



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nezajištěná jízda vlaku Os 15356 do mezistaničního úseku obsazeného pracovními mechanismy mezi železničními stanicemi Čachnov a Skuteč

Úterý, 5. listopadu 2019

Accident and incident investigation report

Unsecured movement of the regional passenger train No. 15356 into the open line section occupied by the working mechanisms between Čachnov and Skuteč stations

Tuesday, 5th November 2019

č. j.: 6-4150/2019/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: DI

Skupina události: incident.

Vznik události: 5. 11. 2019, 14:16 h.

Popis události: nezajištěná jízda vlaku Os 15356 do mezistaničního úseku Čachnov – Skuteč obsazeného pracovními mechanismy.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie regionální, Svitavy – Žďárec u Skutče, mezistaniční úsek Čachnov – Skuteč, vjezdové návěstidlo S v žst. Čachnov v km 37,240.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 15356);
ČD Cargo, a. s. (dopravce posunu mezi dopravkami).

Následky: bez zranění;
bez škody na majetku.

Bezprostřední příčiny:

- vjezd vlaku Os 15356 do mezistaničního úseku obsazeného drážními vozidly na

základě přijaté bezpečnostní informace (odhlášky), jejíž obsah byl v rozporu s objektivní skutečností.

Příspěvající faktor:

- zmatečné jednání zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, jenž trakčně zajišťovali jízdu soupravy tvořící posun mezi dopravnami, spočívající v nedodržení povinností a chaotickém přesunu kompetencí pro jednotlivé funkce v procesu provádění posunu mezi dopravnami.

Zásadní příčiny:

- předání bezpečnostní informace (odhlášky) dispečerovi organizujícímu a řídicímu drážní dopravu, že posun mezi dopravnami dojel do stanice celý a traťová kolej je volná, traťovým strojníkem SŽDC, který nebyl k této činnosti v případě posunu mezi dopravnami oprávněn a nepřesvědčil se o úplnosti vracející se soupravy tvořící posunu mezi dopravnami;
- nespojení soupravy při návratu posunu mezi dopravnami do žst. Skuteč;
- neplnění předepsaných povinností pro posun mezi dopravnami strojvedoucím a vedoucím posunové čety dopravce, jenž trakčně zajišťoval jízdu celé soupravy.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekci zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

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

Drážnímu úřadu:

- apelovat na provozovatele drah, aby údržbové práce a opravy na trati (zejména za použití traťové mechanizace) byly prováděny přednostně při výluce koleje, při které platí přísnější pravidla týkající se zejména zahajování a ukončování výluky, než ve vlakové přestávce, jak tomu bylo u předmětné MU.

SUMMARY

- Grade: an incident.
- Date and time: 5th November 2019, 14:16 (13:16 GMT).
- Occurrence type: an unsecured movement.
- Description: the unsecured movement of the regional passenger train No. 15356 into the open line section occupied by the working mechanisms (the shunting between operating control points).
- Type of train: the regional passenger train No. 15356;
the shunting between operating control points.
- Location: Čachnov station, the entrance signal device S, km 37,240.
- Parties: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (the IM);
České dráhy, a. s. (the RU of the regional passenger train No. 15356);
ČD Cargo, a. s. (the RU of the shunting between operating control points).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0,-
- Direct cause:
- an entrance of the train No. 15356 into the open line section occupied by the working mechanisms based on the received safety information (the advice of train arrival), which was in contradiction with the objective fact.
- Contributory factor:
- confusing act of the employees of the IM and RU, who ensured the ride of the shunting between operating control points, consisting in failure to perform the obligations and in chaotic transfer of competencies for the individual functions in the process of operating the shunting between operating control points.
- Underlying causes:
- handing over the safety information (the advice of train arrival) that the whole set of the shunting between operating points reached the station and the track line is vacant by the line engineer of the IM to the dispatcher organizing and managing the railway traffic. The line engineer of the IM was not authorized to act in case of the shunting between operating points and he did not convince himself of the completeness of the returning set forming the shunting between operating control points;
 - non-connection of the set on return of the shunting between operating control points to Skuteč station;
 - failure to perform the prescribed obligations for the the shunting between operating control points by the train driver and the leader of the shunting crew of the RU, who ensured the ride of the whole set.

Root cause: none.

Recommendation:

Addressed to The Czech National Safety Authority (NSA):

- we recommend that the NSA appeal on the IMs that the maintenance work and repairs which take place on the line (especially with using the track mechanization) will be executed preferentially in time of the track occupancy, when the stricter rules relating especially to opening and closing of the track occupancy are in force, than executing them during the train break which was happened in case of this incident.

Obsah

1 SHRNU TÍ.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	11
2.1 Mimořádná událost.....	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	12
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření.....	14
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	15
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	15
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	16
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	17
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	17
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	17
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravy, včetně osob ve smluvním poměru.....	18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	18
2.4 Vnější okolnosti.....	18
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	18
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	18
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	18
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravy včetně osob ve smluvním vztahu.....	18
3.1.2 Jiní svědci.....	26
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	27
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	27
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravy a uplatňování těchto požadavků.....	30
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	30
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	30
3.3 Právní a jiná úprava.....	31
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	31
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	31
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	32
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické	

zaznamenávání dat.....	32
3.4.2 Součásti dráhy.....	33
3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	33
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	34
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	36
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	36
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	38
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	42
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	42
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	42
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	43
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	43
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	43
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	43
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	43
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	43
4.2 Rozbor.....	44
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	44
4.3 Závěry.....	47
4.3.1 Přímé a 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.....	47
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	48
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	48
4.4 Doplnující zjištění.....	48
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	48
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	49
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	49
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	49
7 PŘÍLOHY.....	50

Seznam použitých zkratk a symbolů

ASP	automatická strojní podbíječka
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Dražní inspekce
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DÚ	Dražní úřad
DV	dražní vozidlo, dražní vozidla
HDV	hnací dražní vozidlo
IDSC	IDS Cargo, a. s.
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MU	mimořádná událost
PJ	Provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
ŘV	řídící vůz
SHV	speciální hnací dražní vozidlo
SK	staniční kolej, staniční koleje
SSP	stroj pro úpravu šterkového lože
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace)
TDV	tažené dražní vozidlo
TK	traťová kolej (traťové koleje)
TOP	telekomunikační obslužný panel s ovládáním pomocí dotykové zobrazovací plochy
TRS	traťový rádiový systém
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
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, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC Bp1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 5. 11. 2019.

Čas: 14:16 h.

Dráha: železniční, kategorie regionální, Svitavy – Žďárec u Skutče.

Místo: trať 507B Svitavy – Žďárec u Skutče, mezistaniční úsek Čachnov – Skuteč, vjezdové návěstidlo S žst. Čachnov (místo opuštění obvodu žst. vlakem Os 15356), km 37,240.

GPS: 49.7535078N, 16.0559142E.



Obr. č. 1: Pohled na konec části PMD ČDC v žst. Skuteč

Zdroj: DI

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



Obr. č. 2: Schéma zastavených souprav po vzniku MU

Zdroj: www.mapy.cz

Dne 5. 11. 2019 ve 14:14 h bylo zaměstnancem SŽDC ve funkci strojník nahlášeno dispečerovi DOZ v žst. Svitavy dojetí celého PMD do žst. Skuteč a volnost mezistaničního úseku Čachnov – Skuteč po ukončení údržbových prací ve vlakové přestávce. Po resetování počítače náprav dispečerem DOZ v žst. Svitavy a tím uvolnění výše zmíněného

mezistaničního úseku byla ve 14:15 h postavena vlaková cesta pro vlak Os 15356 ze žst. Čachnov. Jenže v tomto mezistaničním úseku se u vjezdového návěstidla L do žst. Skuteč ještě v té době nacházely pracovní mechanismy ASP a SSP. V čase 14:18 h byl veden hovor od dispečera DOZ traťovému strojníkovi, který ihned po zvednutí telefonu oznámil dispečerovi DOZ, že na trati zůstaly pracovní mechanismy. Dispečer DOZ pomocí základnové stanice TRS ve 14:19 h vyslal signál „Generální stop“. Tím došlo k zastavení vlaku Os 15356 v km 40,330 před zastávkou Krouna.

Ohledáním bylo zjištěno, že vlak Os 15356 dopravce ČD, a. s., složený z motorové jednotky řady 814/914.075 zastavil čelem v km 40,330 v traťovém úseku Čachnov – Skuteč v pravém směrovém oblouku v klesání 20 ‰. Vlak byl řízen z ŘV 914.075-7 a byl označen návěstmi „začátek vlaku“ a „konec vlaku“. V době vzniku MU se v něm nacházel strojvedoucí, strojvedoucí v aktivním závěsu a vlakvedoucí. Cestující již ve vlaku jedoucím ve směru od žst. Čachnov nebyli.

Část z původní soupravy tvořící PMD (posunový díl) složená ze SHV typu SSP a ASP provozovatele IDS Cargo, a.s. (vlastník Hrochostraj a. s.) se nacházela u vjezdového návěstidla L žst. Skuteč. Čelo této části posunového dílu se nacházelo v km 48,980, konec v km 48,938. Označena byla návěstmi „začátek vlaku“ a „konec vlaku“. Vzdálenost mezi koncem tohoto posunového dílu a začátkem vlaku Os 15356 byla 8 608 m.



Obr. č. 3: Posunový díl ČDC v žst. Skuteč na kamerovém záznamu kamery K1

Zdroj: SŽDC

Druhá část z původní soupravy tvořící PMD, složená z DV dopravce ČDC (2x HDV řady 742 a 11x TDV řady Faccs) stála v době vzniku MU na 3. SK a čachnovském zhlaví

žst. Skuteč. Čelo posunového dílu se nacházelo v km 49,532 (TDV řady Faccs) a konec (HDV) stál na výhybce č. 2 v km 49,365. Posunový díl byl průběžně brzděn, vzduchové propojení DV bylo bez závad, páky výsypných klapek TDV byly zajištěné, TDV řady Faccs byla prázdná. Čelo bylo bez návěstí (sunuté DV), konec byl označen návěstí „konec vlaku“ na HDV na konci soupravy. Na HDV 742.248-8 (řídící pro obě HDV řady 742) se nacházel rozkaz pro PMD, který byl společný pro DV ČDC a pro speciální HDV, která vyjela na trať jako jeden PMD a zpět do žst. Skuteč se měla vracet také jako jeden PMD. Při MU nebyl aktivován IZS.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce. Za účasti DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření

MU oznámena na COP DI:	5. 11. 2019, ve 14:43 h (tj. 27 min. po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD, ČDC a IDSC).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	5. 11. 2019, v 19:35 h (tj. 5 h 19 min. po vzniku MU), pokyn k uvolnění soupravy vlaku Os 15356 byl dán 5. 11. 2019 v 18:15 h (tj. 3 h 59 min. po vzniku MU).

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení šetření:	5. 11. 2019, a to na základě závažnosti mimořádné události.
Šetření DI na místě MU:	2x inspektor ÚI Brno.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Brno. Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z vlastní fotodokumentace, z dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy a dopravci.

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- dispečer DOZ v žst. Svitavy, zaměstnanec SŽDC;
- vrchní mistr tratí, zaměstnanec SŽDC;
- řidič SHV – traťový strojník, zaměstnanec SŽDC.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí řídící HDV vlaku Os 15356, zaměstnanec ČD;
- strojvedoucí řídící HDV v záviku vlaku Os 15356, zaměstnanec ČD.

Dopravce (ČDC):

- strojvedoucí řídící HDV PMD, zaměstnanec ČDC;
- vedoucí posunové čety, zaměstnanec ČDC.

Provozovatel DV IDS Cargo:

- strojvedoucí řídící SHV SSP, zaměstnanec Hrochostroj a.s.;
- strojvedoucí řídící SHV ASP, zaměstnanec Hrochostroj a.s.;
- strojvedoucí řídící SHV (2. strojvedoucí) SSP, zaměstnanec Hrochostroj a.s.

Ostatní osoby, svědci:

- stavbyvedoucí, zaměstnanec firmy Rekop s.r.o.

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

Vlak:	Os 15356	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	29	ŘV:	95 54 5 914 075-7	P
Počet náprav:	4	HDV (za ŘV):		
Hmotnost (t):	47	1.	95 54 5 814 075-8	P
Potřebná brzdící procenta (%):	79			
Skutečná brzdící procenta (%):	102			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	60			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 15356:

- v době vzniku MU vlakem necestoval žádný cestující;
- na stanovišti strojvedoucího se nacházela osoba v záviku;
- držitelem HDV a ŘV byly ČD, a. s.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

PMD:	PMD 845631/84 5649	Sestava PMD:		Režim brzdění:
Délka PMD (m):	209	ASP IDSC	99 54 9424 027-9	P
Počet náprav:	59	SSP IDSC	99 54 9425 004-7	P
Hmotnost (t):		HDV ČDC	92 54 2 742 248-8	P
Potřebná brzdící procenta (%):		HDV ČDC	92 54 2 742 428-6	P
Skutečná brzdící procenta (%):		DV ČDC	81 54 6999 867-9	P
Chybějící brzdící procenta (%):		DV ČDC	81 54 6998 958-7	P
Nejvyšší dovolená rychlost PMD (km.h ⁻¹) při sunutí:	30	DV ČDC	81 54 6998 761-5	P
Způsob brzdění:	I.	DV ČDC	81 54 6999 882-8	P
		DV ČDC	81 54 6995 740-2	P
		DV ČDC	81 54 6997 955-4	P
		DV ČDC	81 54 6995 568-7	P
		DV ČDC	81 54 6999 244-1	P
		DV ČDC	81 54 6995 370-8	P
		DV ČDC	81 54 6999492-6	P
		DV ČDC	81 54 6998 097-4	P

Pozn. k PMD:

- rozkaz č. 804201 byl vyplněn pro PMD 845649 (dále jen PMD), vyplněna byla pouze část 8 Jiné příkazy;
- dle rozkazu pro PMD č. 804201 byla jízda povolena do km 38,00 a zpět;
- jízda PMD měla být ukončena v žst. Skuteč nejpozději ve 14:00 h;
- dopravcem PMD bylo ČDC;
- provozovatelem 2x HDV řady 742 a 11x TDV řady Faccs bylo ČDC;
- provozovatelem ASP a SSP bylo IDSC, vlastníkem Hrochostroj a. s.;
- stav PMD v tabulce odpovídá ranní celkové sestavě;
- po vzniku MU se 1. část PMD tvořená vozidly ČDC nacházela v žst. Skuteč;
- po vzniku MU se 2. část PMD tvořená vozidly IDSC nacházela u vjezdového návěstidla L žst. Skuteč;
- hmotnost PMD a brzdící procenta se neudávají.

Skutečný stav PMD zjištěný na místě MU odpovídal dokumentaci.

2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)

Trať je v místě MU ve směru jízdy vlaku Os 15356 vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu a klesá 25,00 %. Jedná se o jednokolejnou, neelektrifikovanou, dálkově ovládanou trať, zabezpečenou SZZ ESA 11 s integrovaným TZZ softwarového typu AH-

ESA-04, v místě MU s nejvyšší povolenou rychlost 60 km.h⁻¹.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 14:18 h dispečer DOZ uskutečnil hovor traťovému strojníkovi na mobilní telefon, který mu ihned ohlásil vznik MU;
- 14:18 h dispečer DOZ Svitavy přijal ohlášení od traťového strojníka o vzniku MU;
- 14:19 h dispečer DOZ aktivoval funkci „Generální stop“ (2x);
- 14:21 h dispečer oznámil vznik MU provoznímu dispečerovi na CDP Přerov.

Komunikace byla nahrávána zařízením ReDat.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

V traťovém úseku Čachnov – Skuteč probíhaly ve vlakové přestávce (na nevyložené koleji) údržbové práce na železničním svršku. Jednalo se zejména o úpravu a doplnění štěrkového lože a podbití traťové koleje. PMD určený pro tyto práce měl stanoven nejpozdější návrat do žst. Skuteč ve 14:00 h. Z důvodu podsypání jednoho TDV řady Faccs při vysypávání štěrku z výsypných klapek došlo ke zpoždění návratu PMD a nespojení jeho pracovních částí.

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů

- 14:16 h vznik MU;
- 14:18 h ohlášení vzniku MU dispečerovi DOZ Svitavy;
- 14:19 h dispečer DOZ Svitavy zastavil provoz funkcí „Generální stop“ na trati Svitavy – Žďárec u Skutče;
- 14:21 h MU ohlášena dispečerem DOZ dle ohlašovacího rozvrhu na CDP Přerov;
- 14:30 h dispečer CDP Přerov ohlásil MU na O18 SŽDC;
- 14:43 h MU ohlášena pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI;
- 17:02 h ohledávání místa vzniku MU zaměstnanci DI a SŽDC;
- 18:15 h udělení pokynu k uvolnění tratě pro vlak Os 15356;
- 19:35 h přítomným inspektorem DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 20:17 h obnovení provozu.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů

Plán IZS nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Škoda na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 10 °C, bezvětří, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: trať v místě MU (vjezdové návěstidlo S žst. Čachnov) vede v úrovni okolního terénu lesním průsekem v pravém směrovém oblouku a v klesání 20 ‰.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- řidič speciálního DV – traťový strojník – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - ráno 5. 11. 2019 byl ústně pověřen vrchním traťovým mistrem, aby po příjezdu PMD ze žst. Žďárec u Skutče do žst. Skuteč sjednal další jízdu PMD do km 38,00 směr Čachnov;
 - po příjezdu PMD do Skutče se zeptal strojvedoucího ČDC, zda provedl odhlášku;
 - podle něj strojvedoucí nevěděl, co po něm chce, a tak si vyžádal rozkaz pro PMD a provedl odhlášku PMD do žst. Žďárec u Skutče sám;
 - pak svým jménem sjednal PMD směrem na Čachnov s návratem do žst. Skuteč do 14:00 h;

- příkaz PMD dal strojvedoucímu ČDC;
 - po odjezdu PMD dle nařízení nadřízeného pracovníka prováděl přesun materiálu do žst. Hrochův Týnec jako řidič služební dodávky;
 - kolem 13:30 h se vrátil do žst. Skuteč a vyčkával na návrat PMD z tratě;
 - vrchní mistr tratí ho telefonicky informoval, že došlo k podsypání jednoho TDV a že se PMD nestihne včas vrátit;
 - zároveň mu sdělil, že po návratu PMD je potřeba co nejrychleji provést odhlášku PMD a sjednat jízdu PMD do žst. Žďárec u Skutče pro uvolnění žst. Skuteč pro příjezd vlaku z Čachnova;
 - poté se na něj obrátil dispečer ze žst. Svitavy, jak to vypadá s PMD;
 - oznámil mu vzniklou situaci a sdělil mu, že návrat PMD bude opožděn asi o 10 min.;
 - následně mu znovu volal vrchní mistr tratí s tím, že PMD jede celé a je potřeba provést co nejrychleji odhlášku a urychlení odjezdu do žst. Žďárec u Skutče;
 - po příjezdu PMD vyhledal strojvedoucího ČDC a na jeho dotaz „Musím vás odhlásit, jste celí?“ mu odpověděl „Jo, jsme celí.“;
 - po tomto ujištění zvedl telefon dispečerovi ze žst. Svitavy, který ho upomínal na odhlášení PMD, a nahlásil mu volnost koleje;
 - poté sjednal další jízdu PMD do žst. Žďárec u Skutče;
 - před odjezdem PMD mu volal vrchní mistr tratí, že před vjezdovým návěstidlem stojí ještě jeden prostředek;
 - okamžitě volal do žst. Svitavy.
- vrchní mistr tratí – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - dne 5. 11. 2019 prováděla firma Rekop opravné práce v úseku Čachnov – Skuteč ve vlakové přestávce od 7:00 do 14:00 h;
 - možnost využití vlakové přestávky si ověřil, tak jako v jiných případech, u možných dopravců;
 - ráno pověřil traťového strojníka, aby sjednal PMD do km 38,00 a zpět do 14:00 h pro soupravu ASP, SSP, lokomotivy a 11x Sa;
 - při obsluze poledního DV loženého štěrkem se obsluze nepodařilo uzavřít uzávěr výsypného DV, takže museli štěrk odstranit s pomocí ručního nářadí;
 - tím se dostali do časové tísně a možnosti opožděného odjezdu osobního vlaku ze žst. Čachnov s pravidelným odjezdem ve 14:06 h;
 - byl na opravovaném úseku a rozhodl se pro urychlení, aby se DV spojila u vjezdového návěstidla žst. Skuteč;
 - vlakvedoucímu ČDC doprovázejícímu první díl ústně řekl, aby zastavil u vjezdového návěstidla žst. Skuteč a počkal na příjezd druhého dílu;
 - tam se měly oba díly spojit a vjet do žst. Skuteč jako jeden PMD;
 - v žst. Skuteč čekal traťový strojník, kterému mobilním telefonem sdělil, že PMD vjede celý a aby neprodleně sjednal jízdu PMD do žst. Žďárec u Skutče;
 - to z důvodu, že se PMD nevejde na dopravní kolej v žst. Skuteč a souprava PMD se nevyhne osobnímu vlaku v žst. Skuteč;
 - upozorňoval ho, že jsou v časové tísně, a aby odhláška PMD proběhla co nejrychleji;
 - traťový strojník po příjezdu PMD provedl ihned odhlášku a oznámil volnost traťové koleje;
 - v krátké době na to ho telefonicky kontaktoval vedoucí prací firmy Rekop, že

- strojvedoucí druhého dílu PMD ho informoval, že první část posunového dílu, která měla čekat u vjezdového návěstidla, vjela do žst. Skuteč;
- okamžitě volal traťovému strojníkovi o vzniklé situaci a ihned kontaktoval dispečera v žst. Svitavy.
 - dispečer DOZ žst. Svitavy – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - ve 14:15 h ohlásil vedoucí PMD č. 845649, 15 minut po stanovené době posunu, zprávu o příjezdu PMD do žst. Skuteč a o volnosti traťové koleje;
 - použil reset počítače náprav traťové koleje Čachnov – Skuteč a postavil odjezdovou cestu vlaku Os 15356 z Čachnova, opožděnému o 10 min. kvůli pozdnímu příjezdu PMD;
 - po asi 4 minutách po odjezdu vlaku volal vedoucí PMD, že na trati zůstala podbíječka;
 - použil 2x „GENERÁLNÍ STOP“, zajistil přijetí příkazu a ohlásil MU podle Ohlašovacího rozvrhu;
 - provoz mezi žst. Čachnov a Skuteč byl zastaven.
 - vedoucí posunu ČDC – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - dne 5. 11. 2019 v 6:00 h nastoupil na směnu v žst. Žďárec u Skutče jako vedoucí posunu, byl řádně odpočatý, v dobrém psychickém stavu a bez jakéhokoliv omezení;
 - před odjezdem ze žst. Žďárec u Skutče byl informován zástupcem zhotovitele firmy Rekop, že ze žst. Skuteč pojedou všechna zúčastněná DV jako jeden PMD směrem k žst. Čachnov, kde proběhnou práce na trati;
 - v tuto dobu ani v průběhu prací na trati nedostal žádnou informaci o tom, jak bude probíhat návrat, pouze tušil předpokládaný čas návratu;
 - na trati s ním byl vrchní mistr tratí, traťový strojník zůstal v žst. Skuteč;
 - po ukončení sypání štěrků popojeli asi 20 m k vrchnímu mistrovi tratí a toho se zeptal na další postup;
 - vrchní mistr tratí mu sdělil, že pojedou k vjezdovému návěstidlu žst. Skuteč, kde se má domluvit s dispečerem žst. Svitavy o způsobu vjezdu do žst. Skuteč;
 - k vjezdovému návěstidlu sunuli, byl v čele posunového dílu a pokyny strojvedoucímu dával radiostanicí;
 - po příjezdu k vjezdovému návěstidlu žst. Skuteč již byla na návěstidle návěst „40 km.h⁻¹ a výstraha“, přesto před návěstidlem zastavili a dotazoval se dispečera v žst. Svitavy, jestli tato návěst pro ně platí a mohou vjet do žst. Skuteč;
 - dispečer jim sdělil, že návěst pro ně platí a mohou vjet;
 - vjeli do žst. Skuteč a zastavili před odjezdovým návěstidlem, zůstal stát v čele posunového dílu a čekal na další pokyny;
 - po několika minutách k němu přišel traťový strojník a sdělil mu, že se před vjezdovým návěstidlem měli spojovat a že došlo k MU;
 - neměl spojení na zaměstnance správy tratí, pouze na zástupce zhotovitele;
 - na trati komunikoval pouze se zaměstnanci zhotovitele a to pouze o průběhu prací;
 - nikdo se ho po vjezdu do žst. Skuteč nedotazoval, zda vjeli celí;
 - od traťmistra měl pokyn sunout k vjezdovému návěstidlu žst. Skuteč, kde se měl

domluvit na dalším postupu s dispečerem v žst. Svitavy, a žádné jiné pokyny o spojení s „traťovými“ stroji neměl.

- strojvedoucí vlaku Os 15356 – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - dne 5. 11. 2019 ve 12:08 h nastoupil na směnu v žst. Polička, byl řádně odpočatý a v psychické pohodě;
 - na stanovišti s ním byl strojvedoucí v zácvičku;
 - součástí směny byl i výkon na vlaku Os 15356;
 - po příjezdu vlaku do žst. Čachnov byl vyzooměn regionálním dispečerem ze žst. Svitavy, že budou asi 10 min. čekat z důvodu PMD na trati;
 - ve 14:14 h se rozsvítila návěst dovolující jízdu a proto pokračovali v jízdě vlaku;
 - asi po 3,5 km je regionální dispečer zastavil „Generálním stopem“ na trati s tím, že má nějaký problém;
 - ihned poté vlak začal brzdit a zastavil asi v km 40,4;
 - následně byl kontaktován dispečer CDP Přerov, že incident se bude vyšetřovat jako MU.

- strojvedoucí v zácvičku vlaku Os 15356 – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - dne 5. 11. 2019 ve 12:08 h nastoupil na směnu v žst. Polička, byl řádně odpočatý a v psychické pohodě;
 - na stanovišti s ním by strojvedoucí, u kterého prováděl na vlaku aktivní zácviček;
 - součástí směny byl i výkon na vlaku Os 15356;
 - po příjezdu vlaku do žst. Čachnov byl vyzooměn regionálním dispečerem ze žst. Svitavy, že budou asi 10 min. čekat z důvodu PMD na trati;
 - ve 14:14 h se rozsvítila návěst dovolující jízdu a proto pokračovali v jízdě vlaku;
 - asi po 3,5 km je regionální dispečer zastavil „Generálním stopem“ na trati s tím, že má nějaký problém;
 - ihned po té vlak začal brzdit a zastavil asi v km 40,4;
 - následně byl kontaktován dispečer CDP Přerov, že incident se bude vyšetřovat jako MU.

- strojvedoucí PMD na HDV 742 ČDC – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - dne 5. 11. 2019 ve 4:36 h nastoupil na směnu v žst. Pardubice hl. n., byl řádně odpočatý, v psychické pohodě a bez jakéhokoliv omezení;
 - jel režijně do žst. Žďárec u Skutče;
 - tam převzal 2x HDV řady 742, obdržel Pv rozkaz a s 11 TDV řady Faccs, podbíječkou a pušlem odjeli jako PMD do žst. Skuteč;
 - ze žst. Skuteč pokračovali cca 2 km směr Čachnov, kde se PMD rozdělil;
 - v čele PMD jela podbíječka, za ní pušl a pak on s 11 TDV;
 - po dokončení prací na trati mu vedoucí posunu vysílačkou řekl, že budou sunout zpět do žst. Skuteč;
 - měli se ohlásit dispečerovi v žst. Svitavy, až budou u vjezdového návěstidla žst. Skuteč;
 - vedoucí posunu mu sdělil, že návěst dovolující jízdu na vjezdovém návěstidle pro ně platí, a sunuli na 3. SK žst. Skuteč;

- zaměstnanec SŽDC, který byl u něj na HDV, sdělil dispečerovi v žst. Svitavy, že dojeli do žst. Skuteč, a po ohlášení odešel z jeho HDV.
- strojvedoucí PMD na HDV 742 ČDC – z doplněného Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - při návratu do žst. Skuteč komunikoval pouze s vedoucím posunu pomocí radiostanice;
 - měli se nahlásit u vjezdového návěstidla žst. Skuteč;
 - na ostatní stroje nečekal, řídil se výhradně pokyny vedoucího posunu;
 - před odjezdem ze žst. Skuteč směrem na Čachnov sepsal zaměstnanec SŽDC (jméno si nepamatuje) Pv rozkaz, bylo v něm uvedeno, do jakého km pojedou a kdy se budou vracet, čas si již nepamatuje;
 - při návratu do žst. Skuteč byl na stanovišti HDV sám, po příjezdu za ním přišel zaměstnanec SŽDC, který ráno sepsal rozkaz, a ohlásil dispečerovi v žst. Svitavy, že PMD dojel do žst. Skuteč;
 - zaměstnanec SŽDC se nedotazoval, jestli dojel PMD celý;
 - po zastavení v žst. Skuteč jinak komunikoval pouze po radiostanici s vedoucím posunu;
 - celá akce na něj působila chaotickým dojmem, vše bylo v časové tísní, ke klidu nepřispělo ani podsypání TDV a ruční odhazování podsypaného TDV zaměstnanci firmy Rekop.
- 2. strojvedoucí SHV ASP – v Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - dne 5. 11. ráno převzal písemný rozkaz V PMD od výpravčího žst. Žďárec u Skutče v domnění, že s pracovním strojem pojedou jako první na vyloučenou kolej;
 - od stavbyvedoucího nebo od strojvedoucího ČDC (již neví) slyšel, že pojedou jako jeden PMD, a proto předal písemný rozkaz strojvedoucímu ČDC;
 - do kabiny strojvedoucího na ASP za ním přišel vedoucí posunu ČDC, který dával pokyny pro sunutí;
 - dojeli do žst. Skuteč, kde dále komunikoval s dispečerem v žst. Svitavy strojvedoucí ČDC;
 - asi po 10 min. odjeli směrem k žst. Čachnov a na trati došlo k rozvěšení PMD z důvodu práce;
 - ohledně práce na trati komunikoval se stavbyvedoucí a také s traťmistrem SŽDC;
 - se stavbyvedoucí bylo domluveno, že po skončení prací šterky najedou na ně a spojí se do jednoho PMD;
 - šterky zastavily asi 50 m před pluhem SSP, poté telefonoval stavbyvedoucímu, který řekl, že mají najet na šterky a spojit se;
 - kolega z SSP šel posunový díl spojit, v tom se však strojvedoucí ČDC se soupravou šterků rozjel ke Skutči i přes to, že je viděl;
 - znovu zavolaal stavbyvedoucímu, který řekl, že je šterky počkají u vjezdového návěstidla žst. Skuteč, kde se spojí;
 - stavbyvedoucí mu řekl, že několikrát posunové četě opakoval, že mají najet na pracovní stroje a spojit se;
 - následně jeli společně se SSP ke Skutči, kde z dálky viděli, jak posunový díl

- ČDC odjíždí do žst. Skuteč;
- po zastavení u vjezdového návěstidla žst. Skuteč opět volal stavbyvedoucímu, že jim šterky znovu ujely, a čekal na pokyny;
 - měli zatím stát na místě;
 - za chvíli kolem běžel stavbyvedoucí směrem k Čachnovu a asi po 30 min. se vracel zpět;
 - stavbyvedoucí mu řekl, že na trať byl vpuštěn osobní vlak, a běžel ho zastavit;
 - dále uvádí, že neví, na jakou licenci dopravce byla jízda PMD sjednána.
- 1. strojvedoucí SHV ASP – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - v traťovém úseku Čachnov – Skuteč ve vlakové pauze dokončili s ASP práce na traťovém svršku;
 - z důvodu práce na trati byli nuceni rozvázat PMD;
 - po vzájemné dohodě pokračoval posunový díl se šterkem směrem k vjezdovému návěstidlu žst. Skuteč;
 - zde bylo dohodnuto, že se posunové díly spojí na společný vjezd do žst. Skuteč;
 - po příjezdu jeho posunového dílu (ASP a SSP) k vjezdovému návěstidlu zjistil, že posunový díl se šterky tam již nestojí;
 - kolega z SSP komunikoval se stavbyvedoucím (firma Rekop);
 - po nějaké době přijel stavbyvedoucí (firma Rekop) a sdělil mu, že dispečer povolil odjezd osobnímu vlaku z Čachnova;
 - stavbyvedoucí běžel po trati proti osobnímu vlaku, asi za 20 min. se vrátil a sdělil mu, že osobní vlak zastavil asi 4 km od něj;
 - vzniklou situaci nahlásil dle ohlašovacího rozkazu dispečerovi IDS Cargo;
 - dále uvedl, že posunový díl byl tvořen ASP, SSP, HDV ČDC a 11x TDV řady Faccs, byl sunutý z HDV 742 ČDC a v čele byl vedoucí posunu ČDC a 2. strojvedoucí ASP;
 - posunový díl byl označen návěstmi jako vlak a byl průběžně brzděn;
 - neví, na licenci jakého dopravce byla jízda PMD sjednána;
 - od kolegy z SSP měl informaci, že se se šterky spojí v posledním pracovním úseku;
 - v tomto úseku najel kolega z SSP na HDV ČDC a chtěl soupravy spojit, avšak strojvedoucí ČDC, i když je viděl, mezitím odjel k žst. Skuteč;
 - dle nových pokynů od stavbyvedoucího se měli spojit před vjezdovým návěstidlem žst. Skuteč, kde se však posunový díl ČDC již nenacházel, proto zůstal stát u vjezdového návěstidla;
 - veškeré informace měl zprostředkovaně přes vysílačku od kolegů z SSP.
 - strojvedoucí SHV SSP 100 – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - v traťovém úseku Čachnov – Skuteč ve vlakové pauze dokončili s ASP práce na traťovém svršku;
 - z důvodu práce na trati byli nuceni rozvázat PMD;
 - po ukončení prací po vzájemné dohodě pokračoval posunový díl se šterky k vjezdovému návěstidlu žst. Skuteč, kde mělo dojít ke spojení a následnému vjezdu do stanice jako jeden PMD;
 - po příjezdu k vjezdovému návěstidlu zjistil, že posunový díl se šterky tam již nestojí, a proto zůstal stát;

- ohledně vzniklé situace komunikoval se stavbyvedoucím firmy Rekop, který měl situaci řešit;
 - po nějaké době přijel stavbyvedoucí a sdělil mu, že dispečer pustil na trať osobní vlak;
 - stavbyvedoucí běžel po trati proti osobnímu vlaku, asi za 20 min. se vrátil a sdělil mu, že osobní vlak zastavil asi 4 km od něj;
 - vzniklou situaci nahlásil provoznímu dispečerovi IDS Cargo;
 - dále uvádí, že rozkaz pro PMD převzal v žst. Žďárec u Skutče 2. strojvedoucí ASP, který jej po upřesnění informací k jízdě 1. PMD předal strojvedoucímu ČDC;
 - posunový díl byl tvořen ASP, SSP, HDV ČDC a 11x TDV řady Faccs, byl sunutý z HDV 742 ČDC a v čele byl vedoucí posunu ČDC a 2. strojvedoucí ASP;
 - neví, na jakou licenci dopravce byl PMD veden;
 - od stavbyvedoucího a traťmistra měl informaci, že se se šterky spojí v posledním pracovním úseku;
 - tam najel na HDV ČDC a chtěl soupravy spojit, avšak strojvedoucí ČDC, přestože ho viděl, odjel s posunovým dílem směrem ke Skutči;
 - 2. strojvedoucí ASP volal stavbyvedoucímu a ten mu sdělil, že se spojí až u vjezdového návěstidla žst. Skuteč;
 - když k tomuto návěstidlu dojel, zjistil, že souprava se šterky tam již nestojí;
 - pokyny ohledně spojení od stavbyvedoucího musel slyšet i někdo další, protože je stavbyvedoucí předával ústně u SSP jemu, byl přítomen i traťmistr a další zaměstnanec, u kterého ale neví, odkud byl.
- stavbyvedoucí společnosti Rekop – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - v traťovém úseku Čachnov – Skuteč ve vlakové pauze dokončili s ASP práce na traťovém svršku;
 - kvůli pozdnímu nástupu strojvedoucího ČDC se dohodl s vrchním mistrem tratí, že v zájmu urychlení celé akce zajistí vrchní mistr tratí sepsání rozkazu pro PMD ze žst. Skuteč směrem k žst. Čachnov;
 - traťmistr pověřil sepsáním rozkazu traťového strojníka správy tratí Pardubice;
 - ten předal v žst. Skuteč rozkaz strojvedoucímu ČDC a celý PMD vyjel na trať;
 - po dojezdu k zastávce Předhradí se PMD rozdělilo a pracovní stroje zahájily práce a údržbu tratě;
 - po ukončení prací se měly pracovní stroje spojit do jednoho PMD a odjet zpět do žst. Skuteč;
 - HDV ČDC s jedenácti vozy však odjelo, aniž by se spojilo se zbytkem soupravy;
 - následně byl vedoucí posunu ČDC informován o tom, že mají počkat u vjezdového návěstidla žst. Skuteč na spojení soupravy;
 - to se nestalo a HDV s vozy odjelo do stanice;
 - když přijela podbíječka a SSP k vjezdovému návěstidlu, byla na něm návěst „stůj“ a mechanismy tak zůstaly na trati;
 - tou dobou jel po silnici autem ze zastávky Krouna do žst. Skuteč;
 - v tom mu strojvedoucí podbíječky volal, že jim Cargo ujelo a oni stojí před vjezdem;
 - tuto informaci sdělil telefonem vrchnímu mistru tratí a dojel k vjezdovému návěstidlu žst. Skuteč;

- vzal si z auta oranžovou vestu a běžel zpět po trati asi 2 km proti předpokládané jízdě osobního vlaku;
 - po nějaké době navázal spojení s traťmistrem a ten mu řekl, že osobní vlak byl zastaven signálem „Generální stop“;
 - na vjezdu všech vozidel zpět do žst. Skuteč se dohodl (v souladu s předpisem) s traťmistrem;
 - to, že se musí všechna vozidla před návratem spojit, řekl vedoucímu posunu ČDC, vedoucímu ASP a SSP;
 - vedoucí ASP a SSP mu sdělili, že jsou již svěšení a čekají na svěšení s ČDC;
 - po informaci, že ke svěšení nedošlo, volal vedoucímu posunu ČDC, že mají počkat u vjezdového návěstidla žst. Skuteč na svěšení a na pokyn pracovníka, který jim dal ráno rozkaz pro PMD vjet jako jedno PMD do žst. Suteč.
- výpravčí žst. Žďárec u Skutče – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vypověděl:
 - dne 5. 11. 2019 si vzpomíná na sjednávání PMD do žst. Skuteč;
 - informace ohledně PMD se nezapisují;
 - s ohledem na časový odstup si nepamatuje, který zaměstnanec žádal o jízdu PMD.
 - vedoucí posunu ČDC – v Záznamu o podaném vysvětlení DI mimo jiné vypověděl:
 - funkci vedoucího posunu vykonával 12 let, v současné době pracuje ve funkci výpravčího na vlečce;
 - ve funkci vedoucího posunu občas vypomáhá;
 - nic nepodepisoval, domlouval s vedoucím prací, co se bude na trati dělat;
 - po příchodu do žst. Žďárec u Skutče mu vedoucí prací, který byl na místě, řekl, co se bude dít a o spojení pracovních mechanismů se soupravou ČDC do jednoho PMD před jízdou;
 - občas se nějaké jízdy PMD na nevyloučenu kolej v minulosti vyskytly;
 - nikdy podobnou jízdu PMD na trati Svitavy – Žďárec u Skutče neabsolvoval;
 - jízdu PMD ze žst. Žďárec u Skutče do Skutče určitě sjednával strojvedoucí ČDC;
 - před jízdou dostal pouze ústní informace;
 - odhlášku PMD po příjezdu do žst. Skuteč ze žst. Žďárec u Skutče měl dát strojvedoucí ČDC, ale neví, jestli to tak skutečně bylo;
 - neví, kdo sjednával další jízdu PMD z žst. Skuteč do km 38,00 směrem k žst. Čachnov;
 - před další jízdou dostal pouze ústní pokyn;
 - z čela PMD dával pokyny radiostanicí strojvedoucímu ČDC;
 - dojeli do určeného km na trati, přesnou polohu si již nepamatuje, kde došlo k rozpojení PMD;
 - na místě se domlouval s vedoucím prací o pohybu jím doprovázené části PMD;
 - nevěděl o tom, že se mají části PMD spojit před jízdou zpět do žst. Skuteč;
 - pokyn k návratu mu dal traťmistr ze Skutče, který mu dal pokyn k návratu k vjezdovému návěstidlu žst. Skuteč, odkud se má ohlásit dispečerovi v žst. Svitavy;
 - u vjezdového návěstidla žst. Skuteč komunikoval s dispečerem v žst. Svitavy poprvé za celou jízdu, a to přenosnou radiostanicí;

- po příjezdu k odjezdovému návěstidlu v žst. Skuteč byl na nástupišti přítomen pracovník SŽDC, který je odhlásil;
 - fyzickému odhlášení přítomen nebyl;
 - když se pracovník SŽDC vracel od HDV, tak mu řekl, že nejsou celí;
 - neví, kdo byl dopravcem PMD složeného z HDV více dopravců;
 - dodal, že k MU by nedošlo, kdyby si firma pracující na trati nepodsypala vůz, protože pak se velmi spěchalo.
- strojvedoucí PMD na HDV řady 742 ČDC – v Záznamu o podaném vysvětlení DI mimo jiné vypověděl:
 - funkci vykonává přes 30 let;
 - na údržbové práce na nevyločenou kolej jako PMD jel poprvé;
 - původně měla část ČDC jet samotná;
 - nevěděl, že jedou na nevyločenou kolej ve vlakové přestávce a ne ve výluce;
 - jízdu ze žst. Žďárec u Skutče musel sjednávat strojvedoucí podbíječky, který po spojení DV za ním přišel, aby nafoukal soupravu vzduchem, protože podbíječka nemá takový výkon;
 - na čelo PMD na podbíječce poslal svého vlakvedoucího;
 - rozkaz k jízdě PMD ze žst. Žďárec u Skutče mu donesl strojvedoucí z podbíječky, tento rozkaz nepodepisoval;
 - po příjezdu do žst. Skuteč odhlásoval PMD člověk od traťovky, který potom i sepsal rozkaz do výluky;
 - dostal od něj celý sešit s formuláři s rozkazy, nahoře byl sepsaný rozkaz pro jízdu do km 38,00, který podepsal;
 - nevzpomíná si, kdo podepsal rozkaz jako vedoucí posunové čety;
 - celý den komunikoval pouze se svým vlakvedoucím, a to přes vysílačku;
 - nevzpomíná si, jestli zaznamenal nějakou snahu o spojení posunových dílů před návratem do žst. Skuteč, nicméně v průběhu prací na něj byla část tvořená podbíječkou a SSP najetá několikrát;
 - pokyn k návratu do žst. Skuteč dostal od vlakvedoucího;
 - odhlášku výpravčímu po příjezdu do žst. Skuteč dával člověk od traťovky, který ráno sepisoval rozkaz, před ním samotným však odhlášku nedával;
 - za dodržení maximální délky PMD dle TTP odpovídá vedoucí prací;
 - dále dodává, že ráno bylo ve značném spěchu, že to někdo celé dělal poprvé;
 - ráno po příjezdu do žst. Skuteč režírně mu bylo někým sděleno, že přijel pozdě a že jestli se nestihne včas odjet, že se celá akce může zrušit.

3.1.2 Jiní svědci

Jiné osoby nebyly na místě MU přítomny.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Jízda PMD se řídí dle předpisu SŽDC D1, ČÁST ČTVRTÁ, Kapitola IV., kde je mj. v čl. 2033 uvedeno: „Zaměstnanec žádající o PMD...“, ale jaký zaměstnanec žádá, není z pohledu funkce specifikováno (neuvádí se, kdo konkrétně má žádat o jízdu PMD). Výpravčí sepíše se strojvedoucím rozkaz pro jízdu PMD a sjedná jízdu s výpravčím sousední stanice. Odjezd PMD na trať se provádí na návěst odjezdového návěstidla. Po příjezdu PMD z tratě provede strojvedoucí PMD nebo pověřený člen doprovodu (zpravidla vedoucí posunové čety) odhlášku a ohlásí volnost traťové koleje.

Vzhledem k množství subjektů a jejich možných kompetencí si DI vyžádala gestorský výklad předpisu SŽDC D1 se zaměřením na ČÁST ČTVRTOU, Kapitulu IV. Posun mezi dopravnami.

Otázka DI: Kdo má být zaměstnancem žádajícím o PMD v případě složení soupravy z drážních vozidel více dopravců a přítomnosti více odborně způsobilých osob několika subjektů dle čl. 2033 předpisu SŽDC D1?

Odpověď: „O jízdu PMD může žádat strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla nebo vedoucí posunové čety.“

Situace na místě: O jízdu PMD v případě úseku Žďárec u Skutče – Skuteč zažádala nezjištěná osoba, z vysvětlení zaměstnanců nelze určit, kdo žádal, a ani výpravčí v žst. Žďárec u Skutče si to nepamatoval. Nicméně vzhledem k dalšímu průběhu si měl zažádat strojvedoucí ČDC, nebo vedoucí posunu ČDC. V případě jízdy PMD v úseku Skuteč – km 38,00 a zpět jízdu sjednával traťový strojník SŽDC na pokyn vrchního mistra tratí SŽDC. Pod písemným rozkazem byl podepsán strojvedoucí ČDC a jako vedoucí posunové čety traťový strojník SŽDC. Ten ovšem PMD vůbec nedoprovázel, měl jinou pracovní činnost mimo dění v oblasti jízdy PMD. Vedoucí posunu ČDC, který byl na čele PMD, dostal informace z rozkazu ústně.

Otázka DI: Kdo v případě složení soupravy tvořící PMD z více HDV, na kterých jsou přítomni strojvedoucí, je „strojvedoucím“, jenž podepisuje jediný rozkaz PMD pro soupravu, a který vedoucí posunové čety, pokud se u soupravy vyskytuje více zaměstnanců v této funkci, jediný rozkaz PMD spolupodepíše?

Odpověď: „Podle ustanovení článku 60 předpisu SŽDC D1, musí mít každý pracovní kolektiv, který je sestaven minimálně ze dvou zaměstnanců, svého vedoucího. V případě, že je posunový díl PMD sestaven z více hnacích vozidel, je písemným rozkazem zpravován strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla a spolupodepisuje vedoucí posunové čety, který je ustanoven v souladu s článkem předpisu SŽDC D1 (odpovídá dopravce, pod jehož hlavičkou PMD jede).“

Situace na místě: Strojvedoucí ČDC, který trakčně zajišťoval jízdu PMD, měl během jízdy u sebe písemné rozkazy. Pro první úsek jízdy ze žst. Žďárec u Skutče do žst. Skuteč rozkaz pro PMD nepodepsal. Podepsán byl strojvedoucím z ASP. Rovněž vedoucí posunu ČDC, který byl v čele PMD, rozkaz nepodepsal. V druhém úseku ze žst. Skuteč do km 38,00 a zpět byl rozkaz pro PMD podepsán strojvedoucím ČDC, ale nikoliv vedoucím posunu ČDC (viz výše).

Otázka DI: Kdo je odpovědný v případě složení soupravy tvořící PMD z více HDV, na kterých jsou přítomni strojvedoucí (eventuálně i více zaměstnanců ve funkci vedoucí

posunové čety), za dodržení nejvyšší dovolené délky PMD, dle čl. 2023 předpisu SŽDC D1?

Odpověď: „Odborně způsobilý zaměstnanec dopravce, pod jehož hlavičkou PMD jede.“

Situace na místě: Ucelená souprava PMD měřila na délku celkem 207 m. Dle tabulek traťových poměrů je však maximální přípustná délka nákladního vlaku a PMD maximálně 169 m. Jelikož jízdu PMD trakčně zajišťoval strojvedoucí ČDC, měl zajistit dodržení maximální délky PMD. Pro samostatnou jízdu části PMD ČDC by jeho délka 167 m vyhovovala.

Otázka DI: Kdo je odpovědný v případě složení soupravy tvořící PMD z více HDV, na kterých jsou přítomni strojvedoucí (eventuálně i více zaměstnanců ve funkci vedoucí posunové čety), za oznámení výpravčímu nebo dispečerovi DOZ dle čl. 2123 předpisu SŽDC D1, že PMD dojel do stanice celý?

Odpověď: „Pokud není vjezdové zhlaví stanice obsazeno výhybkářem, oznámí strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla bezprostředně po příjezdu do stanice výpravčímu přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety, že PMD dojel do stanice celý.“

Situace na místě: Po příjezdu PMD do žst. Skuteč z žst. Žďárec u Skutče provedl strojvedoucí ČDC telefonickou odhlášku dispečerovi DOZ v žst. Svitavy, a to prostřednictvím mobilního telefonu traťového strojníka SŽDC, který bez přerušení hovoru následně sjednával další jízdu PMD. Hovor byl nahráván. Po příjezdu části PMD z prací provedl odhlášku traťový strojník SŽDC, který byl podepsán na rozkazu PMD jako vedoucí posunové čety. Dle vysvětlení strojvedoucího ČDC se však nedotazoval, jestli je PMD celý. Z kamerového záznamu lze usuzovat, že traťový strojník SŽDC dle času hovoru a ruchu nebyl přítomen v době odhlášky na HDV ČDC a nevyšiml si, že v soupravě chybí SSP a ASP. Před příjezdem dostal telefonickou informaci od vrchního mistra tratí, že PMD vjede do žst. Skuteč celý. Tuto informaci si však v reálu na místě s největší pravděpodobností neověřil.

Otázka DI: Kdo je odpovědný v případě složení soupravy tvořící PMD z více HDV, na kterých jsou přítomni strojvedoucí (eventuálně i více zaměstnanců ve funkci vedoucí posunové čety), za oznámení výpravčímu nebo dispečerovi DOZ dle čl. 2125 předpisu SŽDC D1, že traťová kolej je volná?

Odpověď: „Strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla po uvolnění traťové koleje (na nákladišti, vlečce, po odstranění SHV na širé trati) ohlásí její uvolnění výpravčím obou sousedních stanic přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety. Nemá-li strojvedoucí (vedoucí posunové čety) možnost ohlásit uvolnění traťové koleje oběma výpravčím přímo, ohlásí její uvolnění prostřednictvím jednoho z nich.“

Situace na místě: viz předchozí popis situace na místě.

Otázka DI: Popište prosím, kdo měl jakou úlohu a jak měla výše celá popsaná situace vypadat správně dle předpisu SŽDC D1, zejména z pohledu kapitoly IV posun mezi dopravnami?

Odpověď: „Hodnocení chování zaměstnanců v jednom konkrétním případě je nad rámec gestorského výkladu. Správný postup sjednání jízdy PMD, dokumentace jízdy PMD, zpravení PMD písemným rozkazem a ohlášení uvolnění traťové koleje včetně ohlášení, že PMD dojel do stanice celý je uveden v předpise SŽDC D1. Uvedené činnosti musí vykonávat odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.“

Otázka DI: Jedná-li se o PMD dle čl. 2016 a), je možné organizovat práce na trati ve vlakové pauze podobně jako podle části desáté předpisu SŽDC D1 – Výluky (dle chování

a organizace pracovníků se jednalo v podstatě o činnost jako ve výluce)?

Odpoď: „O jízdě PMD pojednávají ustanovení článků 2015 až 2128 předpisu SŽDC D1, organizace práce na nevyločené koleji na trati stanovuje předpis SŽDC Bp1 a předpisy provozovatele dráhy Správy železnic řady S s ohledem na vlastní práce na dopravní cestě. Postupy pro zahájení, ukončení a přerušeni výluky jak koleje, tak trakčního vedení nad kolejí, jízdy vozidel na vyloučené koleji atd. stanoví část desátá předpisu SŽDC D1 – Výluky. V článku 3701 v této části předpisu SŽDC D1 je stanoveno, kdo odpovídá za organizaci práce a posunu na vyloučené koleji.“

Situace na místě: Údržbové práce se prováděly ve vlakové pauze na nevyločené traťové koleji. Chování zaměstnanců a organizace práce (i dle vysvětlení strojvedoucího ČDC) odpovídalo spíše práci na vyloučené traťové koleji.

Správný postup vyplývající z gestorského výkladu:

- strojvedoucí ČDC měl ráno od vedoucího prací dostat veškeré informace potřebné k jízdě PMD a následné práci na trati, jelikož byl strojvedoucí činného HDV;
- z předpisu SŽDC D1 přímo nevyplývá, že má strojvedoucí zažádat o jízdu PMD;
- jelikož již došlo ke sjednání jízdy PMD a rozkaz pro PMD byl podepsán strojvedoucí ASP, měl strojvedoucí ČDC alespoň písemně potvrdit přijetí rozkazu k jízdě PMD ze žst. Žďárec u Skutče a měl nechat vedoucího posunové čety ČDC rozkaz podepsat, jelikož ten se při jízdě nacházel v čele PMD;
- po příjezdu PMD do žst. Skuteč měl strojvedoucí ČDC provést odhlášku (provedl) a měl dostat další informace pro sjednání jízdy PMD do tratě se spolupodepsáním od vedoucího posunové čety ČDC (který se nacházel na čele PMD);
- před návratem PMD z tratě zpět do žst. Skuteč měl strojvedoucí ČDC zkontrolovat, jestli je PMD celý a ve stejné sestavě, jako vyjel na trať;
- po návratu celého PMD zpět do žst. Skuteč měl provést odhlášku strojvedoucí ČDC (nebo měl být pověřen vedoucí posunové čety) a měl dostat další informace pro sjednání další jízdy PMD do žst. Žďárec u Skutče (nebo pověřit vedoucího posunové čety).

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

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

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravce ČDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

Jednání zúčastněných zaměstnanců dopravce ČDC a provozovatele dráhy SŽDC však způsobilo nedodrženi pravidel v prováděcím aktu k systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy, předpisu SŽDC D1.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravců, 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 dopravců.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování dráhy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby dopravce ČD, ČDC a provozovatele DV IDSC zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Za období 2018 a 2019 proběhla u vedoucího posunové čety jedna kontrola se zaměřením na posun dne 27. 6. 2018 ČDC s výsledkem bez závad.

Za období 2018 a 2019 proběhly u strojvedoucího ČDC 3 kontroly všeobecného charakteru (technologie jízdy posunu, používání závazných slovních hlášení při komunikaci radiostanicí, zkouška na přítomnost alkoholu), poslední dne 20. 5. 2019, a 1 kontrola zaměřená na posun, všechny s výsledkem bez závad.

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

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Svitavy – Žďárec u Skutče, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽDC, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie regionální, Svitavy – Žďárec u Skutče, byla SŽDC.

Dopravcem vlaku Os 15356 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Dopravcem PMD bylo ČD Cargo, se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7 – Holešovice, PSČ 170 00.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD dne 18. 12. 2018, s účinností od 1. 1. 2019.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD Cargo dne 18. 12. 2018, s účinností od 18. 12. 2018.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„Provozovatel dráhy je povinen:
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.“;*
- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„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.“;*
- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„Dopravce je povinen:
g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.“.*

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření bylo zjištěno porušení vnitřních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- čl. 261 předpisu SŽDC D1:
*„Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování.
Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi.“;*
- čl. 264 předpisu SŽDC D1“
*„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. 1749 písm. e) předpisu SŽDC D1:
*„Před uvedením vozidel do pohybu musí zaměstnanec řídící posun zajistit:
e) kontrolu svěšení vozidel a zavěšení nebo zkrácení nepoužitých šroubovek;“;*
- čl. 2123 předpisu SŽDC D1:
„Pokud není vjezdové zhlaví stanice obsazeno výhybkářem, oznámí strojvedoucí bezprostředně po příjezdu do stanice výpravčímu přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety, že PMD dojel do stanice celý.“;
- čl. 206 písm. a) vnitřního předpisu SŽDC Bp1;
*„Povinnosti zaměstnanců řídících posun a vedoucích posunových čet:
a) seznámit všechny zúčastněné na posunu s plánem a postupem práce, zajistit soulad jejich činností, ...
Povinnosti uvedené v bodě a) a c) jsou platné pro vedoucího posunové čety, jen v případě, že ho jimi zaměstnanec řídící posun pověřil.“*

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

SZZ decentralizované ESA 11 s integrovaným TZZ AH-ESA 04, pro traťový úsek Čachnov – Skuteč a Borová u Poličky – Čachnov, má v žst. Čachnov platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: 0808/11-E.45, vydaný DÚ dne 4. 1. 2011, s platností neomezenou.

SZZ decentralizované ESA 11 s integrovaným TZZ AH-ESA 04, pro traťový úsek Čachnov – Skuteč, má v žst. Skuteč platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: 0810/11-E.45, vydaný DÚ dne 4. 1. 2011, s platností neomezenou.

Rozborem staženého archivu dat bylo zjištěno:

- 7:30:28 h zavedení zákazu odjezdu na trať Čachnov – Skuteč;
- 7:30:34 h zavedení štítku upozornění pro trať Čachnov – Skuteč;
- 7:30:38 h obsazení traťového úseku Čachnov – Skuteč jízdou PMD;
- 14:14:54 h zavedení příkazu „ZSKU“ pro traťový úsek Čachnov – Skuteč, reset počítače náprav indikujícího obsazení tratě;
- 14:14:58 h zadání potvrzovací sekvence k příkazu „ZSKU“;
- 14:15:08 h indikace uvolnění traťového úseku Čachnov – Skuteč po resetu počítače náprav;
- 14:15:21 h odjezdové návěstidlo L2 v žst. Čachnov pro vlak Os 15356 v poloze dovolující jízdu;
- 14:15:45 h obsazení úseku V5-6 v žst. Čachnov jízdou vlaku Os 15356;
- 14:15:58 h obsazení úseku Sk v žst. Čachnov jízdou vlaku Os 15356;
- 14:16:15 h obsazení traťového úseku Čachnov – Skuteč jízdou vlaku Os 15356;
- 14:16:17 h uvolnění úseku Sk v žst. Čachnov jízdou vlaku Os 15356.

Z rozboru stažených dat ze SZZ/TZZ vyplývá, že vykazovalo normální činnost a že technický stav SZZ/TZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatek nebyl zjištěn.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

Komunikaci před MU zajišťovaly mobilní telefony, přenosné radiostanice a TRS. Hovory na a z dispečerského pracoviště v žst. Svitavy byly nahrávány (ReDat). Hovory mobilních telefonů a přenosných radiostanic nahrávány nebyly. Z důvodu korekce času byly vyžádány výpisy hovorů z mobilních telefonů traťového strojníka a vrchního mistra tratí. Srovnáním časů hovorů traťového strojníka s časovými údaji nahraných hovorů (ReDat) byla provedena korekce časů ReDat asi o + 2 min. a 40 s. Časové údaje těchto nahraných hovorů již poté odpovídaly časovým údajům ze zabezpečovacího zařízení a kamerového záznamu.

Z kamerových záznamů kamery K1 ze žst. Skuteč vyplývá:

- 14:02:34 h vstup traťového strojníka do záběru z kamer;
- 14:02:49 h traťový strojník odchází vlevo ke skladišti mimo záběr kamery;
- 14:08:53 h traťový strojník začíná telefonní hovor;
- 14:10:23 h ukončení telefonního hovoru o délce 90 sekund;
- 14:12:31 h vjezd PMD ČDC do záběru kamery;
- 14:13:23 h seskočení vedoucí posunu ČDC ze začátku sunutého dílu, probíhá začátek hovoru s traťovým strojníkem a zároveň podává informace strojvedoucímu před zastavením PMD;
- 14:13:46 h traťový strojník odchází ke konci PMD k HDV ČDC;
- 14:13:52 h traťový strojník se rozbíhá směrem ke konci PMD k HDV, zastavení PMD na 3. SK;
- 14:14:28 h traťový strojník se nachází v úrovni HDV, ale mizí vlevo ze záběru kamery;
- 14:16:13 h k vedoucímu posunu čekajícímu na nástupišti přichází neztotožněná osoba ve výstražné bundě a začíná rozhovor;
- 14:16:29 h traťový strojník nastupuje na stanoviště strojvedoucího HDV;
- 14:16:55 h vedoucí posunu nastupuje na čelní plošinu prvního sunutého DV, posunový díl začíná sunout soupravu blíže k odjezdovému návěstidlu L3;
- 14:17:09 h zastavení PMD;
- 14:17:41 h vystoupení traťového strojníka z HDV, a běží směrem k začátku PMD

ke staniční budově, nelze určit, jestli netelefonuje;

- 14:18:05 h ukončení hovoru mobilním telefonem traťového strojníka;
- 14:18:56 h začátek hovoru traťového strojníka mobilním telefonem;
- 14:19:45 h ukončení hovoru traťového strojníka.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 814.075-8 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 8586/09-V.22, vydaný DÚ dne 29. 7. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 27. 7. 2019 s platností do 27. 1. 2020 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

ŘV 914.075-7 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 11907/09-V.23, vydaný DÚ dne 29. 7. 2009. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 27. 7. 2019 s platností do 27. 7. 2020 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

Motorová jednotka 814/914.075 byla v době vzniku MU vybavena zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls-Tramex, č. 9039. Při vyhodnocování dat z rychloměru byla provedena časová korekce + 10 s, časy níže uvedené jsou již po korekci.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 14:15:28 h vlak Os 15356 se rozjíždí ze žst. Čachnov (pravidelný odjezd 14:06 h), na dráze 336 m stoupala rychlost na 45 km.h⁻¹;
- 14:16:14 h dochází k MU při jízdě kolem vjezdového návěstidla „S“ žst. Čachnov (od Skutče) v km 37,240 v rychlosti 45 km.h⁻¹, následně rychlost stoupala na 50 km.h⁻¹ na dráze 330 m;
- 14:19:46 h odpad ventilu KBS-E vlivem přijetí signálu „Generální stop“, zahájení rychločinného brzdění z rychlosti 50 km.h⁻¹, brzdná dráha byla 118 m;
- 14:20:00 h zastavení vlaku v km 40,330 ve vzdálenosti 3 090 m od místa vzniku MU (vjezdové návěstidlo S žst. Čachnov).

HDV 742.428-6 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 7956/04-V.20, vydaný DÚ dne 13. 4. 2004. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 4. 7. 2019 s platností do 4. 1. 2020 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.428-6 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu MECHANICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA Hasler, č. 86313. Při vyhodnocování údajů z rychloměru nebyla provedena časová korekce. Při srovnání času s kamerovým záznamem ze žst. Skuteč byly vypočítány časy po korekci -1 min. 10 s.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 13:53:50 h rozjezd PMD na rychlost 30 km.h⁻¹, ujetá vzdálenost do zastavení 6 300 m;
- 14:11:05 h zastavení PMD před vjezdovým návěstidlem „L“ žst. Skuteč;
- 14.12.20 h rozjezd PMD do žst. Skuteč, maximální dosažená rychlost 20 km.h⁻¹, ujetá dráha do zastavení 550 m;
- 14:13:50 h zastavení PMD na SK č. 3 v žst. Skuteč.

HDV 742.248-8 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 8670/03-V.20, vydaný DÚ dne 19. 5. 2003. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 25. 9. 2019 s platností do 25. 3. 2020 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.248-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu MECHANICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA Hasler, č. 86356. HDV bylo ovládáno přes kabel vícečlenného řízení z HDV 742.428-6.

SHV 99 54 9425 004-7 (štěrkový pluh SSP 100) mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ10965/06-V.32, vydaný DÚ dne 17. 5. 2018. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 31. 5. 2018 s platností do 31. 5. 2020 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

SHV 99 54 9425 004-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA Mirel.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 13:59:35 h rozjezd PMD na rychlost 25 km.h⁻¹;
- 14:01:25 h dosažena rychlost 25 km.h⁻¹;
- 14:14:05 h zaregistrováno provozní brzdění z rychlosti 25 km.h⁻¹;
- 14:15:40 h zastavení PMD před vjezdovým návěstidlem „L“ žst. Skuteč.

SHV 99 54 9424 027-9 (ASP 08-275 UM 3S) mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ174022/16-V.22, vydaný DÚ dne 23. 6. 2016. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 27. 5. 2019 s platností do 27. 5. 2020 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

SHV 99 54 9424 027-9 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA Mirel. Časy udávané rychloměrem byly korigovány o + 2 s vůči časům z rychloměru SSP 100, který byl v čele části PMD (v případě provozního brzdění - 40 s).

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 13:59:35 h rozjezd PMD na rychlost 25 km.h⁻¹;
- 14:01:25 h dosažena rychlost 25 km.h⁻¹;
- 14:14:05 h zaregistrováno provozní brzdění z rychlosti 25 km.h⁻¹;
- 14:15:40 h zastavení PMD před vjezdovým návěstidlem „L“ žst. Skuteč.

Nedostatek nebyl zjištěn.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Před sunutím části PMD, tvořeným výhradně DV dopravce ČDC zpět do žst. Skuteč, bylo ústním pokynem vrchního mistra tratí (dle jeho podání vysvětlení) příkázáno spojit všechna DV do jednoho PMD a před vjezdem do žst. Skuteč se nahlásit dispečerovi DOZ v žst. Svitavy. Před vjezdem do žst. Skuteč se vedoucí posunu ČDC v čele PMD spojil s dispečerem DOZ a ujistil se, že návěst dovolující vjezd do žst. Skuteč je určena pro ně. Po příjezdu části PMD ČDC došlo k odhlášení traťovým strojníkem (včetně ohlášení volnosti traťové koleje), i když se nepřesvědčil, že je PMD celý, a následně k resetu počítače náprav v mezistaničním úseku Čachnov – Skuteč dispečerem DOZ a k postavení vlakové cesty pro Os 15356 ze žst. Čachnov. Po informaci od traťového strojníka o neúplnosti PMD dispečer DOZ v žst. Svitavy použil funkci „Generální stop“ pro zastavení vlaku Os 15356, z důvodu obsazeného mezistaničního úseku částí PMD.

Pro jízdu PMD do traťového úseku Čachnov – Skuteč byl sepsán rozkaz pro PMD. Bylo zapsáno číslo PMD 845 649 a vyplněna část 8 (železniční přejezdy byly funkční, nebylo třeba vyplňovat část 6). V části 8 byl zapsán směr jízdy k žst. Čachnov, nejdále do km 38,00 a zpět a návrat do žst. Skuteč nejpozději ve 14:00 h. V kolonce podpis strojvedoucího byl nejprve uveden podpis traťového strojníka a poté strojvedoucího ČDC. V kolonce pro podpis výpravčího nebo traťového dispečera bylo zapsáno jméno dispečera DOZ. Obsah rozkazu pro PMD byl nahrán na záznamové zařízení ReDat. V rozkazu chyběl podpis vedoucího posunové čety ČDC, který dostal informace ústně od strojvedoucího ČDC.

Údržbové práce na trati probíhaly na základě rámcové smlouvy se zhotovitelem Chládek a Tintěra Pardubice, na konkrétní úsek byla sepsána dílčí smlouva. Práce prováděla najatá firma Rekop s.r.o. (smlouva v zásadě umožňuje poddodavatele), která si najala traťovou mechanizaci ASP a SSP (Hrochostrój a.s., provozovatel IDSC) a soupravu na sypání štěrku od ČD Cargo. Na základě dílčích smluv a objednávek mezi společnostmi nebylo možno stanovit přesný rozsah prací (jedná se o standardní smlouvy ve stavebnictví). Nicméně zde vyplynuly určité nedostatky v rámci komunikace mezi jednotlivými subjekty bezprostředně před započítím prací (komunikační šum, předávání informací). Rovněž se zde vyskytla DV více dopravců a bylo nutno určit (i na základě gestorského výkladu), který dopravce odpovídá za vozbu PMD. V případě včasného předání potřebných informací a plnění si povinností plynoucích z předpisu SŽDC D1 k MU nemuselo dojít.

Zjištěné jednání a konání zaměstnanců různých subjektů vypadalo následovně:

- nezjištěná osoba si zažádala o jízdu PMD ze žst. Žďárec u Skutče do žst. Skuteč;
- rozkaz pro PMD podepsal strojvedoucí z ASP;
- vzhledem ke spojení souprav ČDC a SHV byl poté předán rozkaz pro PMD

- strojvedoucímu ČDC;
- strojvedoucí ČDC s vedoucím posunové čety v čele PMD vedli PMD do žst. Skuteč;
 - strojvedoucí ČDC provedl odhlášku a ohlásil uvolnění traťové koleje dispečerovi DOZ do žst. Svitavy;
 - současně traťový strojník SŽDC zažádal o jízdu PMD ze žst. Skuteč do km 38,00 a zpět, avšak nebyl pověřen strojvedoucí ČDC;
 - na rozkaze pro tuto druhou jízdu byl podepsán strojvedoucí ČDC a traťový strojník SŽDC, chyběl podpis vedoucího posunové čety ČDC;
 - PMD do mezistaničního úseku Skuteč – Čachnov vedl strojvedoucí ČDC s vedoucím posunové čety ČDC v čele;
 - v traťovém úseku došlo k rozpojení soupravy PMD a začátku údržbových prací, které si řídil vrchní mistr tratí a vedoucí prací;
 - před koncem prací došlo k nechtěnému podsypání jednoho TDV řady Faccs šterkem;
 - vrchní mistr tratí pověřil traťového strojníka, čekajícího v žst. Skuteč, o provedení odhlášky a zažádání o další jízdu soupravy jako PMD ze žst. Skuteč do žst. Žďárec u Skutče;
 - po vyproštění TDV vydal vrchní mistr tratí SŽDC ve spolupráci s vedoucím prací ústní pokyn vedoucímu posunové čety ČDC a strojvedoucí z ASP a SSP ke spojení DV zpět do jednoho PMD;
 - vedoucí posunové čety ČDC měl tento pokyn předat strojvedoucímu ČDC;
 - vedoucí posunové čety ČDC ve svém vysvětlení tvrdí, že pokyn ke spojení DV nezazněl;
 - před spojením DV do soupravy PMD se část řízená strojvedoucí ČDC rozjela zpět k žst. Skuteč, aniž by se strojvedoucí ČDC přesvědčil, že je PMD celý a v sestavě, v jaké celý PMD vedl;
 - strojvedoucí z SSP kontaktoval vedoucího prací, který předal informaci o nespojení vrchnímu mistru tratí;
 - vrchní mistr tratí dle svého vysvětlení kontaktoval vedoucího posunové čety ČD a udělil mu pokyn ke spojení soupravy před vjezdovým návěstidlem L žst. Skuteč. Vedoucí posunové čety ČDC však ve svém vysvětlení takový pokyn popřel;
 - PMD tvořený pouze DV ČDC bez SHV vjel po dohodě s dispečerem DOZ do žst. Skuteč;
 - traťový strojník SŽDC provedl dle pokynu (viz výše) odhlášku a začal žádat o další jízdu PMD, aniž by byl pověřen strojvedoucí ČDC;
 - traťový strojník SŽDC se před odhláškou nezeptal strojvedoucího PMD, zda-li je PMD celý;
 - dispečer DOZ v žst. Svitavy po odhlášce resetoval počítače náprav v traťovém úseku Čachnov – Skuteč a postavil vlakovou cestu ze žst. Čachnov pro Os 15356, který vzápětí odjel;
 - SHV mezitím zastavila u vjezdového návěstidla L žst. Skuteč a strojvedoucí SSP ohlásil vrchnímu mistru tratí, že souprava ČDC se před nimi nenachází;
 - vrchní mistr tratí SŽDC kontaktoval mobilním telefonem traťového strojníka SŽDC a sdělil mu, že PMD není celý a na trati zůstala SHV;

- vedoucí prací po obdržení informace od vrchního mistra tratí, že na trati zůstala SHV, běžel od vjezdového návěstidla L žst. Skuteč vstříc vlaku Os 15356, aby mu dal návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“;
- traťový strojník SŽDC telefonicky kontaktoval dispečera DOZ s tím, že traťový úsek je stále obsazen SHV;
- dispečer DOZ použil funkci „Generální stop“ a zastavil vlak Os 15356 před zastávkou Krouna.

Byly zjištěny nedostatky.

Zjištění:

- traťový strojník provedl odhlášku za částí původního PMD v žst. Skuteč a nepřesvědčil se, že PMD dojel celý; navíc nebyl oprávněn k této činnosti;
- strojvedoucí ČDC si neplnil povinnosti vyplývající z předpisu SŽDC D1.

3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení

Z vysvětlení zaměstnanců vyplývá, že vrchní mistr tratí v součinnosti s vedoucím prací vydal ústní pokyn ke spojení jednotlivých částí PMD do jednoho PMD a potom k návratu zpět do žst. Skuteč. Tento pokyn potvrzují strojvedoucí z ASP i SSP. Pokyn obdržel i vedoucí posunu ČDC, který ovšem tvrdí, že pokyn spojit se do jedné soupravy mu dán nebyl. Tuto skutečnost však nebylo možno ověřit, neboť nebyla nikde zaznamenána. Rovněž vrchní mistr tratí dal pokyn mobilním telefonem traťovému strojníkovi do žst. Skuteč, že po příjezdu PMD má okamžitě provést odhlášku a sjednat další jízdu do žst. Žďárec u Skutče. Tato skutečnost rovněž vychází z podání vysvětlení zaměstnanců a nebylo možné ji ověřit z jiných zdrojů.

Komunikace mezi výpravčím DOZ v žst. Svitavy, traťovým strojníkem a strojvedoucím Os 15356 byla nahrávána zařízením ReDat umístěným v žst. Svitavy. Čas nahrávek bylo nutno korigovat s výpisy hovorů z mobilních telefonů traťového strojníka a vrchního mistra tratí, porovnáním s kamerovým záznamem kamery K1 v žst. Skuteč, s časem archivu SZZ/TZZ a časem z rychloměrů zúčastněných HDV. Časy uvedené níže jsou časy zapsané ReDatem po korekci + 2 min. a 40 s (poznámka D – dispečer DOZ, TS – traťový strojník, S – strojvedoucí vlaku Os 15356, SPMD – strojvedoucí PMD ČDC, DCDP – dispečer CDP Praha). Jména účastníků hovoru jsou v textu nahrazena třemi tečkami.

Hovor v 7:24:10 h, délka záznamu 2 min. 44 s, hovor je veden z telefonu traťového strojníka dispečerovi DOZ Svitavy:

D: „Dispečer Svitavy..., příjem.“;

SPMD: „845 631 ve Skutči, jsme celí, traťová kolej volná.“;

D: „Já tomu rozumím.“;

D: „Já tomu rozumím, dojel jsi celej, traťová kolej je volná a chceš jet dál směrem na Čachnov a do kilometru nebo,...až do Čachnova?“;

SPMD: „Pojedeme do kilometru, já to tady předám, jo, tady traťovce.“;

D: „Dobře.“;

TS: „Zdravím, tady..., traťovka Skuteč.“;

D: „Ano, tady..., příjem.“;

TS: „A dobrý den. Takže já s nima pojedu, jako od traťovky, tady s tím hačapérkem, takže pojedu do kilometru 38 na celou pauzu, jo?“;

D: „38 celých do 13.50 nebo až do dvou?“;

TS: „Až do dvou, pokud to de, do dvou...“;

D: „Do dvou...“;

TS: „... a budeme sypat šterky, jo?“;

D: „A zpátky se budete stahovat teda do Skutče, a když tam přijedete, do Skutče...“

TS: „Zpátky do Skutče a potom, potom jako PMD se přejeje zase zpátky, zpátky do Žďárce, tam se budou náko, nato rozdělovat a rozjíždět pryč.“;

D: „Dobře, rozumím a ještě se s váma chci domluvit, až přijedete zpátky do ty Skutče, tak to pak budete sunout do Žďárce nebo...?“;

TS: „Áá, to úplně nevím, pravděpodobně, pravděpodobně jo. Jo, ale to řeknu ještě, až se ohlásím.“;

D: „Dobře, takže není problém, takže já si nachystám teda rozkaz.“;

TS: „Nó, nó, nó...“;

D: „Pro PMD ze Skutče směr na Borovou, na Čachnov teda.“;

TS: „Na Čachnov, ano.“;

D: „Tak, uděláme lichý číslo, takže to bude rozkaz pro PMD 845 649.“;

TS: „845 649.“;

D: „Ano. Jízda PMD je povolena směrem žst. Čachnov.“;

TS: „Jízda PMD povolena směr žst Čachnov.“;

D: „Jízda PMD je povolena do km 38,0 a zpět.“;

TS: „Jízda PMD povolena do km 38 nula nula a zpět.“;

D: „Jízda PMD, jízdu PMD ukončete v žst. Skuteč nejpozději ve 14:00.“;

TS: „Jízdu PMD ukončete v žst. Skuteč nejpozději ve 14:00.“;

D: „Tak, dneska je 5. 11. 2019 dispečer ..., hovor je zaznamenáván.“;

TS: „Ano, ve Skutči rozuměl...“;

D: „Pojedeme na barvu, jo?“;

TS: „A pojedeme na barvu, dobrý, tak jo, díky.“;

D: „Tak jo.“;

D: „Tak zatím.“;

TS: „Zatím.“

Hovor ve 13:56:46 h, délka záznamu 1 min. 12 s, hovor je veden od dispečera DOZ Svitavy na mobilní telefon traťového strojníka:

TS: „(jméno), tady PMD v Krouně, na zastávce. Ted' jsem Vám chtěl volat, máme, máme technickou závadu a stihneme to sjet do Skutče až tak ve čtvrt. Bude to velkej problém?“;

D: „To je 10 minut zpoždění u vlaku.“;

TS: „No, já vím, no. Ale bohužel, nasypal se nám, nasypal se nám šterk pod vůz a máme s tím problém. No, ale měli bysme to snad stihnout do čtvrt, no.“;

D: „Takže to prodloužíte, dobře.“;

TS: „Prodloužíme, no, no. Ted' jsem Vám chtěl volat.“;

D: „No, co se dá dělat.“;

TS: „No, omlouvám se, no. Bohužel.“;

D: „No, tak asi to není naschvál, že jo. Ale budu to muset napsat.“;

TS: „Jo, jasně. Dobře. Tak jo.“;

D: „*Tak jo.*“.

Hovor ve 14:07:05 h, délka záznamu 52 s, hovor je veden z mobilního telefonu traťového strojníka dispečerovi DOZ Svitavy:

D: „*Dispečer Svitavy.*“;

TS: „*No, tady PMD..., traťovka, já vám volám, už se vracíme, chtěli bysme to po první ve Skutči, protože my jsme dlouhý a vodjet před vlakem do Žďárce na pátou, protože jsme dlouhý, no (dále nebylo rozumět).*“;

TS: „*No, může po třetí, může po třetí, ale nevyhнем se tady s vlakem, že jo, jsme dlouhý.*“;

D: „*Já to chápu, já to chápu, ale třetí kolej je delší o 10 metrů. Mám to teda postavený zatím na třetí, kdyby se to nedalo nějak vyřešit a museli bysme to rozposunovat, ale není problém s váma odjet pryč, jo. Protože jízdní doba je nějakých 15 minut... (nezřetelné, pletení se do hovoru od TS).*“;

TS: „*Dobře, dobře, jenom že jsme dlouhý, abyste to věděl, že, že...*“;

D: „*Jeli jste tam taky a taky se nevešli.*“;

TS: „*Dobrý, dobrý, fajn, tak jo, děkuju. Tak zatím.*“.

Hovor ve 14:14:32 h, délka záznamu 1 min. 35 s, hovor je veden od dispečera DOZ na telefon traťového strojníka:

TS: „*Takže PMD 845 649 ve Skutči, jsme celí, traťová kolej volná.*“;

D: „*Já tomu rozumím, PMD 845 649 ve Skutči, traťová kolej volná, dojeli jste celí, rozumím tomu.*“;

TS: „*Ano.*“;

D: „*Postavil jsem motoráčku hnedka, aby moh jet.*“;

TS: „*Jasně.*“;

D: „*A napište si rozkaz.*“;

TS: „*Jo, moment,...tak můžeme.*“;

D: „*Tak rozkaz pro PMD 845 784.*“;

TS: „*845 784.*“;

D: „*Tak, jízda PMD je povolena směrem žst. Žďárec u Skutče.*“;

TS: „*Jízda PMD je povolena směr žst. Žďárec u Skutče.*“;

D: „*Jízdu PMD ukončete v žst. Žďárec u Skutče nejpozději ve 14:30.*“;

TS: „*Jízdu PMD ukončete ve Žďárci u Skutče nejpozději ve 14:30.*“;

D: „*Dneska je 14., teda, kecám, 5. 11. 2019 dispečer ..., hovor je zaznamenáván.*“;

TS: „*Ve Skutči rozuměl ...*“;

D: „*Jedeme na barvu a svítím jo?*“;

TS: „*Jedeme na barvu, jo, jedem, tak jo, díky, zatím nashle.*“;

D: „*Barva je tam, jo? Můžeme jezdit.*“;

TS: „*Jo dobrý, dobře.*“.

Hovor ve 14:18:41 h, délka záznamu 56 s (čas uveden na panelu TOP), hovor je veden od dispečera DOZ Svitavy na mobilní telefon traťového strojníka v žst. Skuteč (čas 14:16:00 h je čas ReDatu). Hlas traťového strojníka je značně udýchaný:

TS: „*No, tady PMD, já vám volám, tam vstala podbíječka a...*“;

D: „*Cože?*“;

TS: „*Voni se měli u vjezdu spojit a nespojili se, že jo, na trati...*“;

D: „*Kde je?*“;

TS: „U vjezdu,... no ještě... (není čistě rozumět).“;
D: „Tak ať jede dovnitř, já vlak mám vlak na trati, vlak už vodjel.“;
TS: „No jasně, ale za ním jede ten, za ním, za ním jede.“;
D: „Ať okamžitě vjede ta podbíječka do Skutče.“;
TS: „No, ta jede, ale oni měli být spojený, že jo, jako jeden...“;
D: „A tak kde je teďka?“
TS: „My jsme teďkon s nákladem, ona je nad Skutčí, že jo...oni se nespojili nad Skutčí.“...
TS: „...„No, on teď ujel, ujel jenom Cargo, že jo...““.

Hovor ve 14:20:22 h, délka záznamu 19 s, hovor je veden od dispečera DOZ Svitavy strojvedoucímu vlaku Os 15356:

S: „15356 před Krounou na příjmu, zasáhnul stop.“;
D: „Prosím tě ano, zůstaň stát, mám problém, jo? Nehejbej se.“;
S: „Mám zůstat, dobře.“;
D: „Zůstaň stát, nehejbej se, nehejbej se, já ti to pak řeknu.“.

Hovor ve 14:21:18 h, délka záznamu 52 s (čas uveden na panelu TOP), hovor je veden od dispečera DOZ Svitavy dispečerovi CDP Přerov (čas 14:18:38 h je čas ReDatu):

DCDP: „Ano, poslouchám.“
D: „Tady došlo k problému, dostal jsem odhlášku za vlakem, za PMD, který bylo ve Skutčí, ale bohužel na trati zůstala podbíječka, takže jsem odjel do obsazeného úseku.“;
DCDP: „Úžasný.“;
D: „Vlaky jsem zastavil.“;
DCDP: „Zastavil jste, v kolik hodin? Bylo 15...“;
D: „Generální stop jsem aktivoval ve 14:19, 4 minuty po odjezdu vlaku z Čachnova.“;
DCDP: „14 hodin 19, dobře, zavolejte to vedoucímu, bude určitě chtít...“;
D: „Ano, ano, zavolám.“;
DCDP: „...vědět k tomu ještě nějaké věci.“;
D: „Ano, ano, zavolám, ano.“.

DI prověřovala rovněž způsob komunikace mezi vrchním mistrem tratí a traťovým strojníkem tak, jak dotyční vypověděli v Zázpisu se zaměstnancem, a to výpisem ze vzájemných hovorů jejich služebních mobilních telefonů:

- 13:39 h hovor traťovému strojníkovi, délka hovoru do 1 min.;
- 13:50 h hovor traťovému strojníkovi, délka hovoru do 1 min.;
- 13:59 h hovor vrchnímu mistru tratí, délka hovoru 1 min. 9 s;
- 14:05 h hovor vrchnímu mistru tratí, délka hovoru 1 min. 10 s;
- 14:09 h hovor vrchnímu mistru tratí, délka hovoru 1 min. 14 s;
- 14:16 h hovor traťovému strojníkovi, délka hovoru 1 min. 12 s;
- 14:23 h hovor vrchnímu mistru tratí, délka hovoru do 1 min.

Obsah výše uvedených hovorů nebyl nahráván, přesnější časy hovorů (čas spojení a délka do 1 min.) nejsou od mobilního operátora poskytovány.

Při zastavení části PMD ČDC u vjezdového návěstidla L žst. Skuteč došlo dle vysvětlení vedoucího posunové čety ke spojení mezi vedoucím posunové čety a dispečerem DOZ v žst. Svitavy z přenosné radiostanice a k dotazu, jestli návěstní znak

„40 km.h⁻¹ a výstraha“ platí pro PMD. Tento hovor nebyl nahrán.

Byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

- provedení odhlášky traťovým strojníkem SŽDC, který však nebyl strojvedoucím nebo vedoucím posunové čety PMD (byl ale pověřen tímto úkonem vrchním mistrem tratí bez informování strojevedoucího PMD nebo vedoucího posunu ČDC).

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 mimořádné události

- strojvedoucí vlaku Os 15356, ve směně dne 5. 11. 2019 od 12:08 h, odpočinek před směnou více než 12 h;
- strojvedoucí v závěru vlaku Os 15356, ve směně dne 5. 11. 2019 od 12:08 h, odpočinek před směnou více než 12 h;
- strojvedoucí ČDC, ve směně dne 5. 11. 2019 od 4:36 h, odpočinek před směnou 46 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána dle možností a postupu opravných prací na trati;
- strojvedoucí SSP IDS Cargo, ve směně dne 5. 11. 2019 od 6:00 h, odpočinek před směnou více než 12 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána dle možností a postupu opravných prací na trati;
- strojvedoucí ASP IDS Cargo, ve směně dne 5. 11. 2019 od 6:00 h, odpočinek před směnou více než 12 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána dle možností a postupu opravných prací na trati;
- 2. strojvedoucí ASP IDS Cargo, ve směně dne 5. 11. 2019 od 6:00 h, odpočinek před směnou více než 12 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána dle možností a postupu opravných prací na trati;
- vedoucí posunu ČDC, ve směně dne 5. 11. 2019 od 6:00 h, odpočinek před směnou 72 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána dle možností a postupu opravných prací na trati;
- traťový strojník SŽDC, ve směně dne 5. 11. 2019 od 6:00 h, odpočinek před směnou 8 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána dle možností a postupu opravných prací na trati;
- vedoucí mistr tratí SŽDC, ve směně dne 5. 11. 2019 od 6:00 h, odpočinek před směnou 8 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána dle možností a postupu opravných prací na trati;
- dispečer DOZ Svitavy SŽDC, ve směně dne 5. 11. 2019 od 6:00 h, odpočinek před

směnou 48 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána dle provozních možností a dle turnusu.

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

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

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

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravců 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.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravců nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

Obdobná MU není DI evidována.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3

Dne 5. 11. 2019 došlo ve 14:16 h k nezajištěné jízdě vlaku Os 15356 ze žst. Čachnov do mezistaničního úseku Čachnov – Skuteč. Ten byl po předčasně dané odhlášce PMD a následném resetu počítače náprav stále obsazen SHV ASP a SSP, které se nespojily po provedených pracích se zbytkem PMD dle vydaného rozkazu pro PMD. Vlak Os 15356 byl zastaven funkcí „Generální stop“ dispečerem DOZ v žst. Svitavy, který řídí dopravu na trati Svitavy – Žďárec u Skutče. Čelo vlaku Os 15356 zastavilo v km 40,330, mezi ním a stojícími mechanismy zbývalo 8,608 km. Nedošlo k újmě na zdraví ani ke škodě.

4.2 Rozbor

4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Dne 5. 11. 2019 odjel ze žst. Žďárec u Skutče PMD do žst. Skuteč složený z ASP provozovatele IDS Cargo (vlastník Hrochostroj a. s.), SSP provozovatele IDS Cargo (vlastník Hrochostroj a. s.), 2x HDV řady 742 spojených do vícečlenného řízení dopravce ČDC a 11x TDV řady Faccs dopravce ČDC. O PMD požádal nezjištěný zaměstnanec (předpis SŽDC D1 nespécifikuje konkrétní funkci zaměstnance). Jízdu trakčně zajišťoval strojvedoucí ČDC a na čele sunutého PMD byl přítomen vedoucí posunové čety ČDC, který dával pokyny přenosnou radiostanicí strojvedoucímu ČDC. PMD měl délku 207 m, TTP pro zmíněný traťový úsek však povolují maximální délku nákladního vlaku nebo PMD 169 m. Rozkaz pro PMD podepsal strojvedoucí ASP s tím, že bude řídit DV v čele PMD. Rozkaz však byl nakonec předán strojvedoucímu ČDC, který zajišťoval PMD trakčně a seznámil se tak s pokyny k jízdě. Dle vysvětlení strojvedoucího ČDC to bylo z toho důvodu, že ASP nebyla schopna natlakovat celou soupravu vzduchem (nedostatečný výkon) a také časovou tísň kvůli (dle vysvětlení strojvedoucího ČDC) údajně pozdnímu příjezdu vlakové čety ČDC. Vedoucí posunové čety ČDC rozkaz nepodepsal (i když předpis SŽDC D1 striktně neuvádí, že musí být podepsán, v tomto případě podepsán být měl, protože se nacházel v čele PMD), informace z rozkazu pro PMD mu byla předána ústně. Tímto byli strojvedoucí z ASP a SSP zproštěni povinností týkajících se řízení DV, případně jako členové posunové čety (na dopravě a organizování PMD se dál nijak nepodíleli).

Po příjezdu PMD do žst. Skuteč přistoupil na stanoviště strojvedoucího ČDC traťový strojník SŽDC, který byl pověřen vrchním mistrem tratí SŽDC požádáním o jízdu tohoto PMD ze žst. Skuteč do km 38,00 a zpět. Z mobilního telefonu traťového strojníka byla dispečerovi DOZ Svitavy strojvedoucímu ČDC sdělena informace o dojetí celého PMD do žst. Skuteč a dále informace o tom, že traťová kolej je volná. Ten pak předal mobilní telefon zpět traťovému strojníkovi, který požádal o PMD (hovor nebyl přerušeno). Po zapsání rozkazu pro PMD traťovým strojníkem tento rozkaz podepsal v kolonce určené strojvedoucímu a strojvedoucí ČDC podepsal rozkaz jako strojvedoucí vedle podpisu traťového strojníka. Traťový strojník však nebyl vedoucím posunové čety a rozkaz podepisovat neměl. PMD byl sjednán do km 38,00 s návratem nejpozději ve 14:00 h zpět do žst. Skuteč. Informace ze sepsaného rozkazu pro PMD byly sděleny vedoucímu posunové čety ČDC rovněž ústně. Vedoucí posunové čety ČDC měl i v tomto případě rozkaz podepsat. Traťový strojník SŽDC opustil stanoviště HDV ČDC a šel se věnovat převozu materiálu služebním automobilem do žst. Hrochův Týnec, jak měl ten den v popisu své práce. Do žst. Skuteč se vrátil až kolem 13:30 h.

PMD vyjel ze žst. Skuteč ve stejné sestavě směrem k žst. Čachnov. Po příjezdu k zastávce Předhradí se (dle vysvětlení vedoucího prací z firmy Rekop) PMD rozdělil a začaly údržbové práce (sypání štěrku, podbíjení a úprava štěrkového lože). Jízdu jednotlivých DV si měl v rámci pojíždění mezi pracovními místy řídit vrchní mistr tratí. Vzhledem k odmítnutí podání vysvětlení vrchním mistrem tratí pro DI se skutečnost o způsobu organizování posunu v době manipulací a jízd rozdělených DV na širé trati

nedala plně ověřit. Před koncem prací došlo při vysypávání štěrku z jednoho DV řady Faccs k podsypání tohoto DV velkým množstvím štěrku (závada při uzavírání výsypných klapek) a narušení průjezdného průřezu a sjízdnosti tratě v místě vysypání. Z důvodu nutnosti odstranění štěrku ručně došlo ke zpoždění návratu celého PMD zpět do žst. Skuteč.

O důvodu zpoždění byl informován traťový strojník SŽDC od vrchního mistra tratí mobilním telefonem. Na pokyn vrchního mistra tratí měl traťový strojník provést oznámení o celistvosti PMD, nahlásit volnost traťové koleje a požádat dispečera DOZ Svitavy o další PMD ze žst. Skuteč do žst. Žďárec u Skutče. Traťový strojník informoval mobilním telefonem dispečera DOZ Svitavy, že zpoždění bude maximálně 15 min. V tu dobu již vyčkával na odjezd v žst. Čachnov vlak Os 15356 tvořený motorovou jednotkou Regionova. Ve vlaku Os 15356 byl tou dobou přítomen už pouze strojvedoucí, strojvedoucí v zácviku a vlakvedoucí, cestující se ve vlaku již nenacházeli.

Po odstranění vysypaného štěrku před návratem PMD do žst. Skuteč dal vrchní mistr tratí po dohodě s vedoucím prací ústní pokyn strojvedoucím z ASP, SSP a vedoucímu posunové čtyři ČDC k tomu, že se všechna DV mají před návratem z tratě do žst. Skuteč spojit a v souladu s rozkazem pro PMD se jako jeden posunový díl tvořící PMD vrátit. Tímto pokynem přechází povinnosti týkající se jízdy a dodržování sepsaného rozkazu zpět na strojvedoucího ČDC, případně některá pověření na vedoucího posunové čtyři ČDC (již se nejedná o jízdu posunu v rámci údržbových prací). Dle vysvětlení strojvedoucích z ASP a SSP došlo k jejich najetí na soupravu ČDC, ale v momentě, kdy chtěli soupravy svésit, došlo k odjezdu části PMD tvořícího posunový díl s DV dopravce ČDC. O této skutečnosti byl telefonicky informován vedoucí prací, který prostřednictvím vrchního mistra tratí kontaktoval (dle vysvětlení ústně) vedoucího posunové čtyři ČDC, který dostal pokyn, že mají počkat u vjezdového návěstidla žst. Skuteč na spojení všech DV.

Vedoucí posunové čtyři ČDC ve svém vysvětlení pro zaměstnavatele a v podání vysvětlení pro DI vypověděl, že o tom, že by mělo dojít ke spojení DV dopravce ČDC a ostatních DV, tvořících původní sestavu PMD, nevěděl. Strojvedoucí ČDC pro DI rovněž vypověděl, že o spojování nevěděl (informace mu údajně nebyla vedoucímu posunové čtyři ČDC předána), protože po celou dobu prací komunikoval pouze s vedoucímu posunové čtyři. Rovněž vypověděl, že mechanismy byly během prací najeté na soupravu ČDC několikrát. Před uvedením PMD do pohybu směrem zpět k žst. Skuteč měla proběhnout kontrola svěšení soupravy, a to buď vrchním mistrem tratí, nebo vedoucímu posunové čtyři ČDC v souladu s článkem 1749 předpisu SŽDC D1. Dále se situace vyvíjela následovně:

- vedoucí prací informoval telefonicky strojvedoucí SHV ASP a SSP o tom, že část PMD tvořená DV ČDC na ně počká u vjezdového návěstidla L žst. Skuteč (kde mělo proběhnout spojení DV opět do PMD);
- během jízdy SHV k vjezdovému návěstidlu došlo k vjezdu DV ČDC do žst. Skuteč po domluvě s dispečerem DOZ (vjezd na návěst „rychlost 40 km.h⁻¹ a výstraha“);
- vjezd DV ČDC byl domluven rozhovorem z přenosné radiostanice vedoucího posunové čtyři ČDC v čele části PMD ČDC (hovor nebyl nahrán).

Po příjezdu do žst. Skuteč zastavilo čelo části PMD, tvořeného DV ČDC, na 3. SK u odjezdového návěstidla L3. Z kamerového záznamu je patrné, že traťový strojník po krátké komunikaci s vedoucímu posunové čtyři odchází a následně běží na konec části PMD k HDV, kde se ztrácí vlevo vedle HDV ze záběru. Informování o celistvosti PMD po

návratu do žst. Skuteč a sdělení o volnosti trati proběhlo nestandardně. Ze záznamů hovorů mobilního telefonu traťového strojníka a z ReDatů vyplynulo, že hovor, v němž jsou výše uvedené bezpečnostní informace obsaženy, zahajoval dispečer DOZ Svitavy. Po přijetí příchozího hovoru traťovým strojníkem tento bez jakéhokoliv představení či neformálního reagování na příchozí hovor sdělil výše uvedené bezpečnostní informace a i dispečer DOZ Svitavy se ke slovu po spojení hovoru nestihl dostat. Dle vysvětlení strojvedoucího PMD ČDC a ze záběrů z kamerového systému vyplynulo, že odhláška byla dána mimo HDV bez dotazu na strojvedoucího, jestli je PMD po návratu do žst. Skuteč celý. Ihned a bez přerušení hovoru, poté, co byly dispečerovi DOZ Svitavy sděleny informace o celistvosti PMD po návratu do žst. Skuteč a po sdělení o volnosti trati, byl požádán o sjednání jízdy dalšího (toho dne v pořadí třetího) PMD do žst. Žďárec u Skutče se stejnou soupravou. Na rozkazu pro PMD do žst. Žďárec u Skutče byl podepsán pouze traťový strojník, neboť vlivem oznámení o tom, že na trati jsou stále SHV (viz dále), již nestihl předat rozkaz strojvedoucímu ČDC.

Ve 14:15:40 h zastavil druhý díl PMD, tvořený ASP a SSP, u vjezdového návěstidla žst. Skuteč, kde se měl spojit s dílem ČDC. Jelikož na trati před ním již nic nebylo, byl o vzniklé situaci zpraven vedoucí prací. Následně byl kontaktován traťový strojník, kterému bylo oznámeno, že PMD není celý. Ten ihned informoval dispečera DOZ v žst. Svitavy, že na trati zůstaly pracovní mechanismy. Dispečer DOZ v hovoru konstatoval, že mechanismy tedy mají ihned vjet do stanice i proti návěsti „Stůj“. Ve 14:19 h dispečer DOZ použil funkci „Generální stop“ (celkem 2x), čímž došlo k zastavení vlaku Os 15356 v km 40,330. Během této doby vedoucí prací přijel k vjezdovému návěstidlu L žst. Skuteč osobním automobilem a běžel po trati zpět k žst. Čachnov proti předpokládanému příjezdu osobního vlaku, aby mu mohl dát návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Později se dozvěděl, že vlak Os 15356 byl zastaven na trati.

Ze záznamů hlasové komunikace ReDat, u kterých bylo nutné provést časovou korekci vzhledem k záznamu z kamerového systému, výpisu hovorů mobilních telefonů traťového strojníka a vrchního mistra tratí, obrazovce jednotky TOP v dopravní kanceláři v žst. Svitavy a z dat rychloměrů HDV a z archivu zabezpečovacího zařízení, se podařilo udělat časový sled o celkovém ději a jeho posloupnosti. Jako základní časy pro porovnání sloužily časy z archivu SZZ/TZZ, z kamerových záznamů v žst. Skuteč a Čachnov, výpisy z hovorů mobilního telefonu traťového strojníka a záznamy komunikace ReDat. Čas na kamerovém záznamu je opožděn proti času z archivu SZZ/TZZ o 7 s (dále časy korigované k SZZ/TZZ). V čase 14:12:31 h vjela část PMD ČDC do žst. Skuteč. Ve 14:13:53 h odešel traťový strojník po krátkém rozhovoru s vedoucím posunu k HDV řady 742 na konci soupravy. Ve 14:14:35 h odešel traťový strojník u HDV ze záznamu. Ve 14:14:32 h proběhl hovor od dispečera DOZ traťovému strojníkovi, kdy byla nahlášena volná traťová kolej a PMD ve Skutči. Ve 14:14:54 h byl zaveden dispečerem DOZ příkaz k resetu počítače náprav v traťovém úseku Čachnov – Skuteč, ve 14:15:08 h byl traťový úsek indikován jako volný, ve 14:15:21 h bylo odjezdové návěstidlo L2 v žst. Čachnov v poloze povolující jízdu, v čase 14:16:15 došlo ke vzniku MU obsazením traťového úseku Čachnov – Skuteč vlakem Os 15356, ve 14:16:36 h teprve traťový strojník nastupuje na HDV řady 742 ČDC. Dle vysvětlení strojvedoucího ČDC traťový strojník provedl odhlášení bez dotazu na strojvedoucího ČDC, jestli je PMD celý. Dle tvrzení ve vysvětlení traťového strojníka však tomu tak nebylo. Tuto skutečnost nebylo možno ověřit z důvodu odmítnutí podat vysvětlení pro DI ze strany traťového strojníka.

Zásadním problémem, který vedl ke vzniku MU, byla organizace práce

a nestanovení či neznalost odpovídajících kompetencí. Jelikož se jednalo o údržbu tratě ve vlakové přestávce, a tedy na nevyložené koleji, nelze aplikovat ustanovení předpisu SŽDC D1 platných pro výluky. Vše ohledně jízdy PMD si tak má sjednávat sám strojvedoucí nebo jím pověřený vedoucí posunové čety (vlakvedoucí). Z chování osob a z podaných vysvětlení lze usuzovat, že jejich jednání odpovídalo spíše běžné výluce.

Traťový strojník při procesu odhlašování nezkontroloval, jestli jsou za HDV ČDC přítomny i 2 pracovní mechanismy. Na konci části PMD ČDC byla rozsvícena návěst „konec vlaku“, což bylo špatně a mohlo traťového strojníka zmást, neboť očekával návrat celého PMD v jedné soupravě tak, jak mu bylo nahlášeno od vrchního mistra tratí mobilním telefonem s důrazem na okamžitou odhlášku a sjednání další jízdy PMD do žst. Žďárec u Skutče. Celou soupravu ale viděl ráno při jejím odjezdu na trať na údržbové práce, takže dobře znal její složení a tedy i skutečnost, že na jejím konci evidentně chyběla dvě SHV. Navíc na nahrávce ReDat z ranního sjednávání jízdy PMD uvedl, že „...pojede tady s tím...“. S PMD dále ve skutečnosti nejel, ani neměl přímé spojení se strojvedoucím PMD, o jízdě PMD se nijak dále nezajímal mimo nařízení od vrchního mistra tratí.

Z gestorského výkladu, který si DI vyžádala, jasně vyplývá, že organizaci jízdy PMD na nevyloženou traťovou kolej má na starost strojvedoucí aktivního HDV, případně pro některé úkony může pověřit člena vlakového doprovodu. Nicméně strojvedoucí aktivního HDV, tedy „dvojčete“ řady 742 ČDC, potřebné informace pro zajištění jízdy neměl a nikoho nepověřil k provádění dopravních úkonů. Z podaných vysvětlení zaměstnanců zúčastněných na MU vyplynulo, že celkově akce probíhala pod časovou tísní způsobenou (dle vedoucího prací) pozdním příjezdem strojvedoucího a vedoucího posunu ČDC a především v době ukončování prací podsypáním jednoho DV řady Faccs štěrkem.

Z důvodu využití práva odepřít podání vysvětlení DI zaměstnanci SŽDC (vrchní mistr tratí a traťový strojník) nebylo možno upřesnit a zjistit další skutečnosti vztahující se k jejich chování a celkové situaci na místě.

4.3 Závěry

4.3.1 Přímé a 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 byl:

- vjezd vlaku Os 15356 do mezistaničního úseku obsazeného drážními vozidly na základě přijaté bezpečnostní informace (odhlášky), jejíž obsah byl v rozporu s objektivní skutečností.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- zmatečné jednání zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, jenž trakčně zajišťovali jízdu soupravy tvořící posun mezi dopravními, spočívající v nedodržení povinností a přesouvání kompetencí pro jednotlivé funkce v procesu provádění posunu mezi dopravními.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadními příčinami mimořádné události bylo:

- předání bezpečnostní informace (odhlášky) dispečerovi organizujícímu a řídicímu drážní dopravu, že posun mezi dopravami dojel do stanice celý a traťová kolej je volná, traťovým strojníkem SŽDC, který nebyl k této činnosti v případě posunu mezi dopravami oprávněn a nepřesvědčil se o úplnosti vracející se soupravy tvořící posunu mezi dopravami;
- nespojení soupravy při návratu posunu mezi dopravami do žst. Skuteč;
- neplnění předepsaných povinností pro posun mezi dopravami strojvedoucím a vedoucím posunové čety dopravce, jenž trakčně zajišťoval jízdu celé soupravy.

4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti

Nebyla DI zjištěna.

4.4 Doplnující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách

Při šetření bylo zjištěno porušení vnitřních předpisů mimo příčinnou souvislost se vznikem MU:

- čl. 1268 předpisu SŽDC D1:
„S výjimkou vlaku s nezavěšeným postrkem smí být koncová návěst pouze na posledním vozidle vlaku (popř. PMD). Umístění koncových návěstí na jiném vozidle není dovoleno.“;
- čl. 2023 předpisu SŽDC D1:
*„Každý PMD musí být označen návěstmi jako vlak, průběžně brzděn a poslední vozidlo (u sunutých PMD první vozidlo) musí mít zapnutou a účinkující tlakovou brzdu...
Délka PMD nesmí překročit hodnotu, která je v příslušném mezistaničním úseku dovolena pro vlaky.“;*
- čl. 2033 předpisu SŽDC D1:
„Zaměstnanec, žádající o PMD, musí výpravčímu sdělit, kam a případně i na kterou traťovou kolej požaduje posunovat, dobu posunu, kde požaduje jízdu ukončit, zda bude posunovat hnací vozidlo, posunový díl nebo SHV (včetně jeho typu...)...“;
- čl. 2072 předpisu SŽDC D1:

„Přijem písemného rozkazu potvrdí strojvedoucí a vedoucí posunové čety její spolupodepíše....“.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy a dopravce ČD nepřijali a nevydali žádná opatření. Žádná opatření nevydal ani Drážní úřad.

Doprovce ČDC vydal následující opatření:

- „Vydání poučného listu pro potřeby seznámení příslušných zaměstnanců se závěry šetření této MU.“;
- „Provedení 2. změny Opatření č. 17/2019 Provozního ředitele (doplnění nové přílohy č. 4 Podmínky pro zajištění objednaných akcí).“.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Drážnímu úřadu:

- apelovat na provozovatele drah, aby údržbové práce a opravy na trati (zejména za použití traťové mechanizace) byly prováděny přednostně při výluce koleje, při které platí přísnější pravidla týkající se zejména zahajování a ukončování výluky, než ve vlakové přestávce, jak tomu bylo u předmětné MU.

Smyslem bezpečnostního doporučení je předcházení situace, aby byla při údržbě a opravě traťové koleje jízda pracovních mechanismů organizována jako posun mezi dopravami, při které je odpovědnost za organizování drážní dopravy pouze na straně strojvedoucího drážního vozidla (tj. i určení, zda posun mezi dopravami dojel celý), zatímco při výluce drážní dopravu na vyloučené koleji nebo její vyloučené části řídí odborně způsobilá osoba, obvykle zaměstnanec provozovatele dráhy.

V Brně dne 6. ledna 2021

Ing. Ondřej Chromý v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Brno

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Konec Os 15356 v místě zastavení u zastávky Krouna

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Označení konce PMD na ASP na trati

Zdroj: DI