilosti u signalistky v zácviku s výsledkem prokázání znalostí SŘ a jeho příloh a znalostí místních poměrů potřebných k samostatnému výkonu dopravní služby. Dne 1. 12. 2014 byla provedena obdobná zkouška praktické způsobilosti u výpravčí v zácviku žst. Bakov nad Jizerou, opět s výsledkem schopna samostatného výkonu dopravní služby v této žst.

Dopravce ČD Cargo, a. s., vydal směrnici ORs34-B-2009 pro provádění kontrolní činnosti a její vyhodnocování.

U strojvedoucích HDV řady 753.7 na vlaku Pn 64670 byla provedena ve dnech 13. 3. 2014, 4. 9. 2014 a 3. 12. 2014 kontrola činností strojvedoucího (dodržování rychlosti, dávání návěstí před přejezdem, technologie brzdění s používání EDB, a dále provedení a zapsání JZB při obratu soupravy v žst. Bakov nad Jizerou) kontrolorem ČDC. Při těchto kontrolách nebyly zjištěny závady. Dále byly provedeny opakované kontroly na přítomnost alkoholu, se závěrem bez závad.

Při šetření příčin a okolností vzniku předmětné MU byly DI zjištěny u dopravce ČDC nedostatky v zajišťování odborné způsobilosti osob provádějících činnosti při provozování drážní dopravy.

Zjištění:

- dopravce nezajistil před vznikem předmětné MU svou kontrolní činností, jejíž zásady jsou obsaženy v jeho vnitřních předpisech a dalších přijatých opatřeních, dodržování vlastní směrnice PERs28-B-2009. Při své kontrolní činnosti dopravce nezjistil, že výpravčí žst. Bakov nad Jizerou provádějící na základě smlouvy uzavřené mezi SŽDC a ČDC (viz kap. 3.2.4) činnosti při provozování drážní dopravy, konkrétně jednoduchou zkoušku brzdy, nemají složenou zkoušku způsobilosti pro pracovní činnost zaměstnance odborně způsobilého provádět zkoušky brzd dle přílohy č. 7 této směrnice (viz též závěr kap. 3.2.2).

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Praha-Vysočany – Turnov, je Česká republika. Funkci vlastníka plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Praha-Vysočany – Turnov, je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002.

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

Dopravcem posunového dílu a vlaku Lv 184600 byla společnost ČD Cargo, a. s., se sídlem Praha 7 - Holešovice, Jankovcova 1569/2c, PSČ 170 00, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 19. 11. 2007, č. j.: 3-3841/07-DÚ/Le, ev. č.: L/2007/1452.

Dopravce byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 13. 9. 2013, č.j.: DUCR-49890/13/Pd, ev. č.: OSD/2013/150, s platností do 12. 9. 2018.

Dražní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 168/10 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 31. 12. 2009, s účinností od 1. 1. 2010, v platném znění.

Činnosti při provozování drážní dopravy, konkrétně provádění zkoušky brzdy u souprav železničních vozidel u vyjmenovaných vlaků byly pro dopravce prováděny provozovatelem dráhy (výpravčími žst. Bakov nad Jizerou) na základě SMLOUVY „Smlouva o spolupráci v oblasti provozu drážní dopravy č.3/2011“, uzavřené mezi dodavatelem činností „Správa železniční dopravní cesty, státní organizace“ a objednavatelem ČD Cargo, a. s., včetně příložených příloh a Dodatku č. 8 ke smlouvě o spolupráci v oblasti provozu drážní dopravy č. 3/2011 ze dne 11. 12. 2014, bez uvedení doby platnosti.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. (1) písm. a) c) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(1) Provozovatel dráhy je povinen:
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení;
c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby ... odborně způsobilé“;*
- § 22 odst. (2) písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(2) Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen:
d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování“;*
- § 35 odst. (1) písm. a) g) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(1) Dopravce je povinen
a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze;
g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy“;*
- § 35 odst. (2) písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„(2) Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen
f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování“;*
- § 11 odst. (4) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

- „(4) Pro každou dopravnu s kolejovým rozvětvením se zpracovávají odborně způsobilou osobou technologické postupy činností při provozování dráhy a provozování drážní dopravy podle údajů o technickém vybavení dopravní a způsobu jejího využití“;*
- § 14 odst. (4) (5) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„(4) Drážní dopravu ... mohou řídit nebo na řízení drážní dopravy se podílet jen odborně způsobilé osoby;
(5) Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. ...“;*
 - § 16 odst. (11) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„(11) Činnosti při provádění posunu ... se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy“;
 - § 33 odst. (2) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„(2) K zajištění činností podle odstavce 1 a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci dopravce, slouží jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech dopravce“;
 - § 35 odst. (1) písm. e) f) g) a p) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„(1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo
e) řídila hnací drážní vozidlo jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny ve směru jízdy;
f) z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,
g) při posunu přizpůsobila rychlost jízdy jízdě podle rozhledových poměrů tak, aby byla zajištěna bezpečnost posunu...;
p) při posunu, v obsazeném oddíle automatického bloku, a je-li to nařízeno, řídila hnací drážní vozidlo za podmínek jízdy podle rozhledových poměrů“;*
 - § 37 odst. (9) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„(9) Činnost průběžné brzdy musí být ověřována zkouškou brzdy prováděnou osobou odborně způsobilou. ...“;
 - § 67 odst. (3) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„(3) Osoba, která se při své pracovní činnosti řídí návěstmi, musí se při příjmu pochybné nebo nezřetelné návěsti chovat tak, jako by návěst byla závažnějšího charakteru nebo zakazující.“

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

vnitřní předpis provozovatele dráhy, předpis SŽDC D1:

- čl. 65.

- „Jízda podle rozhledových poměrů je takový způsob jízdy, při kterém je jízda řízena pouze rozhledem strojvedoucího (zaměstnance v čele sunutého vlaku nebo posunového dílu) tak, aby vlak nebo posunový díl zastavil před jiným vozidlem, ohrožujícím jeho jízdu a podle možností i před jinou překážkou....“;*
- čl. 66.
„Při jízdě podle rozhledových poměrů musí jet vlak nebo posunový díl nejvýše takovou rychlostí, aby zastavil na vzdálenost, na kterou strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo posunového dílu) vidí, ... Před náhle vzniklou překážkou musí strojvedoucí využít všech dostupných prostředků pro zastavení vlaku nebo posunového dílu (rychlobrzda, pískování, dynamická brzda apod.)“;
 - čl. 261.
„Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování. ...“;
 - čl. 262.
„Všichni zaměstnanci musí trvale ovládat ustanovení předepsaná pro jejich dopravní službu. Musí si proto obnovovat a doplňovat znalosti předpisů, směrnic a souvisejících opatření, se známat se s jejich změnami, zúčastňovat se školení a podrobovat se nařízeným zkouškám v rozsahu nezbytném pro předepsanou odbornou způsobilost.“;
 - čl. 263.
„Každý zaměstnanec musí znát návěst Stůj, zastavte všemi prostředky; tuto návěst je povinen dát vždy, když je ohrožena bezpečnost drážní dopravy nebo lidské životy. ...“;
 - čl. 264.
„Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy. Každý zaměstnanec, vykonávající dopravní službu, je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“;
 - čl. 265.
„Samostatně mohou vykonávat dopravní službu jenom odborně způsobilí zaměstnanci, kteří byli k výkonu své činnosti (profese) určeni a jsou na příslušném pracovišti ve směně. Je zakázáno, aby zaměstnanci vykonávající dopravní službu přenechávali jim určené úkony zaměstnancům, kteří k tomu nejsou oprávněni.“;
 - čl. 272.
„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance.“;
 - čl. 273.
„Zaměstnanec, který určuje zaměstnance k výkonu dopravní služby, se musí před jejich zařazením vždy přesvědčit, zda splňují podmínky odborné způsobilosti. Rovněž tak i zaměstnanec, který dostal rozkaz k výkonu dopravní služby (funkce,

pracovní činnosti) a přitom nesplňuje podmínky odborné způsobilosti, je povinen na tuto skutečnost upozornit ihned toho, kdo mu dává takový rozkaz.“;

- čl. 274.
„Každý zaměstnanec, kromě zaměstnanců, provádějících organizaci a kontrolu dopravní služby, se musí před zařazením k samostatnému výkonu dopravní služby seznámit s ustanoveními ZDD (provozního řádu OS), která se týkají jeho pracovního zařazení, jakož i ze znalostí místních, popř. i traťových poměrů, včetně obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně trakčního zařízení. Ze znalosti ZDD (provozního řádu OS) musí být tito zaměstnanci přezkoušeni. ... Stejným způsobem musí být zaměstnanci přezkoušeni i ze znalosti úprav ustanovení ZDD (provozního řádu OS) nebo podstatných změn obsluhy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, případně trakčního zařízení, které se týkají jeho pracovní činnosti, a tuto znalost potvrdí.“;
- čl. 279.
„Znalost traťových a místních poměrů je součástí odborné způsobilosti k výkonu pracovní činnosti všech zaměstnanců, kteří vykonávají na trati a v dopravních s kolejovým rozvětvením jakékoliv činnosti, související s výkonem dopravní služby. ...“;
- čl. 280.
„Způsob získání a evidence znalosti traťových a místních poměrů zaměstnanců dopravců (včetně všech dalších osob, které dopravce zařadí do dopravní služby) je v kompetenci každého dopravce.“;
- čl. 283.
„Znalostí místních poměrů se rozumí poznání charakteru stanic, nákladišť, vleček a jiných obslužných pracovišť, jejich vybavení a zabezpečení v přiměřeném rozsahu pro požadovanou pracovní činnost, včetně způsobu obsluhy (posunu) na manipulačních kolejích. Souhrn těchto informací je obsažen v ZDD.“;
- čl. 326.
„Návěsti se smějí používat jen pro účel stanovený tímto předpisem, a to u viditelných návěstí v předepsaném tvaru, velikosti, barvě a u návěstí slyšitelných způsobem provedení.“;
- čl. 328.
„Dávat pokyny návěstmi nebo umísťovat přenosná návěstidla je dovoleno jen zaměstnanci, který je pro tuto činnost odborně způsobilý. ...“;
- čl. 329.
„Za správné používání návěstidel a dávání návěstí odpovídá ten zaměstnanec, který návěsti dává; vždy musí být jednoznačné a zřejmé, komu jsou návěsti určeny, aby nedošlo k záměně. Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.“;
- čl. 1611.
„Jen výjimečně, pokud dojde ke ztrátě nebo poškození červeného praporku a strojvedoucí je o tomto zpraven, je dovoleno dávat denní ruční návěsti pro posun bez červeného praporku.“;
- čl. 1661.

„Posun smí řídit jen jeden zaměstnanec, který musí být odborně způsobilý k řízení posunu. Tento zaměstnanec smí i sám vykonávat posun. Ostatní zaměstnanci, určení k provádění posunu, musí být k tomu odborně způsobilí.“

- čl. 1663.
„Strojvedoucí může vykonávat posun buď bez posunové čety, nebo s posunovou četou. Vykonává-li posun s posunovou četou, může po předchozím vyrozumění výpravčího nebo výhybkáře pověřit vedoucího posunové čety k předávání pokynů výpravčímu nebo výhybkáři (a naopak).“;
- čl. 1666.
„Při jednoduchém posunu musí být zaměstnancem řídícím posun zaměstnanec odborně způsobilý k řízení nebo provádění posunu, popř. k řízení jednoduchého posunu.“;
- čl. 1667.
„Ve všech případech, kdy řízení posunu nebo vedení posunové čety převezme jiný odborně způsobilý zaměstnanec, zpraví odstupující zaměstnanec (není-li to možné, výpravčí) všechny zaměstnance zúčastněné na posunu o tom, kdo řídí další posun nebo kdo vykonává povinnosti vedoucího posunové čety.“;
- čl. 1676.
„Posunovou cestou se rozumí úsek koleje od konce posunového dílu až k místu, které stanoví zaměstnanec řídící posun (nebo z jeho pověření vedoucí posunové čety); při posunu do sousedního posunovacího obvodu však nejdále k nejbližšímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun, nebo k návěstidlu s návěstí Konec vlakové cesty, nebo k návěstidlu s návěstí Hranice izolovaného úseku nebo k námezvníku (k hrotu jazyka výhybky, k výkolejce) v sousedním posunovacím obvodu. ...“;
- čl. 1677.
„Postavená posunová cesta je úsek koleje, pro který jsou splněny podmínky posunové cesty dle předchozího článku.“;
- čl. 1678.
„Nemůže-li výhybkář postavit najednou celou požadovanou posunovou cestu, a postavená část posunové cesty nekončí u nepřenosného návěstidla platného pro posun, musí vždy před souhlasem k posunu zpravit zaměstnance řídícího posun nebo vedoucího posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, o místu ukončení posunové cesty a případně s ním dohodnout další postup.“;
- čl. 1692.
*„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 řídícímu 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;*

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;

e) kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit.

Při tomto svolení upozorní výpravčí zaměstnance řídicího posun nebo vedoucího posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, na mimořádnosti, které zaměstnanci řídicímu posun nebo vedoucímu posunové čety nemohou být známy a ovlivňují bezpečné provádění posunu ...“;

- čl. 1693.
„Svolení k posunu dá nebo jeho případnou změnu oznámí výpravčí zaměstnanci řídicímu posun přímo, prostřednictvím výhybkáře nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety.“;
- čl. 1694.
„Svolení výpravčího k posunu platí jako souhlas k posunu, ale jen pro jízdu k nejbližšímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun nebo k návěstidlu s návěstí Konec vlakové cesty, nebo k návěstidlu s návěstí Hranice izolovaného úseku nebo k námezvníku (k hrotu jazyka výhybky, k výkolejce). Toto svolení smí výpravčí dát jen po dohodě s výhybkáři, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat. O dalším posunu se pak zaměstnanec řídicí posun (přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety) dohodne s výhybkářem, který mu pak dá souhlas k dalšímu posunu.“;
- čl. 1715.
„Při posunu s posunovou četou předává výhybkář strojvedoucímu souhlas k posunu prostřednictvím vedoucího posunové čety. Pokynem k uvedení posunového dílu do pohybu dává vedoucí posunové čety strojvedoucímu informaci o tom, že pro danou posunovou cestu byl dán souhlas k posunu.“;
- čl. 1722.
„Pokud ve stanici společně vykonává dopravní službu více výpravčích, musí ZDD stanovit, jaké povinnosti při organizování posunu mají.“;
- čl. 1724.
„Při dávání pokynů pro posun rádiovým zařízením se postupuje podle ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Z11.“;
- čl. 1744.
„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. 1745.
„Zaměstnanec řídicí posun nebo vedoucí posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, musí před zahájením posunu zpravit všechny zúčastněné zaměstnance o postupu prací, způsobu provedení posunu a o všech mimořádnostech, které jim“;

nemohou být známy. Při posunu bezposunové čety zpraví výhybkáře o těchto skutečnostech výpravčí.“;

- čl. 1753.
„Strojvedoucí (i v případě, že v souladu s ustanoveními tohoto předpisu není zaměstnancem řídicím posun) je při posunu povinen:
d) sledovat volnost posunové cesty (tj. zda v posunové cestě nejsou vozidla, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat) a rozmístění vozidel ...“;
- čl. 1754.
„Nemůže-li strojvedoucí při posunu s posunovou četou dále pozorovat ruční návěsti pro posun, popř. se návěsti přestaly dávat, musí posunový díl zastavit. ...“;
- čl. 1755.
„Zjistí-li strojvedoucí, že při posunu s posunovou četou došlo k poruše nebo přerušení rádiového spojení, musí ihned zastavit a s vedoucím posunové čety dohodnout další postup.“;
- čl. 1756.
„Při posunu musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů, ale je-li zpraven o nutnosti najetí na stojící vozidla, smí na ně najet.“;
- čl. 1972.
„Při sunutí posunového dílu bez posunové čety musí být postavení a volnost posunové cesty (části posunové cesty) oznámeno zaměstnanci, který dává strojvedoucímu svolení k zahájení posunu, popř. k pokračování v posunu (pokud tuto posunovou cestu nestaví sám).“.

vnitřní předpis provozovatele dráhy, předpis SŽDC (ČD) Z11:

- čl. 37.
„Při dávání pokynů prostřednictvím radiové stanice se používají... závazná znění ...“.
- Výklad ustanovení čl. 37 předpisu ČD Z11: (pozn. SŽDC (ČD) Z11)
„Používání slovního vyjádření pokynu prostřednictvím rádiového spojení vyžaduje pro zachování bezpečnosti provozu bezpodmínečné dodržování závazných slovních znění ze strany provozních operátorů (uživatelů) uvedených v tomto článku pro každou příslušnou návěst. ... Především je třeba upozornit na to, že jakýkoliv rádiový provoz nesmí začít bez provedení tzv. Funkční zkoušky viz čl. 44 – první věta předpisu ČD Z11.“;
- čl. 38.
„Jsou-li pokyny k posunu při sunutí dávány prostřednictvím radiových stanic, musí zaměstnanec oprávněný řídit posun zajistit opakované dávání pokynů. ... Strojvedoucí nemusí tyto pokyny opakovat, neobdrží-li však po ujetí určené vzdálenosti nebo po uplynutí dohodnutého času další pokyn, musí posunový díl ihned zastavit.“;
- čl. 44.
„Pro ověření provozuschopnosti jednotlivých funkčních celků (radiových stanic) se provádí funkční zkouška.“;

- čl. 45
*„Zkoušku spojení provádí strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla (speciálního hnacího vozidla) kódovaným hlášením „D“ v těchto případech:
a) jízda vlaku začíná uvnitř radiového úseku
b) při změně kanálové skupiny
c) při změně čísla vlaku nebo změně rozlišovacího čísla.
Spojení navazuje s výpravčím stanice, v jehož obvodu se vlak nalézá ...“.*

Staniční řád žst. Bakov nad Jizerou – Změna č. 2:

- Rozsah znalosti
„... Dopravce na základě výše uvedeného rozsahu znalostí stanoví rozsah znalostí pro jednotlivá pracovní zařazení svým vlastním opatřením nebo vnitřním předpisem. Na základě smlouvy o provozování drážní dopravy může být rozsah znalosti pro dopravce upraven. ...“;
- čl. 112. Povinnosti zaměstnanců při posunu
Posun na dopravních kolejích, jejich obsazení a uvolnění povoluje dispoziční výpravčí. Posun na ostatních kolejích povoluje signalista příslušného stavědla. Výpravčí vykonává dozor nad posunem v obvodu stanice, na rozkaz dispozičního výpravčího zařizuje včasné ukončení posunu. ...“.

vnitřní směrnice dopravce ČDC „Lokomotivní čety“, označení PTs10-B-2011:

- čl. 2.3.1
„Strojvedoucí postupuje při výkonu činnosti podle ustanovení platných zákonů, vyhlášek, předpisů, IN a příkazů nadřízených. ...“;
- čl. 2.4.1 Povinnosti lokomotivní čety
2.4.1.8 *pozorovat za jízdy vlaku nebo posunového dílu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi a pokyny.“;*
- čl. 2.4.2 Lokomotivní četa je dále povinna:
„2.4.2.7 *vykonávat dopravní povinnosti ve stanovených případech a ve stanoveném rozsahu.“;*
- čl. 3.1 Osoby oprávněné ... zdržovat se na stanovišti strojvedoucího
„3.1.9 ... *Strojvedoucí odpovídá za to, že se na HV zdržují jen oprávněné osoby.“;*
- čl. 3.4 Výkon lokomotivní čety na HV
„3.4.2 ... *U sunutých vlaků (sunutých posunových dílů) se HV řídí ze stanoviště, ze kterého má LČ lepší výhled s případným přihlédnutím k dohodnuté straně, na které mohou být dávány ruční návěsti.;*
3.4.4 *Skříňové HV lze řídit při posunu i ze zadního stanoviště ve směru jízdy. Tato činnost je jízdou posunujícího sunutého posunového dílu (jednotlivé HV nebo více spojených HV) v plném rozsahu a bezpečnost při posunu zajišťuje další zaměstnanec v čele posunového dílu. ... Tímto článkem není dotčena výjimečná možnost posunu bez posunové čety podle např. SŽDC D1 čl. 1970.“.*

vnitřní směrnice dopravce ČDC „Zkušební a výcvikový řád“, označení PERs28-B-2009:

- čl. 1.2 Kvalifikace zaměstnanců
„1.2.1.5 *Ředitelé JOS odpovídají za to, že k samostatnému výkonu pracovní činnosti budou určeni pouze zaměstnanci splňující požadavky na kvalifikaci podle*

obecně závazných právních předpisů a této IN, případně požadavků provozovatele dráhy a drážní dopravy, které stanovil svými vnitřními předpisy.“;

- čl. 4. Odborná způsobilost – aplikace v podmínkách JOS
„4.1.1.2 Není-li pro některé pracovní činnosti stanovena odborná zkouška a zaměstnanci vykonávají jen dílčí činnosti, je stanovena pro konkrétní podmínky zaměstnancem O13 GR ČDC pro tuto činnost zkouška způsobilosti. Zkoušku způsobilosti provede určený zaměstnanec JOS se záznamem do Výkazu o zkouškách. Obsah zkoušky bude uveden jako příloha k opatření ředitele JOS dle bodu 4.1.1.1.“;
- čl. 4.2 Stanovení rozsahu znalosti a seznámení se s ZDD provozovatele dráhy
*„4.2.1.1 Rozsah znalostí ZDD provozovatele dráhy pro zaměstnance ČDC stanovuje ředitel JOS svým opatřením (tiskopis v Příloze č. 3).;
4.2.2.1 Záznam o seznámení se zaměstnancem se ZDD ... dle rozsahu znalosti pro příslušné pracovní zařazení zaměstnance, provádí určený zaměstnanec JOS. Záznam o seznámení je uveden na tiskopisu Seznam zaměstnanců, kteří byli seznámeni, Karta znalosti nebo Karta znalosti tratě (příloha č. 3).“;*
- Příloha č. 7 Zkoušky způsobilosti
*„A) Odborná způsobilost k činnostem na brzdových zařízeních tažených kolejových vozidel.
Za organizaci a výkon zkoušky způsobilosti ZZ V odpovídá ředitel JOS. ... Tato zkouška platí pro pracovní činnosti – zaměstnance odborně způsobilého provádět zkoušky brzd na tažených kolejových vozidlech.“.*

Vnitřní směrnice dopravce ČDC „Provoz a obsluha brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, označení KVs3-B-2010:

- čl. 1. Úvod a obecná ustanovení
„1.1.1.1 Směrnice KVs3-B-2010 je závazná pro provozování a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel. ...“;
1.1.1.2 Směrnice KVs3-B-2010 je závazná pro: ... právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu vykonávají pro ČDC činnost, v důsledku které dochází k ovlivňování provozu dráhy a drážní dopravy, a to tehdy, když tyto manipulují s brzdovým zařízením železničních kolejových vozidel nebo kontrolují jeho činnost a také vždy, když kontrolují nebo bvykonávají činnosti ve vztahu k brzdovému zařízení a brzdění.;
1.1.1.5 Ostatní návazné interní normy ČDC musí být s touto směrnicí v souladu.“.
- čl. 3.3 Zkoušky a ověření činnosti brzd
„3.3.1.1 Činnost průběžné brzdy musí být ověřována zkouškou brzdy prováděnou určeným odborně způsobilým zaměstnancem.“.

Opatření ředitele JOS (PJ), Stanovení odborné způsobilosti zaměstnanců PJ Praha – rozsah znalostí ZDD a TDPP, potvrzení znalostí v kartách a seznamech znalostí, knihy normálí:

- čl. 2 Odpovědnost za prokazatelné seznámení, proškolení, přezkoušení z předpisů provozovatelů drah
„... Zaměstnanec seznámení s předpisy provozovatelů drah a jejich změnami potvrdí svým podpisem: ... na „Kartě znalostí tratě“ pro osoby řídící drážní vozidlo

na období GVD ...; odpovědnost za aktualizaci údajů na „Kartách znalostí tratě“ mají vedoucí PP. ...“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Železniční stanice Bakov nad Jizerou je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením I. kategorie – elektromechanické se dvěma závislými stavědly, dle TNŽ 34 2620. Světelná návěstidla jsou nezávislá na poloze výhybek. Výhybky jsou obsluhovány ručně a jsou uzamčeny výměnovými zámky.

SZZ v žst. Bakov nad Jizerou má vydaný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 2600/96-E.44, vydaný DÚ dne 5. 2. 2001. Poslední prohlídka a zkouška UTZ byla provedena 30. 10. 2013 s platností do 29. 10. 2017, s výsledkem bez nedostatků. SZZ nemá záznamové zařízení.

V dopravní kanceláři je instalován PC – elektronický dopravní deník s aplikací EDD, který slouží pro vedení dopravního deníku na počítači, k automatickému plánování vlaků dle grafikonu vlakové dopravy a k sumarizaci výkonů stanice. Tento dopravní deník je vybaven funkcí záznamu.

SZZ nebylo v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.2 Součásti dráhy

Ohledáním 3. SK od výhybky č. 4 k místu vzniku MU bylo zjištěno, že výhybka č.4 je přestavena na 3. SK. Hlavní směr výhybky č. 4 směrem k námezníku je v mírném pravostranném oblouku. Za námezníkem výhybky č. 4 mezi 3. a 5. SK přechází 3. SK do přímého směru až k místu vzniku MU.

Dále byla zjišťována možnost výhledu strojvedoucího posunového dílu na 3. SK ve směru jízdy od stavědla St. 1 ke stavědlu St. 2:

- vpravo od 3. SK v km 81,808 je umístěno stožárové světelné návěstidlo S1;
- vpravo od 3. SK v km 81,824 je umístěn stožár rozhlasu č. 3;
- vlevo od 3. SK v km 81,976 – 82,116 je umístěno u 5. SK vyvýšené nástupiště bez přístřešku;
- vpravo od 3. SK v km 81,995 je umístěn stožár rozhlasu č. 3;
- vpravo od 3. SK v km 81,999 je umístěn vodní jeřáb;
- vpravo od 3. SK v km 82,009 – 82,134 je umístěno vyvýšené nástupiště pro 3. SK bez přístřešku.

Žádné z uvedených zařízení nezakrývá výhled na průjezdný průřez pojezděné 3. SK.

Nedostatky nebyly zjištěny, součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

Strojvedoucí vlaku Pn 64670 za jízdy v úsecích trati Libuň – Turnov a Turnov – Bakov nad Jizerou neprovedl dle záznamů v záznamovém zařízení ReDaT 2x nařízenou zkoušku kódovaného hlášení „D“.

Před příjezdem vlaku Pn 64670 do žst. Bakov nad Jizerou seznámil dispoziční výpravčí signalisty stavědel St. 1 a St. 2 této žst. s technologickým postupem při posunu HDV od tohoto vlaku, resp. dal svolení k posunu na výhybkářském telefonickém okruhu. Na tomto okruhu komunikoval dispoziční výpravčí se signalisty i při přípravě vlakové cesty pro vlak Pn 64670 na 5. SK a při předávání informace o změně postupu při posunu HDV od tohoto vlaku, a tím i o změně ve svolení k posunu.

Předáním svolení k posunu strojvedoucímu vlaku Pn 64670 byl ústně dispozičním výpravčím pověřen výpravčí žst. Bakov nad Jizerou.

Výpravčí předal svolení k posunu od dispozičního výpravčího strojvedoucímu vlaku Pn 64670 ústně, bez použití radiostanice, kterou měl sebou v kolejišti.

V průběhu posunu byly strojvedoucímu posunového dílu předávány signalistkou stavědla St. 1 pokyny návěstí „Posun dovolen“ na odjezdovém návěstidle S3-13, radiostanicí a ruční návěstí.

Radiový provoz se strojvedoucím byl signalistkou stavědla St. 1 zahájen, aniž by byla provedena funkční zkouška pro ověření provozuschopnosti radiových stanic dle SŽDC (ČD) Z 11.

Komunikace mezi výpravčím a strojvedoucím při prováděném posunu tak, jak ji vyžadují vztažné pokyny uvedené pro tuto činnost v SŽDC D1, nebyla prokázána. Za prokázanou lze považovat skutečnost, že bezprostředně před srážkou HDV výpravčí použil radiostanici k výzvě na zastavení posunovacího dílu.

Signalistka stavědla St. 1 sjednala posun do posunovacího obvodu signalisty stavědla St. 2 s tímto signalistou radiostanicí.

Dispoziční výpravčí bezprostředně po vzniku MU ohlásil vznik MU na CDP Praha a aktivoval IZS služebním telefonem.

Při použití komunikačních prostředků byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

Neprovedením zkoušky kódovaného hlášení „D“ porušil strojvedoucí vlaku Pn 64670 ustanovení čl. 45 SŽDC (ČD) Z11.

Zahájením radioprovozu se strojvedoucím bez provedení funkční zkoušky provozuschopnosti radiostanic porušila signalistka stavědla St. 1 a výpravčí čl. 44 SŽDC (ČD) Z11.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV CZ-ČDC 92 54 2 753.762-4 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 8892/09-V.20, vydaný DÚ dne 5. 10. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 24. 11. 2014 s platností do 23. 6. 2015 s výsledkem, že HDV bylo dopravcem ČDC používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti (zadní HDV posunového dílu při posunu sunutím).

HDV CZ-ČDC 92 54 2 753.762-4 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA RE1 výrobce UniControls, č. 9051.

HDV CZ-ČDC 92 54 2 753.763-2 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 9249/09-V.20, vydaný DÚ dne 8. 10. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 14. 11. 2014 s platností do 13. 6. 2015 s výsledkem, že HDV bylo dopravcem ČDC používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti (přední HDV posunového dílu při posunu sunutím).

HDV CZ-ČDC 92 54 2 753.763-2 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA RE1 výrobce UniControls, č. 9060.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

Řízení posunového dílu bylo po celou dobu posunu z 5. SK a po 3. SK prováděno z I. stanoviště HDV 92 54 2 753.762-4, z jehož rychloměrného záznamu byla data vyhodnocena.

- 13:17:46 h, zastavení vlaku Pn 64670 na 5. SK, vlak veden z 1. stanoviště HDV 753.762-4;
- 13:17:50 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 dán povel přepnutí směru vzad a následné namáčknutí na vyvěšení HDV od vlaku;
- 13:17:59 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 ukončení výkonu, použití přídavné brzdy;
- 13:18:03 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 přepnutí směru vpřed;
- 13:18:49 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 rozjezd vpřed po 5. SK;
- 13:19:03 h, na dráze 41 m dosaženo rychlosti $22 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 13:19:26 h, po ujetí dráhy 132 m zastavení;
- 13:19:41 h, zadání poměrného tahu;
- 13:19:45 h, pohyb vozidla rychlostí do $1 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 13:19:48 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 zastavení na zhlaví za výhybkou č. 4, přepnutí směru jízdy v zad, požadavek odbrzdění přídavné brzdy;
- 13:19:53 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 rozjezd směr vzad;
- 13:20:27 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 jízda po 3. SK, dosažená rychlost $29 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá dráha 185 m, zrušení zadání výkonu;
- 13:20:48 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 dosažená rychlost $29 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá dráha 171 m, zadán povel přídavnou brzdou, začátek plnění brzdových válců;
- 13:20:49 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 dosažená rychlost $28 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá dráha 4 m, projevení brzdového účinku;
- 13:20:50 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 dosažená rychlost $27 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá dráha 7 m, náraz – prudké snížení rychlosti;
- 13:20:52 h, z 1. stanoviště HDV 753.762-4 ujetá dráha 6 m, dosažená rychlost $0 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, úplné zastavení posunového dílu.

Údaje byly porovnány s rychloměrným záznamem HDV 753.763-2, liší se pouze časovým posunem o 1 sekundu.

Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu při posunu nebyla překročena, vlakový zabezpečovač byl v činnosti a obsluhován během jízdy posunového dílu.

HDV CZ-ČDC 92 54 2 742.215-7 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 7324/04-V.20, vydaný DÚ dne 16. 11. 2004. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 7. 9. 2014 s platností do 6. 3. 2015 s výsledkem, že HDV bylo dopravcem ČDC používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti (přední HDV vlaku Lv 184600).

HDV CZ-ČDC 92 54 2 742.215-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu mechanický registrační rychloměr č. 83035.

HDV CZ-ČDC 92 54 2 742.073-0 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 1030/96-V.20, vydaný DÚ dne 16. 4. 1996. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 2. 2. 2015 s platností do 1. 8. 2015 s výsledkem, že HDV bylo dopravcem ČDC používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti (zadní HDV vlaku Lv 184600)

HDV CZ-ČDC 92 54 2 742.073-0 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu mechanický registrační rychloměr č. 05091.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 12:55 h, zastavení Lv 72650 v žst. Bakov nad Jizerou na 3. SK;
- 13:21 h, registrováno poskočení pisátka minutového záznamu vlivem nárazu.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Zaměstnanec dopravce, strojvedoucí Lv 72650, zastavil s vlakem ve 13:00 h na 3. SK v žst. Bakov nad Jizerou. Následně byl výpravčím informován, že po ukončení křížování osobních vlaků, cca po 20 minutách, pojedje dál jako vlak Lv 184600 z Bakova nad Jizerou do Bělé pod Bezdězem. Po ukončení křížování viděl příjezd nákladního vlaku na 5. SK a pozdravil se s jeho strojvedoucím. Dále čekal, až bude s vlakem Lv 184600 ze žst. Bakov nad Jizerou vypraven návěstí dovolující jízdu na odjezdovém návěstidle L3-13. Sledoval výhybkáře, jak přestavuje výhybky pro jízdní cestu ze 3. SK do Bělé pod Bezdězem, a současně sledoval návěstidlo. Znenadání došlo k prudkému nárazu zezadu do HDV.

Nedostatek v činnosti strojvedoucího vlaku Lv 72650/184600 nebyl zjištěn.

Zaměstnanec dopravce, strojvedoucí vlaku Pn 64670, za jízdy vlaku v úsecích trati Libuň – Turnov a Turnov – Bakov nad Jizerou neprovedl dle záznamů v záznamovém zařízení ReDaT 2x nařízenou zkoušku kódovaného hlášení „D“. Po vjezdu do žst. Bakov nad Jizerou na 5. SK nesdělil dispozičnímu výpravčímu žst. Bakov nad Jizerou informace o požadované technologii posunu, umožnil výpravčímu žst. Bakov nad Jizerou provést jednoduchý posun u vlaku Pn 64670, pro který nebyl výpravčí odborně způsobilý, a dále mu umožnil neoprávněný pobyt na stanovišti HDV během prováděného posunu. Při posunu sunutím po 3. SK neřídil HDV ze stanoviště, ze kterého měl lepší výhled, a přestože dle svého tvrzení pověřil výpravčího plněním povinností vedoucího posunové

čety a určil mu dávání pokynů radiostanicí, neprovedl před zahájením posunu funkční zkoušku provozuschopnosti radiostanic a nezastavil prováděný posun při zjištění, že pokyny radiostanicí od výpravčího nedostává. Při jízdě posunového dílu nedodržel strojvedoucí podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.

Nedostatek byl zjištěn.

Zjištění:

- strojvedoucí vlaku Pn 64670 nejednal v souladu se vztažnými technologickými postupy provozovatele dráhy a dopravce v rozsahu své odborné způsobilosti – viz kap. 3.2.1, 3.4.3.

Signalista St. 2 postavil vlakovou cestu pro vjezd vlaku Pn 64670 na 5. SK. Poté dostal spolu se signalistkou stavědla St. 1 od dispozičního výpravčího svolení k posunu HDV od vlaku Pn 64670, a to po odjezdu vlaku Lv 184600 ze 3. SK do žst. Bělá pod Bezdězem. Svolení se vztahovalo na posun z 5. SK na 3. SK u stavědla St. 1, po 3. SK ke stavědlu St. 2 a zde na 5. SK na konec vlaku Pn 64670. Po příjezdu vlaku Pn 64670 na 5. SK signalista stavědla St. 2 uzavřel na stavědlovém přístroji návěstní vložku a šel zrušit vlakovou cestu pro vjezd tohoto vlaku. V této době zavolala signalistovi stavědla St. 2 radiostanicí signalistka stavědla St. 1 a sdělila mu, že posunový díl pojedje po 3. SK do jeho posunového obvodu. Signalista stavědla St. 2 odpověděl, že rozumí, a dále sdělil, že 3. SK je v jeho posunovém obvodě obsazená. Následně si připravil postavení výhybek pro jízdu vlaku z 3. SK. Příkaz k přípravě vlakové cesty pro odjezd vlaku Lv 184600 ze 3. SK před vznikem MU neobdržel.

Nedostatek nebyl zjištěn.

Signalistka stavědla St. 1 po provedené přípravě vlakové cesty pro vjezd vlaku Pn 64670 na 5. SK obdržela spolu se signalistou stavědla St. 2 od dispozičního výpravčího svolení k posunu HDV od vlaku Pn 64670 po odjezdu vlaku Lv 184600 ze 3. SK. Svolení se vztahovalo na posun z 5. SK na 3. SK u stavědla St. 1, po 3. SK ke stavědlu St. 2 a tam na 5. SK na konec vlaku Pn 64670. Při vjezdu vlaku Pn 64670 na 5. SK změnil dispoziční výpravčí obsah svolení s tím, že posun HDV z 5. SK a dále po 3. SK ke stavědlu St. 2 bude uskutečněn ještě před odjezdem vlaku Lv 184600 ze 3. SK do Bělé pod Bezdězem. Signalistka stavědla St. 1 představila výhybku č. 4 pro zamýšlený posun z 5. SK a na 3. SK. Souhlas k posunu dala strojvedoucímu posunového dílu návěstí „Posun dovolen“ na návěstidle S3-13 a radiostanicí pokynem „Posun z 5. SK za výhybku č. 4 posun dovolen“. Před zahájením radioprovozu se strojvedoucímu posunového dílu funkční zkoušky provozuschopnosti radiostanic nevykonala. V této době signalistka stavědla St. 1 vyjednala se signalistou stavědla St. 2 jízdu posunového dílu do jeho posunovacího obvodu. Signalista stavědla St. 2 s jízdou posunu souhlasil s tím, že signalistce sdělil, že 3. SK je v jeho obvodu obsazená. Signalistka stavědla St. 1 přesto, že vzhledem k vlaku Lv 184600 stojícím na 3. SK před nepřenositelným návěstidlem L3-13 nemohla postavit celou posunovou cestu po 3. SK, strojvedoucímu posunového dílu neurčila místo zastavení na 3. SK a dala mu souhlas k posunu na tuto kolej. Při prováděném posunu na 3. SK signalistka, dle svého podaného vysvětlení, měla informaci o tom, že posun probíhá bez posunové čety sunutím na obsazenou kolej, přesto nesdělila dispozičnímu výpravčímu postavení a volnost posunové cesty (její části). Rovněž nezajistila zastavení posunového dílu, ačkoliv v rámci své odborné způsobilosti měla informace o okolnostech ohrožujících bezpečnost posunu.

Nedostatek byl zjištěn.

Zjištění:

signalistka stavědla St. 1 nejednala v souladu se vztažnými technologickými postupy provozovatele dráhy v rozsahu své odborné způsobilosti – viz kap. 3.2.1, 3.4.3.

Dispoziční výpravčí žst. Bakov nad Jizerou pověřil výpravčího předáním svolení k posunu strojvedoucímu vlaku Pn 64670. Dle vztažných ustanovení SŽDC D1 a SŘ žst. Bakov nad Jizerou, nebyl výpravčí k předávání svolení zaměstnanci řídicímu posun odborně způsobilý.

Svolení, které po provedené přípravě vlakové cesty pro vlak Pn 64670 na 5. SK obdrželi i signalisté obou stavědel, oznamovalo, že se bude posouvat po odjezdu vlaku Lv 184600 ze 3. SK s HDV od vlaku Pn 64670 z 5. SK na 3. SK u stavědla St. 1, po 3. SK ke stavědlu St. 2 a zde na 5. SK na konec vlaku Pn 64670. Uvedené svolení k posunu dal dispoziční výpravčí bez informací o požadované technologii posunu strojvedoucími vlaku Pn 64670.

Při vjezdu vlaku Pn 64670 na 5. SK změnil dispoziční výpravčí, dle svého vyjádření, obsah svolení výpravčímu a signalistce stavědla St. 1 tak, že posun HDV z 5. SK bude uskutečněn ještě před odjezdem vlaku Lv 184600, a to na obsazenou 3. SK. Ve vyjádření podaném výpravčím a signalistkou ke změně obsahu svolení, nebyla informace o obsazené koleji uvedena, rovněž tak v záznamu hovoru na záznamovém zařízení ReDat 3. Změna svolení tak neobsahovala skutečnost, kam až se smí na 3. SK posouvat, a čas, kdy bude nutné posun vzhledem k přípravě vlakové cesty pro Lv 184600 ze 3. SK ukončit.

Nedostatek byl zjištěn.

Zjištění:

dispoziční výpravčí nejednal v souladu se vztažnými technologickými postupy provozovatele dráhy v rozsahu své odborné způsobilosti – viz kap. 3.2.1.

Výpravčí zprostředkováním svolení k posunu strojvedoucímu vlaku Pn 64670 od dispozičního výpravčího a dále provedením jednoduchého posunu při odvěšení HDV od vlaku Pn 64670 prováděl činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, pro které nebyl odborně způsobilý. Při posunu pobýval výpravčí na stanovišti pro strojvedoucího na HDV přesto, že k tomu neměl potřebné oprávnění od dopravce.

Povinností výpravčího je provádění dozoru nad posunem v obvodu celé žst. Bakov nad Jizerou. Při provádění tohoto dozoru nad posunem výpravčí dle svého sdělení sledoval radiostanicí komunikaci signalistky stavědla St. 1 se strojvedoucími posunového dílu. Z této komunikace bylo zřejmé, že ačkoliv byl posun prováděn sunutím bez posunové čety, signalistka stavědla St. 1 neoznámila strojvedoucímu posunového dílu místo zastavení na obsazené 3. SK a dispozičnímu výpravčímu skutečnost, že posunová cesta je postavená a její část na 3. SK je volná. Výpravčí po zjištění těchto skutečností nezajistil okamžité zastavení posunu přesto, že se jednalo o okolnosti ohrožující bezpečnost posunu.

Dle svého sdělení si výpravčí nebyl vědom toho, že by jej strojvedoucí posunového dílu pověřil povinnostmi vedoucího posunové čety, resp. zajišťováním bezpečnosti posunu v čele sunutého posunového dílu a dáváním návěstí pro posun radiostanicí. Přesto začal bez provedení funkční zkoušky provozuschopnosti radiostanicí opakovaně dávat radiostanicí návěst „Pomalů“, místo aby posun návěstí „Stůj“ zastavil a případné dávání návěstí se strojvedoucími dohodl.

Nedostatek byl zjištěn.

Zjištění:

výpravčí nejednal v souladu se vztažnými technologickými postupy provozovatele dráhy v rozsahu své odborné způsobilosti – viz kap. 3.2.1, 3.2.2, 3.4.3.

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

Z podaných vysvětlení osob zúčastněných na MU a ze záznamů záznamového zařízení ReDaT 3 vyplynulo, že komunikace zúčastněných osob při posunu před vznikem MU neprobíhala dle ustanovení SŽDC D1 a SŽDC (ČD) Z11.

Nedostatky byly zjištěny.

Zjištění:

- neproběhla zásadní komunikace mezi strojvedoucím vlaku Pn 64670 a dispozičním výpravčím žst. Bakov nad Jizerou pro sdělení požadavku na technologický postup při posunu HDV od tohoto vlaku;
- svolení k posunu dané dispozičním výpravčím bylo bezprostředně před zahájením posunu změněno v tom smyslu, že posun bude z 5. SK zahájen ihned po zastavení vlaku Pn 64670 a ne až po odjezdu Lv 184600 ze 3. SK. Skutečnost, že 3. SK je obsazená, a pokyny dispozičního výpravčího s touto skutečností související, změna svolení k posunu neobsahovala;
- o místě zastavení, resp. ukončení posunové cesty na 3. SK, nebyl strojvedoucí posunového dílu informován obdrženým svolením k posunu od dispozičního výpravčího, ani před souhlasem k posunu na 3. SK od signalistky stavědla St. 1;
- dle svého vyjádření a vyjádření obou výpravčích uvedla signalistka stavědla St. 1 při dávání souhlasu k posunu v tomto pokynu, že posun je dovolen na 3. SK obsazenou. Tuto informaci strojvedoucí dle svého sdělení neslyšel;
- dispoziční výpravčí neobdržel od signalistky stavědla St. 1 ohlášení, že posunová cesta je postavená a její část na 3. SK je volná;
- komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a výpravčím ohledně pověření výpravčího povinnostmi vedoucího posunové čety, resp. zajišťováním bezpečnosti posunu v čele sunutého posunového dílu a dáváním návěstí pro posun radiostanicí, uváděná v podání vysvětlení strojvedoucím, nebyla prokázána a výpravčí ji popřel;
- rovněž nebylo prokázáno tvrzení výpravčího, že dával radiostanicí při posunu po 3. SK opakované návěsti „Pomalů“. Za prokázané lze považovat dávání opakované návěsti „Stůj“ výpravčím bezprostředně před vznikem MU, byť strojvedoucí posunového dílu dle svého vyjádření slyšel z radiostanice pokyn „Zastav, zastav“.

Komunikace zúčastněných osob před vznikem MU nebyla v souladu s požadavky technologických postupů pro provádění posunu stanovených provozovatelem dráhy – viz kap. 3.1.1, 3.2.1, 3.5.1.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravce zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí posunového dílu, ve směně dne 16. 2. 2015 od 12:32 h, odpočinek před směnou 72 h, přestávku na oddech a odpočinek nebylo vzhledem k nástupu na směnu nutné čerpat;
- strojvedoucí Lv 184600, ve směně dne 16. 2. 2015 od 05:30 h, odpočinek před směnou 21:33 h, přestávka na oddech a odpočinek čerpána v průběhu směny a v žst. Mladá Boleslav hl. n.;
- výpravčí žst. Bakov nad Jizerou, ve směně dne 16. 2. 2015 od 06:05 h, odpočinek před směnou 168 h; čerpání přestávky na oddech a odpočinek umožňovala provozní situace v žst. od 12:10 h do 12:40 h;
- dispoziční výpravčí žst. Bakov nad Jizerou, ve směně dne 16. 2. 2015 od 06:05 h, odpočinek před směnou 12 h; čerpání přestávky na oddech a odpočinek umožňovala provozní situace v žst. od 12:10 h do 12:40 h;
- signalistka stavědla St. 1, ve směně dne 16. 2. 2015 od 06:05 h, odpočinek před směnou 12 h; čerpání přestávky na oddech a odpočinek umožňovala provozní situace v žst. od 12:10 h do 12:40 h;
- signalista stavědla St. 2, ve směně dne 16. 2. 2015 od 06:10 h, odpočinek před směnou 72 h; čerpání přestávky na oddech a odpočinek umožňovala provozní situace v žst. od 12:10 h do 12:40 h.

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

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením bylo zjištěno, že na vznik MU neměla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

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

Nebyly zjištěny nedostatky.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnance dopravce nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

DI eviduje v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, několik desítek obdobných MU, jejichž příčinou vzniku bylo nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů osobou řídící drážní vozidlo. Na základě zjištěných následků těchto MU prováděla DI šetření příčin a okolností vzniku MU s vydáním závěrečných zpráv u následujících MU.

Dne 10 4 2011 v žst. Praha-Žižkov, kdy došlo ke srážce posunujícího dílu se stojícími DV. Následná škoda byla vyčíslena na 8,3 mil Kč.

Dne 10 2 2013 v žst. Praha-Běchovice, kdy došlo při posunu ke srážce s odstavenými DV a následnému vykolejení. Následkem MU bylo zranění 3 osob a škoda ve výši 9,8 mil. Kč.

Dne 12 4 2014 v žst. Praha-Libeň, kdy došlo při posunu k prudkému najetí HDV na odstavené vozy a následnému vykolejení. Následkem MU bylo zranění 1 osoby a škoda ve výši 5,1 mil. Kč.

Citované MU mají shodnou příčinu jejich vzniku, a to nedodržení podmínek pro jízdu podle rozhledových poměrů osobou řídící drážní vozidlo.

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku uvedených mimořádných událostí Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydávala.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 16. 2. 2015 ve 13:17 h zastavil na 5. SK v žst. Bakov nad Jizerou vlak Pn 64670, jezdící pravidelně po trase Libuň – Turnov – Bakov nad Jizerou – Řetenice. Z hlediska trasy tohoto vlaku je žst. Bakov nad Jizerou nácestná stanice, ve které mění směr jízdy (jízda úvratí). Po příjezdu vlaku do žst. Bakov nad Jizerou je prováděn posun, kdy se HDV z čela vlaku přestaví na jeho konec a po provedení jednoduché zkoušky brzdy odjede vlak směrem Bělá pod Bezdězem.

Před příjezdem vlaku Pn 64670 do žst. Bakov nad Jizerou byla pro jeho vjezd provedena příprava vlakové cesty na 5. SK a po provedení tohoto úkonu dal dispoziční

výpravčí signalistům stavědel St. 1 a St. 2 svolení k posunu HDV od tohoto vlaku s tím, že posun bude proveden z 5. SK ke stavědlu St. 1 a poté po 3. SK ke stavědlu St. 2 a tam na 5. SK na konec vlaku. Dobu zahájení posunu určil dispoziční výpravčí po odjezdu Lv 184600 ze 3. SK do Bělé pod Bezdězem.

Dle záznamu záznamového zařízení ReDat 3 nahlásili signalisté stavědla St. 1 a St. 2 dispozičnímu výpravčímu postavení vlakové cesty pro vlak Pn 64670 od Mnichova Hradiště do žst. Bakov nad Jizerou na 5. SK. Následně jim dispoziční výpravčí sdělil změnu ve svolení k posunu HDV od vlaku Pn 64670 v tom smyslu, že posun z 5. SK bude zahájen ihned po zastavení vlaku. Přitom vyzval signalistu stavědla St. 2, aby mu sdělil, až bude mít přestavené výhybky pro odjezd Lv 184600 ze 3. SK. Pro zprostředkování svolení k posunu strojvedoucímu vlaku Pn 64670 určil dispoziční výpravčí v rozporu se stanovenými technologickými postupy výpravčího. Svolení k posunu a jeho změnu dal dispoziční výpravčí uvedeným zaměstnancům, aniž by měl od strojvedoucího informace o požadované technologii posunu.

Výpravčí očekával vjezd vlaku Pn 64670 u 5. SK v místě jeho pravidelného zastavování. Vlak Pn 64670 byl tažen dvojitou HDV zapojených v režimu vícenásobného řízení. Po jeho zastavení předal výpravčí strojvedoucímu ústně svolení k posunu tak, jak jej formuloval dispoziční výpravčí, a provedl v součinnosti se strojvedoucím odvěšení HDV od vlaku přesto, že nebyl pro vykonání této činnosti určený. Po odvěšení HDV nastoupil výpravčí na pokyn strojvedoucího na zadní stanoviště (stanoviště č. 1) druhého (taženého) HDV, ačkoliv pobyt na stanovišti HDV neměl od dopravce povolený.

Signalistka stavědla St. 1 přestavením výhybky č. 4 postavila posunovou cestu pro posun HDV z 5. SK a dala strojvedoucímu souhlas k posunu návěstí „Posun dovolen“ na návěstidle S3-13 a současně pokyn radiostanicí slovy „Posun z 5. SK za výhybku č. 4 posun dovolen“. Před zahájením radioprovozu se strojvedoucím posunového dílu funkční zkoušku provozuschopnosti radiostanic nevykonala.

V době zahájení posunu byla 3. SK v žst. Bakov nad Jizerou v posunovacím obvodu stavědla St. 2 obsazena Lv 72650/184600, sestaveného ze 2 HDV zapojených v režimu vícenásobného řízení, jenž stál cca v km 82,143 před hlavním (odjezdovým) návěstidlem L3-13 připravený k odjezdu směrem do žst. Bělá pod Bezdězem.

Po daném souhlasu k posunu vyjedнала signalistka stavědla St. 1 se signalistou stavědla St. 2 jízdu posunového dílu do jeho posunového obvodu. Signalista stavědla St. 2 s jízdou posunu souhlasil s tím, že signalistce sdělil, že 3. SK je v jeho obvodu obsazená.

Po souhlasu k posunu se posunový díl řízený strojvedoucím z předního stanoviště (stanoviště č. 1) prvního HDV rozjel směrem za výhybku č. 4. Po zastavení posunového dílu za výhybkou č. 4 signalistka přestavením této výhybky postavila posunovou cestu na 3. SK a strojvedoucímu posunového dílu dala, dle svého tvrzení a tvrzení obou výpravčích, radiostanicí pokyn „Posun na třetí obsazenou kolej dovolen“, na který strojvedoucí reagoval potvrzením lokomotivní houkačkou a odjezdem na 3. SK.

Strojvedoucí řídil jízdu posunového dílu po 3. SK stále ze stejného stanoviště č. 1, které při tomto směru posunu bylo zadní na druhém HDV, tzn. že posunový díl byl při tomto posunu sunutý. Výpravčí byl při posunu na 3. SK stále na stanovišti č. 1, v daném případě na předním stanovišti sunutého HDV.

Strojvedoucí, dle svého vyjádření, byl přesvědčen, že výpravčí převzal povinnosti vedoucího posunové čety a bude zajišťovat bezpečnost v čele sunutého posunového dílu, včetně pokynů pro posun dávaných radiostanicí. Přestože strojvedoucí od výpravčího žádné pokyny při jízdě od výhybky č. 4 nedostával, posunový díl nezastavil, neboť dle svého vyjádření viděl, jak výpravčí mává z okna stanoviště v čele sunutého posunového

dílu rukou, ve které měl vysílačku, a toto mávání považoval za ruční návěsti k posunu. Pokračoval proto v posunu po 3. SK směrem k výpravní budově a ke stavědlu St. 2.

Výpravčí dle svého tvrzení sledoval jízdu ze stanoviště HDV v čele sunutého posunového dílu, z počátku byl i vykloněn z okna stanoviště, žádné ruční návěsti však nedával. Teprve později v průběhu jízdy po 3. SK začal dávat radiostanicí opakovaně pokyn „Pomalů“ a poté opakovaně pokyn „Stůj“, který dával i v době, kdy už si před nárazem lehнул na podlahu stanoviště.

Strojvedoucí posunového dílu uvedl, že opakovaný pokyn „Pomalů“ z radiostanice neslyšel, slyšel však pokyn „Zastav, zastav“, ze kterého usoudil, že výpravčí chce zastavit před dopravní kanceláří. Začal proto brzdit, ale to již došlo k nárazu.

Posunový díl ujel od výhybky č. 4 po 3. SK koleji 373 m do km 82,116, kde najel na konec Lv 184600, a tím došlo v čase 13:21 h ke srážce drážních vozidel.

Při MU byl aktivován IZS.

4.2 Rozbor

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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné MU vycházela DI kromě vlastních poznatků a zjištění na místě vzniku MU i z informací uvedených v podání vysvětlení zaměstnanců SŽDC a dopravce ČDC zúčastněných na MU, sepsaných pověřenými osobami provozovatele dráhy a dopravce. Možnost doplňujících otázek k prověření některých tvrzení těchto zaměstnanců, popř. k osvětlení některých jejich činností před a v průběhu nehodového děje byla umožněna DI pouze ze strany strojvedoucího posunového dílu dopravce ČDC. Zaměstnanci provozovatele dráhy, tj. dispoziční výpravčí, výpravčí a oba signalisté žst. Bakov nad Jizerou odmítli jakékoliv vysvětlení Drážní inspekci podávat. Tuto skutečnost uvedli do zápisů o podání vysvětlení při účasti svých právních zástupců s tím, že vysvětlení k MU podali již svému zaměstnavateli a dále se nebudou vyjadřovat, neboť by tím mohli zavdat příčinu k trestnímu stíhání. Tímto odmítnutím, kdy uvedení zaměstnanci ani nevěděli, na co se měli inspektoři DI v úmyslu ptát, bylo Drážní inspekci znemožněno provést tzv. šetření lidského faktoru. Vzhledem k tomu, že ani PČR neprováděla ve věci této MU vlastní šetření, posuzovala DI jednání zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce před vznikem MU na základě jimi podaných vyjádření, včetně vyjádření na položené otázky pověřenou osobou provozovatele dráhy, bez možnosti tyto vyjádření blíže ověřit, resp. bez možnosti provedení jejich vzájemné konfrontace. Z tohoto posouzení pak bylo odvozeno porušení právních předpisů, aplikovaných do vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce, jednotlivými zaměstnanci.

Zjištěné nedostatky související se vznikem předmětné MU jsou jednotlivě popsány v kap. 3.2.1 a 5.2.1. Jedná se zejména o porušení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro činnosti související s prováděním posunu. Z charakteru těchto nedostatků jednoznačně vyplývá neznalost vztažných ustanovení předpisu SŽDC D1 u strojvedoucího posunového dílu, vykonávajícího činnosti zaměstnance řídicího posun. Řízení posunu je činnost při provozování dráhy. Je určitou nelogičností, že rozsah znalosti předpisu SŽDC D1 pro strojvedoucí dopravce provádějící činnost zaměstnance řídicího posun stanovuje a zajišťuje dopravce, nikoliv provozovatel dráhy. Provozovatel dráhy stanovil v rozsahu znalostí předpisu SŽDC D1 znalost jednotlivých článků nikoliv pro jednotlivé činnosti při provozování dráhy prováděné zaměstnanci dopravce, ale globálně

pro dopravce. Konkrétní určení znalosti jednotlivých článků z tohoto globálního rozsahu pro jednotlivé činnosti ponechává provozovatel dráhy na libovůli dopravce, aniž by měl jakoukoliv kontrolu nad tím, zda je zaměstnanec dopravce skutečně odborně způsobilý. Odpovědnost za tuto odbornou způsobilost tak smluvně přesunul na dopravce přesto, že dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/4994 Sb. povinnost zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby zdravotně a odborně způsobilé, ukládá zákon výlučně provozovateli dráhy a takto uloženou povinnost nelze na nikoho dalšího převést. Důsledek tohoto přístupu provozovatele dráhy je zřejmý právě na příkladu strojvedoucího posunového dílu, který se evidentně v technologických postupech provozovatele dráhy pro posun neorientoval. Pro dokreslení tohoto přístupu lze uvést další příklad zjištěný při zjišťování příčin a okolností vzniku předmětné MU, a to je zajištění znalosti ZDD, konkrétně SŘ žst. Bakov nad Jizerou u téhož strojvedoucího. Tak, jako u předpisu SŽDC D1, je i u SŘ stanoven globální rozsah znalosti pro dopravce s tím, že rozsah znalosti pro jednotlivé pracovní činnosti stanoví dopravce svým vlastním opatřením nebo vnitřním předpisem. V daném případě dopravce ČDC svým vlastním předpisem stanovil, že rozsah znalosti SŘ stanoví svým opatřením ředitel JOS. Při výkonu SD u dopravce ČDC PJ Praha nebyl konkrétní rozsah znalosti SŘ pro strojvedoucí dopravce předložen a nebyl předložen ani dokument, který by prokazoval, že strojvedoucí ČDC provádějící dne 16. 2. 2015 činnost zaměstnance řídicího posun v žst. Bakov nad Jizerou vzal svým podpisem na vědomí 2. změnu SŘ žst. Bakov nad Jizerou účinnou od 1. 2. 2015.

Na základě smluvního vztahu mezi dopravcem ČDC a provozovatelem dráhy SŽDC provádějí výpravčí žst. Bakov nad Jizerou u vybraných vlaků jednoduchou zkoušku brzdy. Tuto činnost při provozování drážní dopravy mohou vykonávat pouze osoby odborně způsobilé. Pro případy, kdy je zkouška brzdy prováděna pouze jako dílčí činnost, je pro dosažení odborné způsobilosti k této činnosti stanovena dopravcem místo odborné zkoušky zkouška způsobilosti. Výpravčí žst. Bakov nad Jizerou uvedenou zkoušku neabsolvovali. Dopravce na úrovni PJ Praha, jak bylo zjištěno při výkonu SD, ustanovení vlastního vnitřního předpisu v tomto případě nerespektoval a zkoušku způsobilosti nahradil vlastním opatřením. Uvedený nedostatek není v přímé souvislosti se vznikem této MU. Do doby výkonu uvedeného SD nebyl DI zjištěn žádný důsledek tohoto nedostatku, jedná se ale o další případ toho, jak je v praxi zajišťována odborná způsobilost zaměstnanců provádějících činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy.

Z uvedených kapitol této zprávy rovněž vyplývají nedostatky v činnosti výpravčích a signalistů žst. Bakov nad Jizerou při zajišťování posunu. Z jejich podaných vyjádření je zřejmé, že část zjištěných nedostatků jde na vrub neznalosti vztažných ustanovení předpisu SŽDC D1 (např. problematika svolení k posunu, provádění činnosti pro kterou nejsou určeni, problematika sunutého posunujícího dílu bez posunové čety), část pak vyplývá z rutinního přístupu k plnění ustanovení technologických postupů pro posun stanovených provozovatelem dráhy (zkouška funkčnosti před zahájením radioprovozu, podávání neúplných pokynů a zavádějících informací). Posun při objíždění HDV u vlaku Pn 64670 je v žst. Bakov nad Jizerou prováděn pravidelně. Jak výše uvedeno, stala se z této činnosti rutinní záležitost, vyjádřeno názorem strojvedoucího vlaku Pn 64670, o požadované technologii posunu dispozičního výpravčího neinformoval, protože od výpravčího věděl, že se bude posunovat po 3. SK, a vzhledem k pravidelnosti této činnosti v žst. Bakov nad Jizerou oba věděli, co budou dělat. V podstatě pravdivý výrok až na to, že tentokrát to bylo poněkud jinak, 3. SK byla obsazená.

Při řešení problematiky rutinního výkonu dopravní služby a z něj plynoucích nedostatků je nezaměnitelná úloha kontrolní činnosti. Dle předložené dokumentace byla kontrolní činnost prováděna provozovatelem dráhy v žst. Bakov nad Jizerou plnoplošně,

závady byly zjišťovány a projednávány. Kontrolní činnost nebyla zjevně prováděna v potřebném rozsahu a zaměření, neboť skutečnost, že znalost SŘ a místních poměrů byla prověřována v rámci zkoušky praktické způsobilosti u zaměstnanců v závěru, aniž by byly odborně způsobilým zaměstnancem zjištěny nedostatky, resp. nesprávné pokyny uvedené v čl. 111 a 112 SŘ, vzbuzuje určité pochybnosti.

Dopravce ČDC dle předložené dokumentace prováděl v roce 2014 kontrolu strojvedoucích, mj. i provádění posunu a JZB při obratu soupravy v žst. Bakov nad Jizerou, včetně strojvedoucího, jenž řídil dne 16. 2. 2015 vlak Pn 64670. Při této kontrolní činnosti nebyly zjištěny nedostatky. Vzhledem ke zjištěním uvedeným v této ZZ lze úroveň kontrolní činnosti u dopravce ČDC považovat za oblast, které není ze strany dopravce věnována potřebná pozornost.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení podmínek jízdy podle rozhledových poměrů při prováděném posunu.

Prispívající faktory mimořádné události byly:

- neřízení drážního vozidla ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled;
- nedostatečné (neúplné) a zavádějící pokyny a informace strojvedoucímu při udělení svolení k posunu bez určení místa, kam až smí na 3. staniční koleji posunovat, resp. nesdělení místa, ukončení posunové cesty na 3. staniční koleji před udělením souhlasu k posunu na tuto kolej, při jejím obsazení vlakem připraveným k odjezdu;
- nejasné a nesrozumitelné pokyny pro zajišťování bezpečnosti při posunu výpravčímu od strojvedoucího posunového dílu (zaměstnanec řídícího posun).

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce pro činnosti při provádění posunu zúčastněnými zaměstnanci.

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

Příčiny mimořádné události způsobené předpisovým rámcem a přijatým systémem bezpečnosti nebyly zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC, státní organizace:

- výpravčí prováděl činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, pro jejichž provádění nebyl určen a tedy pro ně nebyl odborně způsobilý – viz kap. 3.2.1, 3.2.2;
- zjištěn rozpor mezi ustanovením čl. 111 a 112 SŘ žst. Bakov nad Jizerou a ustanovením čl. 1692, 1694 a 1714 SŽDC D1. Nedostatek nebyl zjištěn schvalovacím procesem SŘ ani kontrolní činností provozovatele dráhy. Naopak s takto chybně aplikovanými ustanoveními byli seznamováni zaměstnanci v závěru na dopravní službu – viz kap. 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3;
- neprovedení funkční provozuschopnosti radiostanic před zahájením radiového provozu se strojvedoucím – viz kap. 3.4.3, 3.5.1.

U dopravce ČDC, a. s.:

- strojvedoucí posunového dílu umožnil jízdu výpravčího na stanovišti HDV přesto, že k tomu nebyl výpravčí oprávněn – viz kap. 3.2.1;
- nestanovení rozsahu znalosti konkrétních článků SŘ žst. Bakov nad Jizerou dopravcem ČDC. Nedodržení vnitřních předpisů dopravce o způsobu vzetí na vědomí Změny č. 2 tohoto SŘ s tím, že dopravce neprokázal, v souladu s těmito předpisy, seznámení strojvedoucího vlaku Pn 64670 s touto změnou SŘ ještě před zahájením činností strojvedoucího jako zaměstnance řídicího posun v této žst. – viz kap. 3.2.2;
- neprovedení zkoušky kódovaného hlášení „D“ strojvedoucím vlaku Pn 64670 – viz kap. 3.4.3, 3.5.1.
- nezajištění odborné způsobilosti výpravčích žst. Bakov nad Jizerou pro provádění jednoduché zkoušky brzdy u vlaku Pn 64670 zkouškou způsobilosti požadovanou ustanovením vnitřních předpisů ČDC. Nezajištění tohoto nedostatku vlastní kontrolní činností dopravce – viz kap. 3.2.2, 3.2.3.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., vydal po vzniku MU následující opatření:

Výpravčímu vnější služby byla pozastavena odborná způsobilost pro výkon jeho pracovní činnosti.

Zvýšená kontrolní činnost na výkon dopravní služby v žst. Bakov nad Jizerou po dobu třech měsíců alespoň jedenkrát za 7 kalendářních dní.

Seznámit dopravní zaměstnance s Vyhodnocením příčin a okolností vzniku MU formou „informace náměstka ředitele OŘ Hradec Králové pro řízení provozu o nehodovosti v obvodu OŘ Hradec Králové“.

Dopravce ČD Cargo, a. s., vydal po vzniku MU následující opatření:

- Strojvedoucímu posunového dílu bylo pozastaveno pokračování v pracovní činnosti, ztratil kvalifikaci pro výkon funkce strojvedoucího.
- Strojvedoucí posunového dílu byl po dobu jednoho měsíce přeřazen na jinou práci.
- Strojvedoucímu posunového dílu bylo předáno písemné upozornění zaměstnavatele pro porušení pracovní kázně.
- Dne 30. 6. 2015 byl vydán „Poučný list 3/2015“.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, na základě výsledku šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události, doporučuje Drážní inspekce provozovateli dráhy, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, a dopravci ČD Cargo, a. s.:

- plně realizovat bezpečnostní doporučení vydané Drážní inspekcí v souvislosti s MU v žst. Dolní Beřkovice ze dne 19. 6. 2014.
- vlastním opatřením zajistit znalost provozovatele dráhy o konkrétní stanovené odborné způsobilosti zaměstnanců dopravců pro provádění činností při provozování dráhy včetně její splnění před zahájením samostatného výkonu dopravní služby těmito zaměstnanci.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu:

- plně realizovat bezpečnostní doporučení vydané Drážní inspekcí v souvislosti s MU v žst. Dolní Beřkovice ze dne 19. 6. 2014.

Důvodem uvedeného bezpečnostního doporučení je zjištění vyplývající z výsledků šetření předmětné MU, které potvrzuje skutečnost, že základním článkem řízení je kontrola, a že bez náročné a účinné kontrolní činnosti a důsledného projednávání zjištěných nedostatků nelze dosáhnout splnění stanovených bezpečnostních cílů k soustavnému zlepšování systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy.

V Praze dne 30. března 2016

Ing. Josef Šimák v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Poloha sražených vozidel po vzniku MU

Zdroj: Dražní inspekce



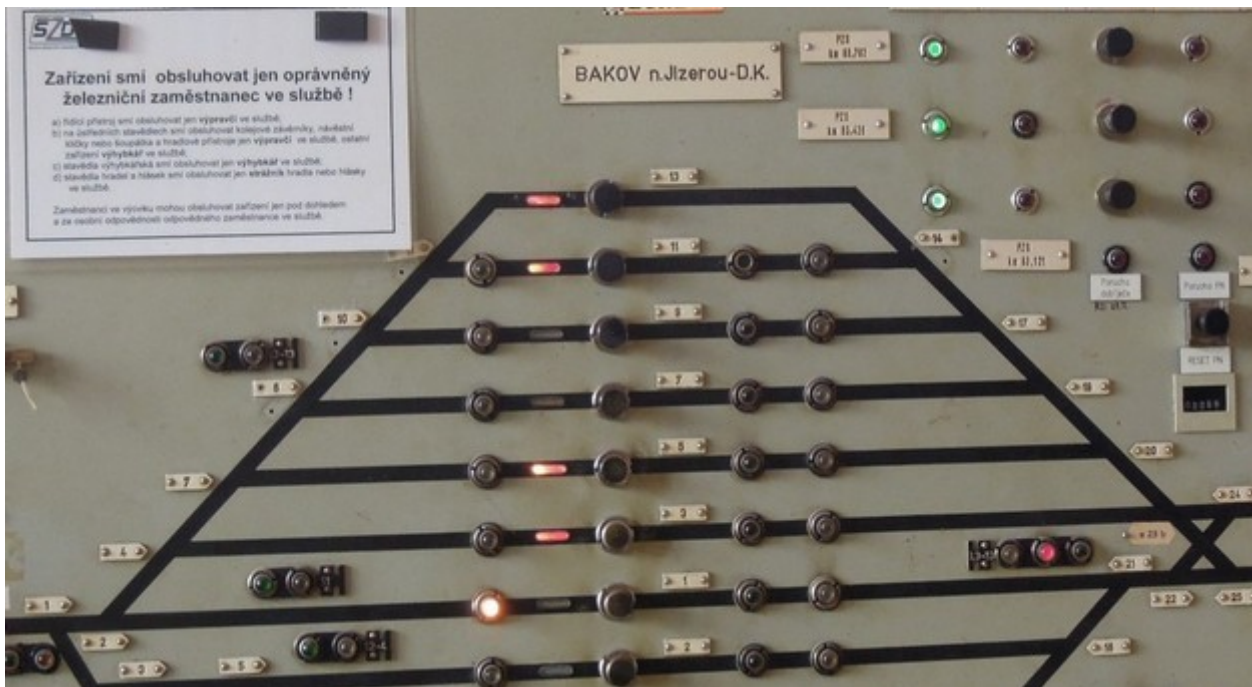
Obr. č. 4: Detail poškození

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 5: Pohled na 3. SK v přímé od St. 1

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 6: Reliéf kolejí žst. Bakov nad Jizerou

Zdroj: Dražní inspekce