



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nedovolená jízda posunového dílu za úroveň návěstidla „Označnick“ v železniční stanici Děčín východ dolní nádraží a vjetí do mezistaničního úseku obsazeného vlakem Lv 57478

Pondělí, 18. listopadu 2019

Accident and incident investigation report

The unauthorized movement of the shunting operation behind the signal device „Limit of shunting indicator“ and its consequent ride into open line section occupied by the locomotive train No. 57478 at Děčín východ dolní nádraží station

Monday, 18th November 2019

č. j.: 6-4370/2019/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: SŽDC

Skupina události: incident.

Vznik události: 18. 11. 2019, 19.20 h.

Popis události: nedovolená jízda posunového dílu za úroveň návěstidla „Označnick“ a vjetí do mezistaničního úseku obsazeného vlakem Lv 57478.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb, železniční stanice Děčín východ dolní nádraží, záhlaví směr žst. Děčín-Prostřední Žleb, km 457,771.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
IDS CARGO a. s. (dopravce posunového dílu a vlaku Lv 57478).

Následky: bez zranění;
bez hmotné škody.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy, tj. návěsti „Posun zakázán“, dávaného návěstidlem „Označnick“.

Přispívající faktory:

- nedovolené uvedení posunového dílu do pohybu bez uděleného svolení k posunu;
- vydání pokynu k postavení posunové cesty bez předchozího udělení svolení k posunu.

Zásadní příčina:

- nedodržení technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy jízdou posunového dílu za návěstidlo „Označnick“ bez svolení osoby řídící drážní dopravu.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Grade: an incident.
- Date and time: 18th November 2019, 19:20 (18:20 GMT).
- Occurrence type: an unauthorized movement.
- Description: the unauthorized movement of the shunting operation behind the signal device „Limit of shunting indicator“ and its consequent ride into open line section occupied by the locomotive train No. 57478.
- Type of train: the locomotive train No. 57478;
the shunting operation.
- Location: Děčín východ dolní nádraží station, km 457,771.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
IDS CARGO a. s. (RU of the shunting operation and the locomotive train No. 57478).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0,-
- Direct cause:
- failure to respect the instruction of the IM – the signal „shunting forbidden“ given by the signal device „Limit of shunting indicator“.
- Contributory factor:
- the unauthorized movement of the shunting operation when the permission to shunt was not given.
 - the issued order to make a train route without previous permission to shunt.
- Underlying cause:
- failure to ensure the technological procedures of the IM – the movement of the shunting operation behind the signal device „Limit of shunting indicator“ without the permission of the station dispatcher.
- Root cause: none.
- Recommendation: not issued.

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.....	11
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření.....	16
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	17
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	17
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	18
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	19
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	19
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	20
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	20
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	20
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	20
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	20
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	21
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	21
2.4 Vnější okolnosti.....	21
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	21
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	21
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	21
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	21
3.1.2 Jiní svědci.....	25
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	25
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	25
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	25
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	26
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	27
3.3 Právní a jiná úprava.....	27
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	27
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	28
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	29
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické	

zaznamenávání dat.....	29
3.4.2 Součásti dráhy.....	30
3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	30
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	30
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	32
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	32
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	32
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	32
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	32
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	32
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	33
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	33
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	33
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	34
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	34
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	34
4.2 Rozbor.....	35
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	35
4.3 Závěry.....	41
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.....	41
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	41
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	41
4.4 Doplnující zjištění.....	42
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	42
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	42
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	42
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	42

Seznam použitých zkratk a symbolů

AWT	Advanced World Transport a.s.
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GVD	grafikon vlakové dopravy
GSM-R	globální systém pro mobilní komunikace na železnici, neveřejná mobilní telekomunikační síť GSM
HDV	hnací drážní vozidlo
IDSC	IDS CARGO a. s.
IZS	integrováný záchranný systém
KDS	Kladenská dopravní a strojní, s.r.o.
MU	mimořádná událost
OŘ	Oblastní ředitelství
OŘP	Oddělení operativního řízení provozu
PO	Provozní obvod
PKPCI	PKP CARGO INTERNATIONAL a. s.
PMD	posun mezi dopravami
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
SHV	speciální hnací vozidlo
SK	staniční kolej, staniční koleje
St	stavědlo
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace)
TK	traťová kolej
TNŽ	Technická norma železnic
TRS	traťový rádiový systém
ÚI	Územní inspektorát
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice
ŽP	železniční přejezd

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 řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, 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. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
TNŽ 34 2620	TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení; Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

SŽDC (ČD) Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Doplňující ustanovení GSM-R	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, Doplnující ustanovení – k předpisu SŽDC (ČD) Z11 „Předpis pro obsluhu rádiových zařízení systém GSM-R“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
IDSC P-03	vnitřní předpis dopravce IDSC, „IDSC P-03 Předpis pro provozní personál“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Pracovní řád ČD	„Pracovní řád Českých drah, a. s.“, 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: 18. 11. 2019.

Čas: 19.20 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb.

Místo: trať 544B Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb, železniční stanice Děčín východ dolní nádraží, záhlaví směr žst. Děčín-Prostřední Žleb, návěstidlo „Označnick“, km 457,771.

GPS: 50.7823567N, 14.2186703E.



Obr. č. 1: Pohled na konec vlaku Lv 57478 po vzniku MU Zdroj: SŽDC

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

Dne 18. 11. 2019 v 19.20 h za jízdy posunového dílu, tvořeného samostatně jedoucím HDV, došlo k nedovolené jízdě za návěstidlo „Označnick“ s následným vjetím do mezistaničního úseku obsazeného vlakem Lv 57478.



Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Stav drážních vozidel:

1. posunový díl:

- posunový díl byl sestaven ze samostatného HDV č. 92 54 2 730 635-0 (dále také HDV 730.635-0);
- čelo posunového dílu v místě konečného postavení po vzniku MU stálo na TK ve směru k žst. Děčín-Prostřední Žleb v km 458,128, tj. ve vzdálenosti 357 m za neproměnným návěstidlem „Označnick“ a 147 m za hlavním (vjezdovým) návěstidlem S (dále jen vjezdové návěstidlo S) žst. Děčín východ dolní nádraží;
- HDV 730.635-0 nebylo vykolejené ani poškozené a bylo označeno předepsanými návěstmi pro posun, tj. dvěma bílými světly vpředu i vzadu;
- HDV 730.635-0 bylo řízeno ze 2. stanoviště, kde byla umístěna zobrazovací jednotka elektronického registračního rychloměru typu MESIT;
- ohledáním stanoviště osoby řídící DV (dále jen strojvedoucího) bylo zjištěno:
 - stanoviště včetně ovládacího pultu nejevilo žádné známky deformace ani poškození;
 - rukojeť brzdíče přídavné přímočinné brzdy DAKO-OBP-1E byla v poloze „Zabrzděno“;
 - rukojeť brzdíče nepřímocinné brzdy DAKO-BS2 byla v poloze „Jízda“;
 - ukazatel tlaku vzduchu v hlavním potrubí ukazoval hodnotu 5 barů;

- páka kontroléru směru byla v poloze „Jízda vpřed“;
- páka jízdního kontroléru byla v poloze „0“;
- přepínače pozičních světel HDV byly v poloze „dvě bílá světla vpředu i vzadu“;
- zobrazovací jednotka elektronického rychloměru signalizovala hodnotu rychlosti $0 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- na ovládacím pultu byla umístěna radiostanice VS67 s nastaveným číslem vlaku 57014, síť GSM-R;
- zadní čelo HDV (konec posunového dílu) stálo v km 458,114.

2. vlak Lv 57478:

- vlak Lv 57478 byl sestaven z řídicího HDV č. 92 54 2 742 516-8 (dále také HDV 742.516-8) a řízeného HDV č. 92 54 2 742 529-1 (dále také HDV 742.529-1) zapojených ve dvojčlenném řízení;
- čelo vlaku Lv 57478 v místě konečného postavení po vzniku MU stálo v km 458,171 ve vzdálenosti 43 m od čela posunového dílu a 190 m před úrovní vjezdového návěstidla S žst. Děčín východ dolní nádraží;
- obě HDV vlaku Lv 57478 nebyla vykolejena ani poškozena;
- vlak Lv 57478 byl řízen ze 2. stanoviště HDV 742.516-8, kde byla umístěna zobrazovací jednotka elektronického registračního rychloměru typu MESIT;
- ohledáním stanoviště strojvedoucího bylo zjištěno:
 - rukojeť brzdíče přídavné přímočinné brzdy DAKO-BP byla v poloze „Zabrzděno“;
 - rukojeť brzdíče nepřímocinné brzdy DAKO-BS2 byla v poloze „Zabrzděno“;
 - ukazatel tlaku vzduchu v hlavním potrubí ukazoval hodnotu 2,4 baru;
 - směrová páka reverzního kontroléru byla v poloze „Jízda vpřed“;
 - volant otočného jízdního kontroléru byl v poloze „0“;
 - zobrazovací jednotka elektronického rychloměru signalizovala hodnotu rychlosti $0 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
 - na ovládacím pultu HDV byla umístěna radiostanice VS67 s nastaveným číslem vlaku 57748 (viz bod 4.2.1 této ZZ), síť GSM-R;
- vlak Lv 57478 by označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“;
- konec vlaku Lv 57478 stál v km 458,198.

Stav infrastruktury:

- výhybka č. 68 v km 457,238:
 - přestavena do odbočného (vedlejšího) směru, tj. ve směru jízdy na/z SK č. 16 – výhybka přestavena pro následnou zamýšlenou jízdní cestu posunového dílu;
- výhybka č. 71 v km 457,283:
 - přestavena do přímého směru, tj. ve směru jízdy na/z SK č. 14, 16 a 18;
- výhybka č. 72 v km 457,316:
 - přestavena do přímého směru, tj. ve směru jízdy k výhybce č. 71;
- výhybka č. 73 v km 457,327:
 - přestavena do odbočného (vedlejšího) směru, tj. ve směru jízdy k výhybce č. 76;
- výhybka č. 76 v km 457,409:
 - přestavena do odbočného (vedlejšího) směru, tj. ve směru jízdy k výhybce č. 73;
- výhybka č. 77 v km 457,542:
 - přestavena do odbočného (vedlejšího) směru, tj. ve směru jízdy k výhybce č. 78;
- výhybka č. 78 v km 457,642:

- přestavena do odbočného (vedlejšího) směru, tj. ve směru jízdy k výhybce č. 77;
- výhybka č. 79 v km 457,725:
 - přestavena do odbočného (vedlejšího) směru, tj. ve směru jízdy k výhybce č. 78;
- všechny výše uvedené výhybky jsou ústředně přestavované (v případě nesprávné činnosti SZZ lze výhybky přestavovat i nouzově ručně) s elektromotorickým přestavníkem a jsou vybaveny závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
- ohledáním infrastruktury v úseku jízdy posunového dílu ze SK č. 14 až do km 348,198, tj. konce vlaku Lv 57478, nebyly zjištěny žádné viditelné známky poškození železničního svršku ani železničního spodku.

Stav zabezpečovacího zařízení:

Žst. Děčín východ dolní nádraží je vybavena SZZ typu TEST C na St 1, závislým elektromechanickým zabezpečovacím zařízením na St 1 a závislým stavědlovým přístrojem typu TEST C na St 3. SZZ žst. Děčín východ dolní nádraží není vybaveno diagnostickým zařízením s možností ukládání dat.

St 1 – na pracovišti výpravčího na indikačním a ovládacím panelu s vyznačeným reliéfem kolejiště svítily následující indikace:

- „Traťový souhlas Prostřední Žleb“ – svítlo klidné červené světlo a klidné bílé světlo;
- soubory souhlasů k posunu pro St 3 pro úseky Sp5 Se20, Sp6 Se20, Sp7 Se20, Sp8 Sc24a, Sp9 Sc24a – svítla bílá světla;
- soubory souhlasů k posunu pro St 3 pro úseky Sp10 Sc24a, Sp11 Se19 – svítla červená světla;
- makety hlavních (vjezdových) návěstidel (dále jen vjezdových návěstidel) S a PS – svítla červená světla;
- makety seřaďovacího návěstidla Se20, hlavního (cestového) návěstidla (dále jen cestového návěstidla) Sc24a a hlavního (odjezdového) návěstidla (dále jen odjezdového návěstidla) L14 – nesvítla žádná světla;
- SZZ v době ohledání neindikovalo žádnou poruchu, bezpečnostní závěry nebyly porušeny;
- v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení nebyla dne 18. 11. 2019 zapsána žádná neodstraněná porucha nebo závada.

St 3 – na pracovišti signalisty na indikačním a ovládacím panelu s vyznačeným reliéfem kolejiště svítily následující indikace:

- „Přejezd km 457,841“ (P2998) – svítlo zelené světlo (bezporuchový stav) a bílé světlo (bezvýlukový stav);
- soubory souhlasů k posunu ze St 1 pro úseky Sp11 Se19, Sp10 Sc24a, Sp8 Sc24a, Sp7 Se20, Sp5 Se20 – svítla bílá světla;
- soubory souhlasů k posunu ze St 1 pro úseky Sp9 Sc24a, Sp6 Se20 – svítla červená světla;
- makety vjezdových návěstidel S a PS – svítla červená světla;
- makety seřaďovacího návěstidla Se20, cestového návěstidla Sc24a a odjezdového návěstidla L14 – nesvítla žádná světla;
- „Napájení přestavníků“ – svítlo bílé světlo;
- „Osvětlení výměň“ – svítlo bílé světlo;
- „Kontrola záložního měniče kolejových obvodů“ – svítlo bílé světlo;
- poloha radičů výhybek v posunové cestě pojížděné posunovým dílem byla v souladu s indikací koncových poloh jednotlivých výhybek:

- výhybky č. 71 a 72 – v poloze „+“;
- výhybky č. 73, 76, 77, 78 a 79 – v poloze „-“;
- výhybka č. 68 – v poloze „-“ (po uvolnění obvodu výhybky č. 68 jízdou posunového dílu došlo před vznikem MU k jejímu přestavení do odbočného (vedlejšího) směru, tj. ve směru jízdy na SK č. 16, pro následnou zamýšlenou jízdní cestu posunového dílu);
- u žádné z posunovým dílem pojížděných výhybek nebyla indikována ztráta dohledu;
- SZZ v době ohledání neindikovalo žádnou poruchu, bezpečnostní závěry nebyly porušeny;
- v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení nebyla dne 18. 11. 2019 zapsána žádná neodstraněná porucha nebo závada.

Odjezdové návěstidlo L14 v km 457,097:

- jedná se o stožárové návěstidlo typu AŽD 70 se čtyřmi návěstními svítilnami, označené červeným označovacím štítkem, obsahující bílý nápis „L14“, a označovacím pásem platným pro jízdu vlaku i posun, tj. s červenými a bílými pruhy, přičemž bílé pruhy byly kratší délky než červené;
- na odjezdovém návěstidle L14, umístěném vpravo přímo vedle SK č. 14 a platném pouze pro tuto SK, svítila návěst „Stůj“ (červené světlo);
- návěsti návěstěné tímto návěstidlem byly při jízdě DV po SK č. 14 ve směru jízdy posunového dílu viditelné na vzdálenost větší než 300 m.

Cestové návěstidlo Sc24a v km 457,414:

- jedná se o stožárové návěstidlo typu AŽD 70 s pěti návěstními svítilnami, označené červeným označovacím štítkem, obsahující bílý nápis „Sc24a“, a označovacím pásem platným pro jízdu vlaku i posun, tj. s červenými a bílými pruhy, přičemž bílé pruhy byly kratší délky než červené;
- na cestovém návěstidle Sc24a, umístěném vlevo přímo vedle SK č. 24a (ve směru jízdy posunového dílu) a platném pro opačný směr jízdy, svítila návěst „Stůj“ (červené světlo);
- návěsti návěstěné tímto návěstidlem byly při jízdě DV po SK č. 24a viditelné na vzdálenost větší než 150 m.

Seřaďovací návěstidlo Se20 v km 457,728:

- jedná se o trpasličí návěstidlo typu AŽD 70 se dvěma návěstními svítilnami, označené modrým označovacím štítkem, obsahující bílý nápis „Se20“;
- na seřaďovacím návěstidle Se20, umístěném vlevo přímo vedle SK (ve směru jízdy posunového dílu) a platném pro opačný směr jízdy, svítila návěst „Posun zakázán“ (modré světlo);
- návěsti návěstěné tímto návěstidlem byly při jízdě DV po SK viditelné na vzdálenost větší než 110 m.

Návěstidlo „Označnick“ v km 457,771:

- návěstidlo (jedná se o bílý sloupek s modrou hlavicí) umístěné vlevo přímo vedle SK (ve směru jízdy posunového dílu);
- návěst „Posun zakázán“ návěstěná tímto návěstidlem byla při jízdě DV po SK ve směru jízdy posunového dílu viditelná na vzdálenost větší než 100 m.

Železniční přejezd P2998 v km 457,841:

- jednokolejný ŽP je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením

- se závorovými břevny, s pozitivním signálem (bílé přerušované světlo);
- PZZ ŽP P2998 bylo v době ohledání v bezvýstražném a bezporuchovém stavu;
- bezprostředně po vzniku MU byla stažena data z bloku diagnostiky BDA PZZ P2998 za účelem jejich vyhodnocení.

Návěstidlo Vzdálenostní upozorňovač v km 457,896:

- jedná se o neproměnné návěstidlo s návěstí „Vlak se blíží k samostatné předvěsti“ (3 černé šikmé pruhy na bílé obdélníkové desce);
- viditelnost návěsti návěstěné tímto návěstidlem byla ve směru jízdy posunového dílu na vzdálenost větší než 90 m.

Návěstidlo Vzdálenostní upozorňovač v km 457,971:

- jedná se o neproměnné návěstidlo s návěstí „Vlak se blíží k samostatné předvěsti“ (2 černé šikmé pruhy na bílé obdélníkové desce);
- viditelnost návěsti návěstěné tímto návěstidlem byla ve směru jízdy posunového dílu na vzdálenost větší než 55 m.

Vjezdové návěstidlo S žst. Děčín východ dolní nádraží v km 457,981:

- jedná se o stožárové návěstidlo typu AŽD 70 s šesti návěstními svítilnami, označené červeným označovacím štítkem, obsahující bílý nápis „S“, a označovacím pásem platným pro jízdu vlaku, tj. s červenými a bílými pruhy stejné délky;
- na vjezdovém návěstidle S, umístěném vlevo přímo vedle TK (ve směru jízdy posunového dílu) a platném pro opačný směr jízdy, svítila návěst „Stůj“ (červené světlo).

Návěstidlo Vzdálenostní upozorňovač v km 458,046:

- jedná se o neproměnné návěstidlo s návěstí „Vlak se blíží k samostatné předvěsti“ (1 černý šikmý pruh na bílé obdélníkové desce);
- viditelnost návěsti návěstěné tímto návěstidlem byla ve směru jízdy posunového dílu na vzdálenost větší než 55 m.

Předvěst vjezdového návěstidla PŘVL žst. Děčín-Prostřední Žleb v km 458,121:

- jedná se o stožárové návěstidlo typu AŽD 70 se třemi návěstními svítilnami, označené černým označovacím štítkem, obsahující bílý nápis „PŘVL“;
- na předvěsti vjezdového návěstidla PŘVL, umístěném vpravo přímo vedle TK, svítila návěst „Výstraha“ (žluté světlo).

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: 18. 11. 2019, ve 20.09 h (tj. 49 min po vzniku MU).

Způsob oznámení: telefonicky.

Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (IDSC).
Souhlas DI s uvolněním dráhy: 18. 11. 2019, ve 20.14 h (tj. 54 min po vzniku MU) na základě původně oznámených skutečností. Na základě doplnění původně oznámených skutečností a rozhodnutí o zahájení šetření DI na místě vzniku MU byl původní souhlas zrušen. Inspektorem DI byl následně souhlas s uvolněním dráhy vydán na místě MU dne 18. 11. 2019 ve 22.40 h.

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: 18. 11. 2019, a to na základě závažnosti mimořádné události.

Šetření DI na místě MU: 2x inspektor ÚI Čechy.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Čechy.

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

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):

- výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží (dále také výpravčí St 1), zaměstnanec SŽDC, OŘ Ústí nad Labem, PO Děčín;
- signalista St 3 žst. Děčín východ dolní nádraží (dále také signalista St 3), zaměstnanec SŽDC, OŘ Ústí nad Labem, PO Děčín.

Doprovce (IDSC):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec ČD;

- strojvedoucí řídicího HDV (dále jen strojvedoucí) vlaku Lv 57478, zaměstnanec PKPCI.

Třetí strana:

- nebyla zúčastněna.

Ostatní osoby, svědci:

- strojvedoucí řízeného HDV (2. strojvedoucí) vlaku Lv 57478, zaměstnanec IDSC.

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

Posunový díl		Sestava posunového dílu:		Režim brzdění:
		HDV:		
Délka (m):	14	HDV:	92 54 2 730 635-0	-
Počet náprav:	4			
Hmotnost (t):	68,4			
Potřebná brzdící procenta (%):	-			
Skutečná brzdící procenta (%):	-			
Chybějící brzdící procenta (%):	-			
Nejvyšší dovolená rychlost v místě MU (km.h ⁻¹):	40			
Způsob brzdění:	-			

Pozn. k posunového dílu:

- posunový díl dopravce IDSC;
- posunový díl byl sestaven ze samostatného HDV.

Vlak:	Lv 57478	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
		HDV: 1 (řídicí)		
Délka (m):	27,2	HDV: 1 (řídicí)	92 54 2 742 516-8	P
Počet náprav:	8	HDV: 2 (řízené)	92 54 2 742 529-1	P
Hmotnost (t):	128			
Potřebná brzdící procenta (%):	28			
Skutečná brzdící procenta (%):	64			
Chybějící brzdící procenta (%):	-			
Nejvyšší dovolená rychlost v místě MU (km.h ⁻¹):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Lv 57478:

- vlak dopravce IDSC;
- výchozí stanicí byla žst. Děčín-Prostřední Žleb, konečnou žst. Děčín východ dolní nádraží.

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

Žst. Děčín východ leží na železniční dráze celostátní v km 3,533 trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín hl. n. V přilehlém mezistaničním úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ je trať dvoukolejná a v přilehlém mezistaničním úseku Děčín východ – Děčín hl. n. je trať jednokolejná.

Stanice je rozdělena na dva obvody – horní nádraží a dolní nádraží. Horní a dolní nádraží tvoří dva samostatné celky, které slouží jako osobní, seřaďovací a nákladové nádraží. Hranice mezi horním a dolním nádražím je v úrovni cestového návěstidla Lc15 v km 456,412.

Žst. Děčín východ je v obvodu dolní nádraží vybavena SZZ typu TEST-C na St 1, závislým elektromechanickým zabezpečovacím zařízením na St 1 a závislým stavědlovým přístrojem typu TEST-C na St 3. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zabezpečovací zařízení 2. kategorie. Zabezpečovací zařízení neumožňuje dálkové ovládání, ovládá se pouze místně. Zařízení ovládá výpravčí ze St 1, signalista ze St 1 a signalista ze St 3.

Dle SŘ žst. Děčín východ je užitečná délka SK č. 14 vymezena polohou odjezdových návěstidel S14 a L14 a činí 786 m. Užitečná délka SK č. 16 je vymezena polohou odjezdových návěstidel S16 a L16 a činí 800 m. SK č. 14 i SK č. 16 je vjezdová, odjezdová a průjezdná SK pro směr Boletice nad Labem a Děčín-Prostřední Žleb.

Žst. Děčín východ je rozdělena na 9 posunovacích obvodů. Svolení k posunu v žst. Děčín východ v obvodu dolního nádraží jak na kolejích určených pro jízdy vlaků, tak i na kolejích, které nejsou určeny pro jízdy vlaků, dává výpravčí St 1. Posunovací obvod č. 5 signalisty St 3 – od vjezdových návěstidel S a PS po SK č. 14 k odjezdovému návěstidlu S14. Posunovací obvod č. 7 signalisty St 3 – po SK č. 16 od námezdníku výhybky č. 68 k odjezdovému návěstidlu S16. Posunovací obvod č. 5 zahrnuje výhybky č. 63, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79 a výkolejku Vk14. Posunovací obvod č. 7 zahrnuje výhybku č. 66 a výkolejku Vk12. Všechny výhybky v pojížděné jízdni cestě posunového dílu ze SK č. 14, tj. výhybky č. 68, 71, 72, 73, 76, 77, 78 a 79, jsou ústředně přestavované výhybky ze St 3 (v případě nesprávné činnosti SZZ lze výhybky přestavovat i nouzově ručně) s elektromotorickým přestavníkem, opatřené závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem.

Nejvyšší dovolená rychlost pro posun v místě vzniku MU je vyhláškou č. 173/1995 Sb. stanovena na $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

SK v místě vzniku MU, resp. prostor před místem vzniku MU, byl osvětlen umělým osvětlením.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 19.21.01 h signalista St 3 prostřednictvím výhybkářského telefonu ohlásil vznik MU výpravčímu St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží;

- 19.21.01 h výpravčí St 1 přijal ohlášení o vzniku MU od signalisty St 3 a ohlásil její vznik dle Ohlašovacího rozvrhu.

Komunikace mezi signalistou St 3 a výpravčím St 1 byla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

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

- 19.21 h – ohlášení vzniku MU signalistou St 3 výpravčímu St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží;
- 19.26 h – ohlášení vzniku MU výpravčím St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží na CDP Praha – OŘP pro oblast Ústí nad Labem;
- 19.42 h – ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Praha – OŘP pro oblast Ústí nad Labem na O18 SŽDC;
- 20.09 h – oznámení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI, kterým byl dán na základě oznámených skutečností souhlas k uvolnění dráhy;
- 20.56 h – oznámení doplňujících skutečností pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI a zrušení souhlasu k uvolnění dráhy;
- 21.15 h – ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI, SŽDC a IDSC;
- 22.40 h – udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomným inspektorem DI;
- 23.15 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 dopravní cesty a životním prostředí nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: polojasno, + 7 °C, noční doba, umělé osvětlení, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: místo MU se nachází v přehledném úseku v úrovni okolního terénu, bez překážek ve výhledu na návěstidlo „Označnick“.

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

- výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 18. 11. 2019 nastoupil na noční směnu jako výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží;
 - po příjezdu vlaku Pn 57014 od žst. Boletice nad Labem na SK č. 14 žst. Děčín východ dolní nádraží mu prostřednictvím radiového zařízení zavolal strojvedoucí tohoto vlaku a sdělil mu, že potřebuje s vlakovým HDV přejet do žst. Děčín východ horní nádraží na SK č. 109;
 - výpravčí St 1 sdělil strojvedoucímu, že tomu rozumí, a sjednal s ním posun, a to tak, že ze SK č. 14 objede přes St 3 po SK č. 16 směrem k St 1;
 - toto sjednání posunu sdělil i signalistovi St 3 a následně mu prostřednictvím SZZ, stlačením příslušného tlačítka, udělil povolení k provedení posunu;
 - po chvíli mu volal signalista St 3, který mu oznámil, že posunující HDV ze SK č. 14 odjelo za návěstidlo „Označnick“ až na traťovou kolej směrem k žst. Děčín-Prostřední Žleb, po které již přijížděl vlak Lv 57478 dopravce IDSC;
 - vše se událo tak rychle, že nestačil ani zareagovat a pokusit se zastavit jak vlak Lv 57478, tak i posunující HDV prostřednictvím GSM-R – STOP;
 - o tom, že vlak Lv 57478 i posunující HDV včas zastavily, se dozvěděl od strojvedoucího posunujícího HDV, kterému volal telefonem;

- na otázku, kdo sjednal se strojvedoucím dopravce IDSC posun ze SK č. 14 a kdo mu udělil svolení k posunu a následně souhlas k posunu, odpověděl:
 - posun se strojvedoucím sjednal on;
 - svolení k posunu a následný souhlas k posunu měl udělit signalista St 3, protože se jednalo o provedení posunu v posunovacím obvodu signalisty St 3;
 - jak proběhla následná komunikace mezi signalistou St 3 a strojvedoucím posunujícího HDV ze SK č. 14, nevěděl;
 - v žádném případě s ním nikdo posun za návěstidlo „Označnick“ nesjednával a nedával k němu svolení;
- signalista St 3 žst. Děčín východ dolní nádraží – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 18. 11. 2019 nastoupil na noční směnu jako signalista St 3 žst. Děčín východ dolní nádraží;
 - kolem 19. hodiny mu výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží dal pokyn k provedení posunu s HDV ze SK č. 14 na SK č. 16 a zároveň mu nařídil přípravu vlakové cesty pro vlak Lv 73836 z žst. Děčín-Prostřední Žleb na SK č. 24a a dále formou posunu od cestového návěstidla Sc24a na SK č. 32 s tím, že nejdříve má provést postavení vlakové cesty od žst. Děčín-Prostřední Žleb a potom posunové cesty ze SK č. 14;
 - poté, co postavil vlakovou cestu na SK č. 24a, mu zavolal výpravčí St 1, že došlo ke změně, že posun nebude proveden na SK č. 32, ale na SK č. 2, kde toto HDV bude jako postrkové HDV;
 - vše provedl po obdržení povolení k posunu výpravčím St 1 prostřednictvím SZZ;
 - po ukončení posunu na SK č. 2 postavil posunovou cestu ze SK č. 14 směrem k žst. Děčín-Prostřední Žleb na SK č. 24a;
 - obsloužil příslušné tlačítko, čímž došlo ke změně návěsti na odjezdovém návěstidle L14 na návěst „Posun dovolen“;
 - slyšel, že strojvedoucí posunového dílu potvrdil převzetí návěsti „Posun dovolen“ zvukovou návěstí „Pozor“, a viděl, že posunující HDV se uvedlo do pohybu;
 - na panelu SZZ sledoval posunovou cestu, a když posunující HDV zajelo za výhybku č. 76 a za cestové návěstidlo Sc24a, povytažením tlačítka zrušil návěst „Posun dovolen“ na odjezdovém návěstidle L14 a přestavil výhybku č. 68 pro zamýšlený posun směrem na SK č. 16;
 - pohledem na panel SZZ zjistil, že posunující HDV nezastavilo a pokračovalo směrem k žst. Děčín-Prostřední Žleb;
 - po zajištění za seřaďovací návěstidlo Se20 se na panelu SZZ obsadil úsek SK a došlo k uvedení ŽP v km 457,841 do výstražného stavu;
 - posunový díl pokračoval dál v jízdě a tuto skutečnost ihned ohlásil výpravčímu St 1;
 - o tom, že došlo k jízdě na traťovou kolej směrem k žst. Děčín-Prostřední Žleb obsazenou vlakem, nevěděl;
 - do příjezdu vyšetřujících zaměstnanců ponechal SZZ ve stavu, v jakém bylo v době vzniku MU;
 - na otázku, kdo sjednal se strojvedoucím dopravce IDSC posun ze SK č. 14 a kdo mu udělil svolení k posunu a souhlas k posunu, odpověděl:

- posun sjednal výpravčí St 1, rovněž tak i udělil jak jemu, tak jistě i strojvedoucímu posunujícího HDV svolení k posunu;
 - souhlas k posunu, jak již uvedl výše, udělil on obsluhou SZZ;
- signalista St 3 žst. Děčín východ dolní nádraží – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI mimo jiné vyplývá:
 - od výpravčího St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží dostal pokyn k přestavení posunového dílu ze SK č. 14 na SK č. 16;
 - pro zamýšlený posun přestavil výhybky a rozsvítil na návěstidle L14 návěst „Posun dovolen“;
 - poté, co se posunový díl rozjel na SK č. 24a směrem k žst. Děčín-Prostřední Žleb, předpokládal, že strojvedoucí zná místní poměry a zastaví za návěstidlem Sc24a;
 - posunový díl však pokračoval v jízdě přes výhybky č. 77, 78 a 79 směrem k žst. Děčín-Prostřední Žleb až k návěstidlu „Označnick“;
 - signalista předpokládal, že tam strojvedoucí posunového dílu jízdu ukončí, strojvedoucí však pokračoval v jízdě dál přes železniční přejezd P2998;
 - ihned informoval výpravčího St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží o vzniklé situaci;
 - strojvedoucí posunového dílu – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - informace o průběhu směny dne 18. 11. 2019 dostal prostřednictvím textové zprávy na mobilním telefonu od provozního dispečera IDSC v 8.40 h a poté ještě telefonicky;
 - po příjezdu vlaku Pn 57014 do žst. Děčín východ dolní nádraží na SK č. 14 byla postavena odjezdová vlaková cesta s návěstí „Rychlost 40 km/h a volno“ na odjezdovém návěstidle L14;
 - před tímto návěstidlem dle informací od provozního dispečera IDSC ukončil jízdu vlaku Pn 57014 a po zastavení se spojil prostřednictvím GSM-R s výpravčím žst. Děčín východ horní nádraží, protože měl pokyn odstavit HDV v obvodu žst. Děčín východ horní nádraží;
 - výpravčí žst. Děčín východ horní nádraží odkázal strojvedoucího na výpravčího St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží, kterého kontaktoval prostřednictvím mobilního spojení;
 - výpravčí St 1 strojvedoucímu sdělil: „*Tady se vlaky neodstavují, jedeš dál do Prostředního Žlebu.*“;
 - strojvedoucí oponoval výpravčímu St 1 a vysvětlil mu, že od provozního dispečera IDSC má pokyn odstavit soupravu od vlaku Pn 57014, odvěsit HDV a následně přejet do obvodu žst. Děčín východ horní nádraží a tam odstavit HDV na SK č. 109 pro potřeby IDSC;
 - odjezdové návěstidlo L14 dovoľovalo vlakovou cestu ještě přibližně 10 min;
 - poté, co odvěsil HDV od soupravy, opět kontaktoval výpravčího St 1, který stále tvrdil, že strojvedoucí pojedou do žst. Děčín-Prostřední Žleb;
 - strojvedoucí proto kontaktoval mobilním telefonem provozního dispečera IDSC, který mu potvrdil, že HDV odstaví v žst. Děčín východ horní nádraží na SK č. 109;
 - provozní dispečer IDSC si vyžádal od strojvedoucího telefonní kontakt na

- výpravčího St 1 s tím, že se spolu domluví na dalším postupu přímo bez účasti strojvedoucího;
- strojvedoucí dále vyčkával na SK č. 14 přibližně 10 min na další pokyny;
 - poté kontaktoval prostřednictvím mobilního spojení výpravčího St 1 s dotazem, jak bude postupovat dále, a ten mu sdělil: „*Ted' to nejde, až to půjde, budeme jezdit.*“ a zavěsil;
 - po dalších 5 minutách čekání na pokyn mu výpravčí St 1 sdělil: „*Zavolej si na stavědlo 3 a domluv si to.*“;
 - po ukončení hovoru se na odjezdovém návěstidle L14 rozsvítila návěst „Posun dovolen“ a strojvedoucí v domněnání, že si výpravčí St 1 se signalistou St 3 sjednali posun, zahájil posun na tuto návěst a uvedl posunový díl do pohybu;
 - míjel odjezdové návěstidlo L14 a vlivem předchozích událostí byl zmaten, čelo posunového dílu zastavil v km 458,128 na traťové koleji směrem žst. Děčín-Prostřední Žleb, železniční přejezd vybavený světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením byl v době jízdy posunového dílu v činnosti;
 - posunový díl zastavil z vlastní iniciativy, jelikož zpozoroval vjezdové návěstidlo pro opačný směr jízdy a uvědomil si závažnost situace;
 - výpravčí žst. Děčín východ horní nádraží byl informován o odstavení HDV na SK č. 109 v jeho obvodu
 - výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží se informaci o odstavení HDV na SK č. 109 v žst. Děčín východ horní nádraží dozvěděl až prostřednictvím komunikace se strojvedoucím;
 - místní poměry v obvodu žst. Děčín východ dolní nádraží byly strojvedoucímu známy;
 - na otázku, z jakého důvodu po rozjezdu posunového dílu ze SK č. 14 dvakrát zastavil (po ujetí dráhy cca 61 m a následně po ujetí dalších cca 713 m) a proč po opětovném zastavení posunového dílu opět pokračoval v jízdě, odpověděl:
 - při jízdě posunového dílu pokračoval v jízdě vpřed z důvodu přebytku informací od provozního dispečera IDSC a výpravčího St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží;
 - přemýšlel stále nad tím, kde mu končí posunová cesta;
 - v tu chvíli byl na pochybách a zazmatkoval, proto uvedl posunový díl do pohybu;
 - po ujetí cca 61 m zastavil za krajní výhybkou, ale protože si nebyl jistý, zda tam končí jeho posunová cesta, pokračoval dále v jízdě;
- strojvedoucí posunového dílu – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI mimo jiné vyplývá:
 - strojvedoucí odmítl pro DI podat vysvětlení;
 - strojvedoucí vlaku Lv 57478 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 18. 11. 2019 vedl vlak Lv 57478 mezi žst. Děčín-Prostřední Žleb a Děčín východ dolní nádraží;
 - na předvěsti vjezdového návěstidla PŘS žst. Děčín východ svítila návěst „Výstraha“;
 - při výjezdu z tunelu před žst. Děčín východ dolní nádraží uviděl neobvyklou záři z dálkových světel;
 - přešel na opačnou stranu stanoviště strojvedoucího, aby měl lepší výhled;

- uviděl světla DV a zastavil vlak použitím přímočinné brzdy z rychlosti přibližně $32 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- po zajištění vlaku šel zjistit, co se stalo;
- strojvedoucí protijedoucího DV mu řekl, že měl posunovat s HDV od vlaku Pn 57014 na SK č. 14 v žst. Děčín východ, dolní nádraží

3.1.2 Jiní svědci

- 2. strojvedoucí vlaku Lv 57478 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - ve směně dne 18. 11. 2019 za jízdy vlaku Lv 57478 obsadil stanoviště č. 2 na HDV 742.529-1 jako druhý strojvedoucí;
 - vedoucím HDV na vlaku Lv 57478 bylo HDV 742.516-8, obě HDV byla zapojena do dvojčlenného řízení a on neobsluhoval žádnou z brzd;
 - při vyjetí vlaku Lv 57478 z tunelu před žst. Děčín východ dolní nádraží si všiml rozsvícených dálkových světel;
 - strojvedoucí vedoucího HDV zavedl rychločinné brzdění a po zastavení vlaku šli společně zjistit, co se stalo.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Provozovatel dráhy a dopravci 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 IDSC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

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 (výpravčí St 1 a signalista St 3 žst. Děčín východ dolní nádraží).

V době vzniku předmětné MU byla osoba dopravce ČD (pracující pro dopravce IDSC) zúčastněná na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce (strojvedoucí posunového dílu).

V době vzniku předmětné MU byla osoba dopravce PKPCI (pracující pro dopravce IDSC) zúčastněná na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce (strojvedoucí vlaku Lv 57478).

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Provozovatel dráhy SŽDC má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování dráhy. Kontrolní činnost je prováděna pověřenými zaměstnanci oprávněnými ke kontrolní činnosti.

Výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží byl v kalendářním roce 2019 kontrolován ve dnech 2. 8. 2019 a 8. 11. 2019 se zaměřením na přímý výkon dopravní služby, pokaždé včetně kontroly na požití alkoholu. Zjištěná závada během kontroly dne 8. 11. 2019, která byla se zaměstnancem projednána dle příslušných vnitřních předpisů provozovatele dráhy, neměla souvislost s příčinou a okolnostmi předmětné MU.

Signalista St 3 žst. Děčín východ dolní nádraží byl v kalendářním roce 2019 kontrolován ve dnech 13. 3. 2019, 24. 4. 2019, 15. 7. 2019 a 25. 9. 2019 se zaměřením na přímý výkon dopravní služby, pokaždé včetně kontroly na požití alkoholu. Zjištěná závada během kontroly dne 13. 3. 2019, která byla se zaměstnancem projednána dle příslušných vnitřních předpisů provozovatele dráhy, neměla souvislost s příčinou a okolnostmi předmětné MU.

Doprovce ČD (zaměstnavatel strojvedoucího posunového dílu) má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna dle zpracovaného plánu kontrolní činnosti.

Strojvedoucí posunového dílu byl kontrolován v kalendářním roce 2019 příslušným kontrolorem vozby ve dnech 18. 1. 2019 a 29. 6. 2019 se zaměřením na přímý výkon služby, včetně kontroly na požití alkoholu. Zjištěná závada během kontroly dne 29. 6. 2019, která byla se zaměstnancem projednána dle příslušných vnitřních předpisů dopravce, neměla souvislost s příčinou a okolnostmi předmětné MU.

Doprovce PKPCI (zaměstnavatel strojvedoucího vlaku Lv 57478) má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna dle zpracovaného plánu kontrolní činnosti.

U strojvedoucího vlaku Lv 57478 byly ve dnech 9. 12. 2018, 11. 1. 2019, 12. 2. 2019, 17. 3. 2019, 25. 4. 2019, 22. 5. 2019, 27. 6. 2019, 10. 7. 2019 a 21. 8. 2019 provedeny kontroly záznamů z rychloměru. Všechny provedené kontroly vyhodnotil dopravce jako výkon služby bez závad.

Doprovce IDSC má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. Kontrolní činnost je prováděna dle Směrnice č. S-01/2015 „Kontrolní činnost“ pověřenými zaměstnanci oprávněnými ke kontrolní činnosti.

Strojvedoucí vlaku Lv 57478 byl kontrolován v kalendářním roce 2019 dne 14. 2. 2019 se zaměřením na přímý výkon služby, včetně kontroly na požití alkoholu. Provedenou kontrolu vyhodnotil dopravce jako výkon služby bez závad.

Strojvedoucí posunového dílu zúčastněný na MU, vzhledem ke krátké době trvání zaměstnání (dohody o provedení práce) u dopravce IDSC, nebyl v období od 1. 11. 2019

do 18. 11. 2019 kontrolován.

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

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽDC, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb, byla SŽDC.

Dopravcem posunového dílu a vlaku Lv 57478 byla společnost IDS CARGO a. s., se sídlem Albertova 229/21, Olomouc, PSČ 779 00.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem IDS CARGO a. s. dne 8. 4. 2019, s účinností od 25. 4. 2019.

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:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;
- čl. 9.2. Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:
„Označnick“ je bílý sloupek s modrou hlavicí, označující ve stanici místo mezi krajní

vjezdovou výhybkou a vjezdovým návěstidlem, za které je bez zvláštních opatření zakázáno posunovat.“

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. 193 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:
„Označnick je neproměnné nepřenositelné návěstidlo, které stanovuje hranici, za kterou je při posunu směrem ze stanice zakázáno posunovat, posun za označnick je dovolen jen po splnění stanovených podmínek.“;
- čl. 307 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:
„... Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a musí být v souladu s odbornou způsobilostí zaměstnance, který pokyn dává, i zaměstnance, který má pokyn vykonat.“;
- čl. 329 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:
„... Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.“;
- čl. 1687, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:
„Svolení k posunu je souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. ... Bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat.“;
- čl. 1692, vnitřní předpis provozovatele dráhy, SŽDC D1:
„Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se svolením výpravčího. Výpravčí smí dát svolení k posunu, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová, parní) všech činných hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu. Při tomto svolení oznámí výpravčí zaměstnanci řídicímu posun nebo vedoucímu posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat:
a) na kterých kolejích určených pro jízdu vlaků je dovoleno posunovat;
b) čas, kdy se smí zahájit posun; čas, kdy má být povolený posun nejpozději ukončen;
c) které koleje určené pro jízdu vlaků bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené;
d) čas, kdy se musí ostatní koleje určené pro jízdu vlaků uvolnit;
e) kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit. ...“;
- čl. 1797, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:
„Návěst Posun zakázán (bílý sloupek s modrou hlavicí nebo bílá obdélníková deska, postavená na užší straně, s modrou horní částí) zakazuje při posunu směrem ze stanice posunovat za hranici, kterou vytváří.“;

- čl. 1752, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC, předpis SŽDC D1:
„Strojvedoucí (i v případě, že v souladu s ustanoveními tohoto předpisu není zaměstnancem řídícím posun) smí uvést posunový díl do pohybu na příslušný pokyn jen za podmínky, že zná postup prací při posunu ...“;
- čl. 37, vnitřního předpisu dopravce IDSC, předpis IDSC P-03:
„Strojvedoucí (popř. strojník) je dále povinen:
➤ z HDV (SHV) pozorovat trať, návěsti a jednat podle zjištěných skutečností nebo podle udílených pokynů.“

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

SZZ v žst. Děčín východ dolní nádraží má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 7699/97-E.47, vydaný DÚ dne 16. 4. 1999, s platností na dobu neurčitou. Poslední prohlídka a zkouška určeného technického zařízení byla na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. 27/2019/VF provedena dne 13. 6. 2019 se závěrem: Technické zařízení, které bylo předmětem prohlídky a zkoušky, je provozně způsobilé a zajišťuje bezpečný a spolehlivý provoz drážní dopravy.

SZZ nebylo vybaveno zařízením pro archivaci své činnosti. Z ohledání ovládacích a indikačních prvků bezprostředně po vzniku MU bylo zjištěno, že SZZ vykazovalo normální činnost. Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba byly prováděny v předepsaných intervalech. V době vzniku MU nebyla v Záznamníku poruch evidována žádná porucha. Technický stav SZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

PZZ ŽP P2998 kategorie PZS 3ZBI, typu PZZ – K s výstražníky AŽD 71, má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1990/12-E.47, vydaný DÚ dne 14. 12. 2012, s platností na dobu neurčitou. Určené technické zařízení je způsobilé k provozu na základě Protokolu o provedené prohlídce a zkoušce č. 701/17-JV ze dne 29. 11. 2017 se závěrem: Prohlédnuté a přezkoušené zabezpečovací zařízení uvedené v tomto protokolu nadále plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti železniční dopravy a je provozně způsobilé.

Rozborem staženého archivu dat z bloku diagnostiky BDA PZZ bylo zjištěno:

- 19.18.34 h – ukončeno svícení pozitivního signálu – ovlivnění kolejového obvodu jízdou posunového dílu;
- 19.19.52 h – obsazení přibližovacího úseku jízdou posunového dílu – na PZZ byla spuštěna výstraha;
- 19.20.21 h – doměření předzváněcí doby PZZ – začátek sklápění závorových

břeven;

- 19.20.27 h – kontrola sklopení všech závorových břeven – ŽP P2998 uzavřen;
- 19.20.48 h – obsazení vzdalovacího úseku jízdou posunového dílu;
- 19.20.51 h – uvolnění přibližovacího úseku posunovým dílem;
- 19.20.59 h – začátek anulace PZZ a zdvihání závorových břeven – posunový díl opustil prostor ŽP;
- 19.21.04 h – závorová břevna v horní poloze a ukončení svícení výstrahy.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem činil - 35 s.

Z rozboru stažených dat vyplývá, že bezprostředně před vznikem MU a v době jejího vzniku bylo PZZ v pohotovostním (bezporuchovém) stavu a vykazovalo normální činnost.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

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

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

Použití sdělovacích, komunikačních a informačních zařízení nemělo souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Posunový díl:

HDV 730.635-0 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ5422/01-V20, vydaný DÚ dne 17. 1. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 25. 9. 2019 s platností do 25. 3. 2020 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 730.635-0 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem MESIT, výr. č. KE 0001.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 19.17.05 h – rozjezd posunového dílu a dosažení rychlosti 8 km·h⁻¹;
- 19.17.41 h – po ujetí 61 m došlo k zastavení posunového dílu;
- 19.18.26 h – rozjezd posunového dílu a dosažení rychlosti 31 km·h⁻¹;
- 19.20.06 h – po ujetí 713 m došlo k zastavení posunového dílu v km 457,819, tj. 48 m za návěstidlem „Označník“ – vznik MU;
- 19.20.39 h – opětovné rozjetí posunového dílu a dosažení rychlosti 22 km·h⁻¹;
- 19.21.46 h – po ujetí 309 m použitím přímočinné brzdy došlo k zastavení posunového dílu v km 458,128.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem byl + 2 s.

Nedostatky nebyly zjištěny.

Vlak Lv 57478:

HDV 742.516-8 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ5419/01-V20, vydaný DÚ dne 17. 1. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 16. 7. 2019 s platností do 16. 1. 2020 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.529-1 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ9607/01-V20, vydaný DÚ dne 17. 1. 2001. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 20. 7. 2019 s platností do 20. 1. 2020 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.516-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem MESIT, výr. č. JF 0002.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 19.19.04 h – rozjezd vlaku Lv 57478 ze žst. Děčín-Prostřední Žleb;
- 19.19.43 h – dosažení rychlosti 35 km·h⁻¹;
- 19.20.05 h – snížení rychlosti na 23 km·h⁻¹ použitím průběžného brzdění;
- 19.20.47 h – postupné zvyšování rychlosti;
- 19.21.22 h – dosažení rychlosti 39 km·h⁻¹;
- 19.21.36 h – ukončení jízdy výkonem;
- 19.21.37 h – z rychlosti 37 km·h⁻¹ zavedeno přímočinné brzdění;
- 19.21.49 h – zastavení vlaku Lv 57478 v km 458,171, tj. 43 m před čelem posunového dílu.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem byl + 1 s.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

V souvislosti s MU nebyla před jejím vznikem uskutečněna žádná opatření zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce související se vznikem MU.

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

Komunikace mezi výpravčím St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží a signalistou St 3 žst. Děčín východ dolní nádraží probíhala prostřednictvím dopravní telefonní sítě – výhybkářského okruhu. Komunikace mezi strojvedoucím posunového dílu a výpravčím St 1 probíhala prostřednictvím služebního mobilního telefonu. Komunikace mezi výpravčím St 1 a signalistou St 3 a také mezi výpravčím St 1 a strojvedoucím posunového dílu byla zaznamenávána zařízením ReDat 3.

Mezi signalistou St 3 a strojvedoucím posunového dílu neproběhla a rovněž nebyla zaznamenaná zařízením ReDat 3 žádná verbální komunikace.

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

- výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží, ve směně dne 18. 11. 2019 od 17.58 h, odpočinek před směnou 24 h; povinnost čerpání zákonné přestávky na jídlo a oddech u zaměstnance vzhledem k času zahájení směny a vzniku MU nenastala;
- signalista St 3 žst. Děčín východ dolní nádraží, ve směně dne 18. 11. 2019 od 17.50 h, odpočinek před směnou 24 h; povinnost čerpání zákonné přestávky na jídlo a oddech u zaměstnance vzhledem k času zahájení směny a vzniku MU nenastala;

- strojvedoucí posunového dílu, ve směně dne 18. 11. 2019 od 9.00 h a jednalo se o 1. směnu strojvedoucího u dopravce IDSC. Vzhledem ke skutečnosti, že strojvedoucí vykonával práci pro další dopravce, měl skutečný odpočinek před směnou v délce 10 h (dále viz bod 4.2.1 této ZZ). Přestávka na jídlo a oddech byla čerpána od 13.32 h do 15.00 h.
- strojvedoucí vlaku Lv 57478, ve směně dne 18. 11. 2019 od 17.00 h, odpočinek před směnou 122.00 h u dopravce IDSC. Vzhledem ke skutečnosti, že strojvedoucí vykonával práci pro dalšího dopravce, měl skutečný odpočinek před směnou v délce 34 h (dále viz bod 4.2.1 této ZZ). Povinnost čerpání zákonné přestávky na jídlo a oddech u zaměstnance vzhledem k času zahájení směny a vzniku MU nenastala.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou, 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 dopravce byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb.

Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny. Šetření vlivu osobní situace a dalších případných faktorů působících na zúčastněného strojvedoucího posunového dílu bylo znemožněno z důvodu jeho odmítnutí podat vysvětlení Drážní inspekci ve věci předmětné MU.

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 SŽDC a dopravce IDSC nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI v období od 1. 1. 2010 do doby vzniku předmětné MU nešetřila příčiny a okolnosti u žádné obdobné MU, kdy došlo k nedovolené jízdě posunového dílu za úroveň návěstidla „Označnick“ s následným vjetím do mezistaničního úseku obsazeného vlakem.

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

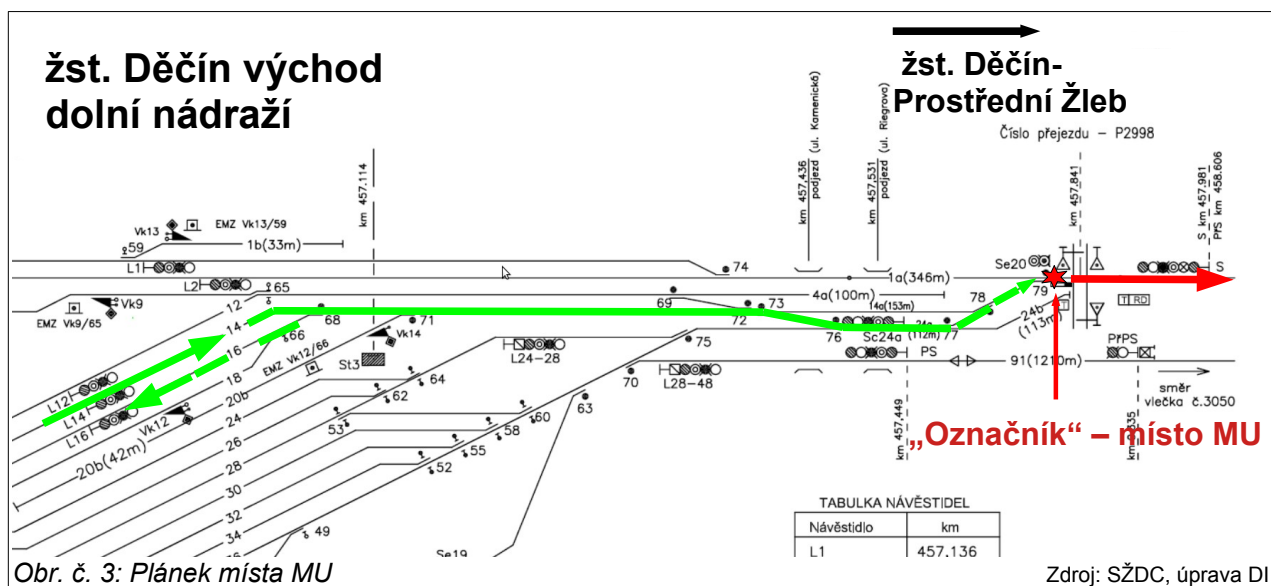
Dne 18. 11. 2019 v čase 18.37.44 h přijel vlak Pn 57014 do žst. Děčín východ dolní nádraží, kde na SK č. 14 měl strojvedoucí odstavit soupravu tohoto vlaku a s HDV formou posunu jet na SK č. 109 žst. Děčín východ horní nádraží. V 18.40.23 h informoval strojvedoucí od vlaku Pn 57014 výpravčího St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží o požadované technologii, tj. o odstavení soupravy a následném posunu do žst. Děčín východ horní nádraží.

Po sdělení upřesňujících informací vedoucím dispečerem dopravce IDSC výpravčímu St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží, že HDV pojedje na SK č. 109 žst. Děčín východ horní nádraží, v 18.59.38 h výpravčí St 1 oznámil signalistovi St 3 sjednaný posun a poté, dle svého vyjádření, prostřednictvím SZZ, stlačením příslušného tlačítka, udělil signalistovi St 3 povolení k provedení posunu. Signalista St 3 po obdržení povolení k posunu prostřednictvím SZZ od výpravčího St 1 postavil posunovou cestu ze SK č. 14 směrem k žst. Děčín-Prostřední Žleb na SK č. 24a, obsloužil příslušné tlačítka a na návěstidle L14 se rozsvítila návěst „Posun dovolen“. V 19.17.05 h uvedl strojvedoucí posunový díl do pohybu a poté, co signalista St 3 pohledem na panel SZZ zjistil, že posunový díl zajel za výhybku č. 76 a za návěstidlo Sc24a, zrušil návěst „Posun dovolen“ na návěstidle L14 a přestavil výhybku č. 68 pro zamýšlený posun na SK č. 16.

Strojvedoucí posunového dílu na SK č. 24a ale nezastavil, pokračoval v jízdě ve směru k žst. Děčín-Prostřední Žleb přes výhybky č. 77, 78, 79, kolem návěstidla „Označník“ a v 19.20.06 h zastavil 48 m za tímto návěstidlem (viz obr. č. 3). Po 33 s strojvedoucí opět uvedl posunový díl do pohybu, projel železničním přejezdem P2998, minul dvě vzdálenostní upozorňovací „Vlak se blíží k samostatné předvěsti“ PŘVL žst. Děčín-Prostřední Žleb a protože zpozoroval, dle svého vyjádření, vjezdové návěstidlo S žst. Děčín východ dolní nádraží, uvědomil si závažnost situace a posunový díl zastavil.

V 19.17.59 h přijal výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží prostřednictvím elektronického dopravního deníku z žst. Děčín-Prostřední Žleb vlak Lv 57478 se skutečným odjezdem z žst. Děčín-Prostřední Žleb v 19.19.03 h. Strojvedoucí vlaku Lv 57478 při výjezdu z tunelu před žst. Děčín východ dolní nádraží, dle svého vyjádření, uviděl neobvyklou záři z dálkových světel. Po zjištění, že se jedná o světla drážního vozidla, vlak Lv 57478 zastavil.

Posunový díl zastavil v 19.21.46 h v km 458,128, tj. ve vzdálenosti 357 m za návěstidlem „Označník“ a 7 m za předvěstí vjezdového návěstidla PŘVL žst. Děčín-Prostřední Žleb.



Vlak Lv 57478 zastavil v 19.21.49 h v km 458,171, tj. ve vzdálenosti 43 m od čela posunového dílu a 190 m před úrovní vjezdového návěstidla S žst. Děčín východ dolní nádraží.

K poškození zařízení dráhy, drážních vozidel ani ke zranění osob nedošlo.

4.2 Rozbor

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

Zaměstnanec řídicí posun nebo vedoucí posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, musí dle čl. 1744 vnitřního předpisu SŽDC D1 včas před zahájením posunu informovat výpravčího o požadované technologii posunu (požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr provádět posun, předpokládána doba posunu), pokud tato technologie není uvedena v technologických pomůckách GVD.

Posun dopravce IDSC byl prováděn bez posunové čety, tj. zaměstnancem řídicím posun byl strojvedoucí. Dle hovorů zaznamenaných na záznamovém zařízení ReDat 3 informoval strojvedoucí od vlaku Pn 57014 výpravčího St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží v 18.40.23 h o požadované technologii posunu následujícím způsobem: „Já tě zdravím, čau 57014. Prosím tě, mám na dolním nechávat soupravu. No, tady to co mám, tak mám nechat na dolním a cestou posunu přejet na horní.“

Protože výpravčí St 1 měl od vedoucího směny žst. Děčín východ informaci, že vlak Pn 57014 odjede do žst. Děčín-Prostřední Žleb, provozní dispečer dopravce IDSC po předchozí komunikaci se strojvedoucím od vlaku Pn 57014 upřesnil v 18.58.24 h výpravčímu St 1 požadovanou technologii a sice, že HDV od vlaku Pn 57014 bude odstaveno na SK č. 109 v žst. Děčín východ horní nádraží a na soupravě DV odstavených na SK č. 14 bude provedena technická kontrola.

Svolení k posunu je dle čl. 1687 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 definováno jako souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. Bez uděleného svolení k posunu se nesmí začít posunovat. Dále dle čl. 1692 a 1709 vnitřního předpisu SŽDC D1 smí výpravčí dát svolení k posunu jak na kolejích určených pro jízdy vlaků, tak i na ostatních kolejích, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová, parní) všech činných hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu.

SŘ žst. Děčín východ v čl. 112 a 113 stanovuje povinnosti zaměstnanců při posunu následujícím způsobem: svolení k posunu na kolejích, které nejsou určeny pro jízdy vlaků, a také na kolejích, které jsou určeny pro jízdy vlaků, dává v obvodu dolního nádraží výpravčí St 1.

Dle čl. 1692 vnitřního předpisu SŽDC D1 při svolení oznámí výpravčí zaměstnanci řídicímu posun nebo vedoucímu posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat:

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

Dle gestorů předmětného předpisu svolení k posunu musí obsahovat všechny podstatné údaje pro bezpečné zajištění posunu, minimálně však tyto informace:

- o době, od kdy do kdy je posun povolen;
- ze které koleje na kterou kolej je posun povolen (není-li stanoveno pomůckami ke GVD);
- na kterých kolejích je posun povolen.

V 18.59.38 h výpravčí St 1 oznámil signalistovi St 3 technologii zamýšleného posunu následujícím způsobem: „*Tak tu mašinku z tý 14. po 16. k nám.*“ a poté, dle svého vyjádření, prostřednictvím SZZ, stlačením příslušného tlačítka, udělil signalistovi St 3 povolení k provedení posunu. Signalista St 3 následně, dle svého vyjádření, postavil posunovou cestu ze SK č. 14 na SK č. 24a a obsloužil příslušné tlačítko, čímž došlo na odjezdovém návěstidle L14 ke změně návěsti na návěst „Posun dovolen“.

V Zápisu se zaměstnancem výpravčí St 1 uvedl, že se strojvedoucím sjednal posun a to, že ze SK č. 14 objede přes St 3 po SK č. 16 směrem k St 1. Toto tvrzení je ale v rozporu se záznamem hovoru na záznamovém zařízení ReDat 3 v čase 19.05.40 h, který probíhal následovně:

Výpravčí St 1: „*Východ?*“

Strojvedoucí: „*No čau, tady ta odstupující mašina od tý 57014. Tak už jste se domluvil s našim dispečerem?*“

Výpravčí St 1: „*No, že půjdeš na horní na 109.*“

Strojvedoucí: „*No, no, no, vždyť jsem ti to říkal předtím taky.*“

Výpravčí St 1: „*No, já měl jiný informace.*“

Strojvedoucí: „*Jo takhle, tak to jo. Dobrý, tak jo, tak mi můžeš pouštět.*“

Výpravčí St 1: „*No, až to půjde, jo?*“

Strojvedoucí: „*Jo dobrý, tak jo díky, zatím čau.*“

Výpravčí St 1: „*Takže čau.*“

Na základě výše uvedené komunikace lze konstatovat, že výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží neudělil svolení k posunu v souladu s čl. 1692 vnitřního předpisu SŽDC D1.

Dle čl. 1745 vnitřního předpisu SŽDC D1 musí zaměstnanec řídící posun nebo vedoucí posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, před zahájením posunu zpravit všechny zúčastněné zaměstnance o postupu prací, způsobu provedení posunu a o všech mimořádnostech, které jim nemohou být známy. Při posunu bez posunové čety zpravit výhybkáře o těchto skutečnostech výpravčí.

Přes výše uvedené skutečnosti vyzval v 19.15.39 h výpravčí St 1 strojvedoucího posunového dílu: „*No ale, jestli chceš posunovat, tak si to musíš domluvit na St 3.*“

Následně strojvedoucí posunového dílu i přes to, že neobdržel svolení k posunu, tj. nebyly mu oznámeny podstatné informace potřebné pro bezpečné provádění posunu, uvedl posunový díl do pohybu. Ve svém vyjádření uvedl: „*Po ukončení hovoru (s výpravčím St 1) se na hlavním návěstidle L14 rozsvítil návěstní znak „Posun dovolen, v domnění, že si výpravčí se signalistou sjednali posun, jsem na tuto návěst zahájil posun a uvedl posunový díl do pohybu.*“

Ze záznamu z rychloměru HDV 730.635-0 vyplývá, že strojvedoucí posunového dílu se v 19.17.05 h rozjel ze SK č. 14, ujel dráhu 61 m a v km 457,106 zastavil. Po 45 s se strojvedoucí opět rozjel, v rozporu s písm. c) čl. 1753 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 nesplnil pokyn daný návěstidlem pro posun „Označnick“, tj. návěst „Posun zakázán“, a pokračoval v jízdě až do km 457,819, kde opět zastavil.

Návěstidlo „Označnick“ je umístěno vlevo přímo vedle SK z důvodu zajištění větší vzdálenosti viditelnosti, zejména při jízdě DV ze skupiny SK č. 12 – 38. Přezkoušením viditelnosti návěstidla „Označnick“ a jeho návěsti nebyla zjištěna závada. Dle § 7 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. je požadovaná viditelnost vzdálenostních upozorňovadel a ostatních neproměnných návěstidel nejméně na vzdálenost 50 m. Návěstidlo „Označnick“ a jeho návěst byla viditelná na vzdálenost větší než 100 m.

Z místa zastavení posunového dílu v km 157,819, tj. 48 m za návěstidlem „Označnick“ a 22 m před ŽP P2998, strojvedoucí měl již možnost vidět neproměnné návěstidlo Vzdálenostní upozorňovadlo s návěstí „Vlak se blíží k samostatné předvěsti“ PŘVL žst. Děčín-Prostřední Žleb. I přes tuto skutečnost se po 33 s strojvedoucí s posunovým dílem opět rozjel, minul dvě neproměnná návěstidla s návěstí „Vlak se blíží k samostatné předvěsti“, vjezdové návěstidlo S žst. Děčín východ dolní nádraží, poslední neproměnné návěstidlo s návěstí „Vlak se blíží k samostatné předvěsti“ a 7 m za úrovní návěstidla PŘVL žst. Děčín-prostřední Žleb posunový díl zastavil.

Strojvedoucí posunového dílu ve svém vyjádření uvedl, že byl vlivem předchozích událostí zmaten, z důvodu přebytku informací od provozního dispečera IDSC a výpravčího St 1 byl na pochybách, zazmatkoval a pokračoval v jízdě a pořád přemýšlel nad tím, kde mu končí posunová cesta.

Z výše uvedených skutečností je zřejmý význam a důležitost ustanovení čl. 1692 vnitřního předpisu SŽDC D1 z hlediska bezpečnosti provádění posunu. Zaměstnanec řídící posun, v tomto případě strojvedoucí posunového dílu, potřebuje znát s předstihem trasu posunové cesty, aby za podmínky znalosti místních poměrů dokázal vnímat návěsti návěstidel platných pro posun, dále mohl plnit ustanovení čl. 1750 a 1753, tj. kontrolovat, zda je posunová cesta správně postavena, sledovat její volnost, zastavit posunový díl nejdále v místě oznámeného konce posunové cesty a zejména zastavit posunový díl, zjisti-li okolnosti ohrožující bezpečnost.

Dražní inspekce při vyšetřování lidského faktoru posoudila všechny vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik MU. U strojvedoucího posunového dílu se jednalo zejména o posouzení jeho zkušeností, znalostí, délky praxe a pracovního zatížení.

Strojvedoucí posunového dílu byl na základě předloženého lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k práci v době vzniku MU zdravotně způsobilý pro výkon své funkce. Ve funkci strojvedoucího pracoval od roku 2014 nepřetržitě až do vzniku MU. Strojvedoucí měl tudíž dostatečně dlouhou praxi a dle dokumentace dopravce IDSC byl prokazatelně seznámen s traťovými poměry i místními poměry žst. Děčín východ.

Zda zvolený způsob jízdy strojvedoucího posunového dílu byl způsoben nepozorností nebo nesoustředěností, se Dražní inspekci šetřením nepodařilo zjistit z důvodu odmítnutí strojvedoucího podat vysvětlení.

Rozborem zaznamenaných dat elektronického registračního rychloměru, kterým bylo vybaveno HDV posunového dílu, nebylo zjištěno překročení nejvyšší dovolené rychlosti v místě MU. Zkouškou funkčnosti brzd HDV, provedenou bezprostředně po vzniku MU, rovněž nebyla zjištěna technická závada mající vliv na MU.

Na základě provedeného komisionálního přezkoušení činnosti SZZ bylo zjištěno, že v době vzniku MU bylo SZZ v bezporuchovém stavu a jízdní cesta pro posunový díl byla postavena normální obsluhou. Z předložené dokumentace bylo zřejmé, že SZZ bylo pravidelně prohlíženo a udržováno. Stav SZZ nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Šetřením bylo zjištěno, že HDV vlaku Lv 57478 dopravce IDSC nebylo v době vzniku MU řádně zaregistrováno v radiokomunikačním systému GSM-R, resp. bylo zaregistrováno nesprávně pod číslem vlaku 57748 (viz bod 2.1.2 této ZZ – Stav drážních vozidel).

Před odjezdem vlaku Lv 57478 z žst. Děčín-Prostřední Žleb došlo v čase 19.06.53 h k registraci HDV 742.516-8 strojvedoucím do sítě GSM-R, avšak pod nesprávným číslem vlaku 57748. Rovněž v zápisu do Knihy předávky HDV 742.516-8 dne 18. 11. 2019 bylo uvedeno číslo vlaku 57748. Dle vyjádření strojvedoucího došlo z jeho strany k chybnému uvedení čísla vlaku. Tato skutečnost neměla žádný vliv na vznik této MU.

Výpravčí St 1 ve svém vyjádření uvedl, že vše se událo tak rychle, že nestačil ani zareagovat a pokusit se zastavit jak vlak Lv 57478, tak i posunující HDV prostřednictvím funkce Generální stop na síti GSM-R.

Dle hovoru zaznamenaného na záznamovém zařízení ReDat 3 informoval signalista St 3 v 19.21.01 h výpravčího St 1 o jízdě posunového dílu za návěstidlo „Označník“ na traťovou kolej ve směru do žst. Děčín-Prostřední Žleb: „*Ten ... už odjel až*

do tratě, ten jede do Žlebu. Ten ... odjel až do tratě, ten je ..., ten je normálně na trati.“ Skutečnost, že na trati v mezistaničním úseku Děčín-Prostřední Žleb – Děčín východ se nacházel vlak Lv 57478 dopravce IDSC, byla výpravčímu St 1 známá a také ji již v 18. sekundě výše zmíněného hovoru sdělil signalistovi St 3: „Vždyť tam je, teď tam je IDSková mašina na trati.“ I přes tuto bezpečnost ohrožující skutečnost pokračoval však výpravčí St 1 v hovoru se signalistou St 3 ještě dalších 50 s. Následně v 19.22.28 h kontaktoval výpravčí St 1 strojvedoucího posunového dílu, se kterým se spojil až ve chvíli, kdy posunový díl i vlak Lv 57478 již stály.

Výše popsání jednání výpravčího St 1 nesplňuje požadavek na učinění všech opatření k odvrácení nebezpečí stanovených čl. 272 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, protože měl možnost ihned po zjištění okolností ohrožujících bezpečnost použít funkci Generální stop na síti GSM-R, kterou nepoužil.

Čl. 272 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1 stanovuje obecnou povinnost odvrátit nebezpečí. O funkci generální stop konkrétně nepojednává. Funkci Generální stop a její použití za účelem odvrácení nebezpečí konkrétně zmiňuje čl. 53 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11: „Při bezprostředním ohrožení železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí výpravčí (dispečer) předpokládat, že hnací vozidlo je vybaveno funkčním zařízením pro zastavení vlaku, musí se pokusit obsluhou TRS vlak (PMD) zastavit vysláním kódovaného příkazu „STOP“, nebo „GENERÁLNÍ STOP“ – viz příloha č. 5 a 6 předpisu SŽDC (ČD) Z11.“ Citované ustanovení se vztahuje pouze na síť TRS, nikoliv na síť GSM-R, pro kterou obdobné, konkrétně specifikované ustanovení neexistuje. Drážní inspekce dává provozovateli dráhy Správa železnic ke zvážení zavedení takového ustanovení i pro funkci Generální stop na síti GSM-R (dále viz bod 6 této ZZ).

Drážní inspekce šetřením této MU dále zjistila, že strojvedoucí posunového dílu byl v době vzniku MU, tj. dne 18. 11. 2019, v základním pracovněprávním vztahu u dopravce ČD. V rozporu s odst. 1 Kapitoly 2 Článku 7 Pracovního řádu měl strojvedoucí uzavřenou Dohodu o provedení práce na sjednaný úkol – výkon strojvedoucího jak s dopravcem KDS, tak i s dopravcem IDSC. Dle vyjádření dopravce ČD neměl však strojvedoucí povolení vykonávat funkci strojvedoucího u jiných dopravců.

Časový snímek odpracovaných směn strojvedoucího posunového dílu u dopravců ČD, KDS a IDSC:

Datum	ČD		KDS		IDSC	
	Začátek	Konec	Začátek	Konec	Začátek	Konec
15. 11. 2019	7.00 h	19.20 h	volno		volno	
16. 11. 2019	volno		volno		volno	
17. 11. 2019	volno		10.50 h	23.00 h	volno	
18. 11. 2019	dovolená		volno		9.00 h	24.00 h
19. 11. 2019	12.10 h	22.00 h	volno		volno	

Z přehledu odpracovaných směn je zřejmé, že přestože se jednalo o 1. směnu strojvedoucího posunového dílu v měsíci listopad u dopravce IDSC, před směnou dne 18. 11. 2019, tj. směnou, kdy došlo ke vzniku MU, měl skutečný odpočinek v délce 10 h.

Podle § 14 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, má zaměstnavatel povinnost při zkrácení povinného nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami (po dobu alespoň 11 hodin) prodloužit zaměstnanci následující odpočinek o dobu zkrácení tohoto odpočinku. V případě, kdy strojvedoucí vykonává práci pro více dopravců, však nelze dodržování povinného nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami sledovat.

Strojvedoucí posunového dílu ukončil ke dni 31. 12. 2019 základní pracovněprávní vztah s dopravcem ČD.

Strojvedoucí vlaku Lv 57478 byl v době vzniku MU, tj. 18. 11. 2019, v základním pracovněprávním vztahu u dopravce PKPCI. Pracovní smlouvou uzavřenou s dopravcem AWT (od 2. 10. 2019 změna názvu dopravce na PKPCI) se strojvedoucí zavázal nevykonávat výdělečnou činnost, která je shodná s předmětem činnosti AWT, bez předchozího písemného souhlasu. Dopravce PKPCI dle svého vyjádření strojvedoucímu tento písemný souhlas nevydal.

Časový snímek odpracovaných směn strojvedoucího vlaku Lv 57478 u dopravců PKPCI a IDSC:

Datum	PKPCI		IDSC	
	Začátek	Konec	Začátek	Konec
13. 11. 2019	20.00 h		8.00 h *)	14.00 h *)
14. 11. 2019		8.00 h	volno	
15. 11. 2019	volno		volno	
16. 11. 2019	19.00 h		volno	
17. 11. 2019		7.00 h	volno	
18. 11. 2019	volno		17.00 h	
19. 11. 2019	dovolená			6.00 h

*) Výuka německého jazyka.

Z přehledu odpracovaných směn je zřejmé, že před směnou dne 18. 11. 2019, tj. směnou, kdy došlo ke vzniku MU, měl strojvedoucí skutečný odpočinek v délce 34 h.

Strojvedoucí vlaku Lv 57478 ukončil ke dni 30. 11. 2019 základní pracovněprávní vztah s dopravcem PKPCI.

Podle § 14 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, má zaměstnavatel rozvrhnout pracovní dobu tak, aby zajistil podmínky pro dobu odpočinku, konkrétně nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami. Pro zajištění těchto podmínek slouží rovněž dodržování zaměstnavatelem stanovených povinností strojvedoucími, tj. nevykonávat bez písemného souhlasu svého zaměstnavatele funkci strojvedoucího pro další dopravce, protože

stanovení maximální délky směny a minimální doby nepřetržitého odpočinku mezi dvěma směnami tímto nařízením se vztahuje pouze k jednomu zaměstnavateli.

Praxí, kdy strojvedoucí dobrovolně, byť nedovoleně, vykonávají práci pro více dopravců, a tím zcela vědomě porušují ustanovení ať už právních předpisů nebo vnitřních předpisů svých zaměstnavatelů, potvrzují i oba na MU zúčastnění strojvedoucí.

V rámci implementace předpisů, mj. směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic, čtvrtého železničního balíčku s transpoziční lhůtou do 16. 6. 2020, byl vypracován návrh novely zákona č. 266/1994 Sb, který již stanovuje podmínky pro maximální dobu řízení drážního vozidla, a s tím související povinnosti ze strany dopravců a provozovatelů drah, za účelem zamezit výše uvedené praxi ze strany strojvedoucích a současně zajistit bezpečnost provozování drážní dopravy.

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 bylo:

- nerespektování pokynu provozovatele dráhy, tj. návěsti „Posun zakázán“, dávaného návěstidlem „Označnick“.

Přispívajícími faktory mimořádné události bylo:

- nedovolené uvedení posunového dílu do pohybu bez uděleného svolení k posunu;
- vydání pokynu k postavení posunové cesty bez předchozího udělení svolení k posunu.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů stanovených provozovatelem dráhy jízdou posunového dílu za návěstidlo „Označnick“ bez svolení osoby řídící drážní dopravu.

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

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

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy SŽDC:

- v návaznosti na ustanovení čl. 272 vnitřního předpisu SŽDC D1, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kdy výpravčí St 1 žst. Děčín východ dolní nádraží i přes skutečnost, že mu byly známy okolnosti ohrožující bezpečnost, neučinil všechna opatření k odvrácení nebezpečí.

U dopravce IDSC:

- v návaznosti na ustanovení čl. 2.3.2 vnitřního předpisu SŽDC Doplnující ustanovení GSM-R, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kdy strojvedoucí vlaku Lv 57478 neměl po dobu jízdy registrováno HDV 742.516-8 v síti GSM-R pod správným funkčním číslem vlaku.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Doprovce IDSC vydal po vzniku MU následující opatření:

- k MU bude vypracován poučný list, který byl zařazen do informačního systému společnosti a do náplně školení provozního personálu společnosti;
- u strojvedoucího posunového dílu bude provedeno ověření odborné způsobilosti.

Provozovatel dráhy SŽDC nepřijal a nevydal žádná opatření. Žádná opatření nevydal ani Drážní úřad.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce v návaznosti na zákonem č. 266/1994 Sb. svěřené pravomoci bezpečnostní doporučení nevydává, nicméně považuje za nutné upozornit:

- jak již učinila dne 15. 11. 2019 při šetření příčin a okolností MU č. j. 6-812/2019/DI ([nedovolená jízda vlaku Sv 1042 za vjezdové návěstidlo 2L s následným vjetím do postavené vlakové cesty pro vlak Služ 171181 v železniční stanici Praha-Smíchov](#)), že v souboru předpisů provozovatele dráhy SŽDC neexistuje obdoba článku 53 SŽDC (ČD) Z11 (platného pouze pro síť TRS) vztažená na síť GSM-R, tedy jasně formulovaný pokyn o povinnosti použití funkce Generální stop při bezprostředním ohrožení železničního provozu v místě, kde je základním spojením síť GSM-R;

- jak již učinila dne 5. 2. 2020 při šetření příčin a okolností MU č. j. 6-2517/2019/DI ([srážka posunového dílu s vlakem Služ 55862 v železniční stanici Plzeň hlavní nádraží](#)), že je potřebné se zaměřit na důsledné plnění a kontrolu dodržování povinností, stanovených jednotlivým zaměstnancům provozovatele dráhy SŽDC a dopravce IDSC pro posun a porušení ustanovení platných předpisů jak v příčinné souvislosti se vznikem MU, tak i mimo příčinnou souvislost se vznikem MU, zjištěných při šetření této MU, využít, ať už k výchově v rámci pravidelných školení nebo při kontrolní činnosti a zamezit tak vytváření rizik vzniku MU a jejich obdobnému opakování.

V Plzni dne 6. května 2020

Ing. Klára Majdlová v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Čechy

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