



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střet vlaku Os 9143 nebo Os 9419 se zaměstnancem externí společnosti (bezpečnostní hlídkou) střežící pracovní místo mezi železniční stanicí Lysá nad Labem a Odbočkou Káraný

Čtvrtek, 18. června 2020

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 9143 or No. 9419 with an external worker (security patrol), who guards the working place between Lysá nad Labem station and Káraný junction point

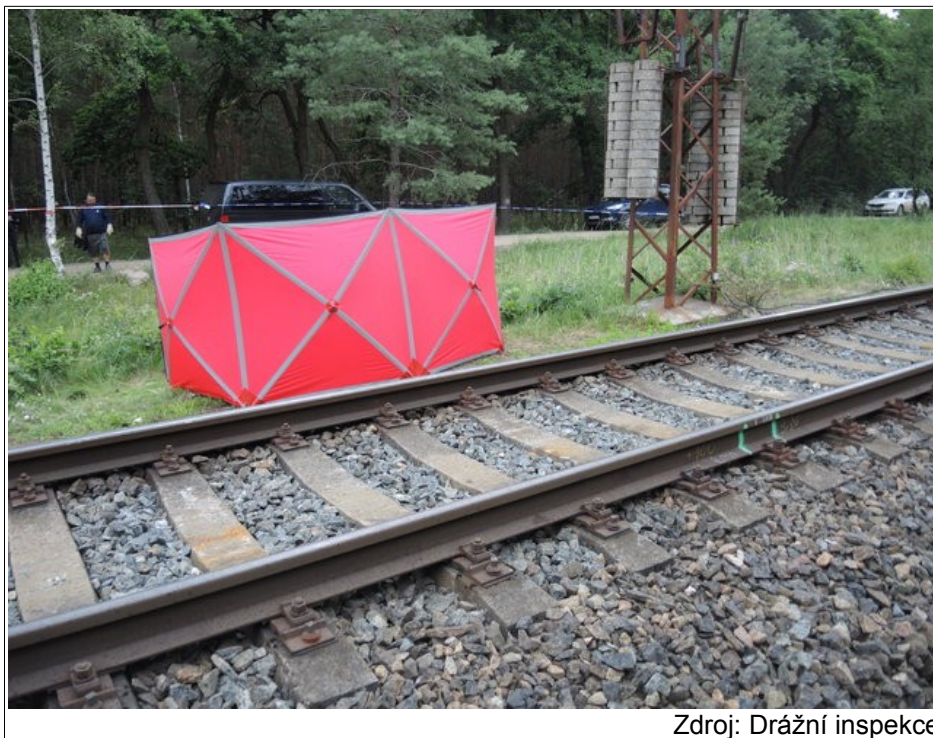
Thursday, 18th June 2020

č. j.: 6-1802/2020/DI



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

1. SHRNUTÍ



Zdroj: Drážní inspekce

- Vznik události: 18. 6. 2020, 14:46/14:59 h.
- Popis události: střet vlaku Os 9143 nebo Os 9419 se zaměstnancem externí společnosti (bezpečnostní hlídkou) střežící pracovní místo nacházející se v neprovozované vyloučené traťové koleji č. 1 Odbočka Káraný – Lysá nad Labem v blízkosti provozované traťové koleje č. 2 Lysá nad Labem – Odbočka Káraný.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, úsek Lysá nad Labem – Čelákovice, traťová kolej č. 2 Lysá nad Labem – Odbočka Káraný, km 3,645.
- Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaků Os 9143 a Os 9419); zaměstnanec externí společnosti (bezpečnostní hlídka) střežící pracovní místo (zaměstnanec společnosti ANIRAM, s. r. o.).
- Následky: 1 osoba usmrcena;
materiální škoda nevznikla.
- Bezprostřední příčina:
- nedovolený vstup zaměstnance vykonávajícího činnost bezpečnostní hlídky do průjezdného průřezu provozované traťové koleje v době jízdy vlaku Os 9143 nebo Os 9419.

Prispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Příčina v systému bezpečnosti nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Date and time: 18th June 2020, 14:46/14:59 (12:46/12:59 GMT).
- Occurrence type: accident to person caused by rolling stock in motion.
- Description: collision of the regional passenger train No. 9143 or No. 9419 with an external worker at operated open line track No. 2.
- Type of train: the regional passenger train No. 9143 or No. 9419.
- Location: open line between Lysá nad Labem station and Káraný junction point, track line No. 2, km 3,645.
- Parties: SŽ, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 9143 and No. 9419);
the external worker (employee of maintenance service company ANIRAM, s. r. o.).
- Consequences: 1 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0,-
- Causal factor:
- unauthorized entry of the external worker performing the activity as a security patrol into the structure gauge of operated open line track No. 2 while the regional passenger train No. 9143 or No. 9419 was moving around the working place.
- Contributing factor: none.
- Systemic factor: none.
- Recommendation: not issued.

Obsah

1. SHRNU TÍ.....	3
SUMMARY.....	5
2. ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	11
2.5. Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	11
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	11
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	11
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	12
2.9 Interakce se soudními orgány.....	12
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	12
3. POPIS UDÁLOSTI.....	12
3.1 Popis a základní informace.....	12
3.1.1 Popis typu události.....	12
3.1.2 datum, přesný čas a místo události.....	12
3.1.3 Popis místa události.....	12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	16
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	17
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	17
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	19
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	22
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	27
3.2 Faktický popis události.....	35
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	35
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	36
4. ANALÝZA UDÁLOSTI.....	38
4.1 Úlohy a povinnosti.....	38
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	38
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	39
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	39
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	40
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	40
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	40
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	40
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	42
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	42

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	42
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	43
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	43
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	43
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	43
4.3 Lidské faktory.....	43
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	43
4.3.2 Pracovní faktory.....	43
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	43
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	43
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	43
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	44
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	44
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	44
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	44
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	44
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	44
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	44
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	44
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	44
5. ZÁVĚRY.....	45
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	45
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	45
5.3 Doplnující zjištění.....	45
6. BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	46
PŘÍLOHY.....	47

Seznam použitých zkratk a symbolů

BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
CPS	cizí právní subjekt
ČD, a. s.	České dráhy, akciová společnost
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo/vozidla
EUROVIA	EUROVIA CS, a. s.
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	Jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
PČR	Policie České republiky
ROV	rozkaz o výluce
RZS	rychlá záchranná služba
ŘDV	řídící drážní vozidlo
SDV	speciální drážní vozidlo/vozidla
SK	staniční kolej
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ, s. o.	Správa železnic, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo/tažená drážní vozidla
TK	traťová kolej
TPC	technologický počítač
TS	traťový souhlas
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
ÚO	úsekový odpojovač
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 MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
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 MU
Nařízení vlády č. 168/2002 Sb.	Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, ve znění platném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽDC Bp1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, s. o., „SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, ve znění platném v době vzniku MU
ROV č. 63063	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, s. o., „ROZKAZ O VÝLUCE č. 63063“, ve znění platném v době vzniku MU
TP SO 02-10-01	předpis zhotovitele Lysá „TECHNOLOGICKÝ POSTUP Optimalizace traťového úseku Lysá n. L. (mimo) – Čelákovice (mimo) SO 02-10-01 Odb. Lysá n. L. – Káraný, železniční spodek“, ve znění platném v době vzniku MU

2. ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 18. 6. 2020.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a opakování střetu vlaku se zaměstnancem, který pracoval v provozované dopravní cestě, nebo který vstoupil do provozované dopravní cesty.

Státní úřad inspekce práce na dotaz DI, zda a jaká opatření byla Státním úřadem inspekce práce v souvislosti s danou MU (pracovním úrazem zaměstnance vykonávajícího činnost bezpečnostní hlídky) učiněna nebo přijata, resp. jaká opatření jsou připravována nebo budou přijata, se vyjádřil, že územně příslušný Oblastní inspektorát práce pro Středočeský kraj nezahájil kontrolu příčin a okolností vzniku pracovního úrazu, neboť úraz se stal v provozované TK, kam inspektoři Oblastního inspektorátu práce nemají přístup, a orgány inspekce práce na provozovaných kolejích nevykonávají svou působnost.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s následujícími omezeními, které negativně ovlivnily způsob a postupy při šetření:

- MU byla oznámena na COP DI dne 18. 6. 2020 v 16:30 h jako střet nezjištěného vlaku s osobou – bezpečnostní hlídkou (zaměstnancem blíže nespécifikované firmy na výluce, kdy zhotovitelem stavby měla být společnost EUROVIA), ke které došlo 18. 6. 2020 v cca 15 h mezi žst. Lysá n. L. a Čelákovice v blízkosti železničního přejezdu P3611 v km 2,832.
- Oznámení vzniku MU na DI předcházelo zjištění osoby v oranžové reflexní vestě, ležící vně dvoukolejné trati ve směru jízdy DV do Lysé n. L. vlevo provozované TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný. Osobu ležící bezvládně vedle trati oznámil telefonicky cestující jedoucí vlakem Os 9419 z Prahy do Lysé n. L., a to na služebnu Městské policie Lysá n. L. Po příjezdu hlídky Městské policie na místo MU byla v bezvládně ležící osobě ztotožněna bezpečnostní hlídka střežící pracovní místo nacházející se v neprovozované vyloučené TK č. 1 Odb. Káraný – Lysá n. L., v blízkosti provozované TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný, přičemž konkrétní DV, jež bylo zúčastněné na MU, nebylo zjištěno. Po příjezdu inspektorů DI na místo MU byly, na základě času zjištění vzniku MU cestujícím vlakem Os 9419 okolo 15 h, informací z místa MU a prvotní analýzy záznamů o průběhu řízení drážní dopravy v žst. Lysá n. L. a v přilehlých traťových úsecích, **vytipovány jediné v úvahu přicházející vlaky Os 9143 a Os 9419**. Následným ohledáním DV na obratových vlcacích v žst. Lysá n. L. **nebyly zjištěny žádné stopy, které by průkazným (doložitelným) způsobem** (např. zbytkem tkání, oděvu, ochranných pracovních pomůcek) **prokázaly střet s předmětnou osobou** (náraz či zachycení), a to jak přední, tak boční částí DV, viz bod 3.1.3 této ZZ.

Nemožnost zjistit konkrétní DV, jež bylo zúčastněné na vzniku MU, umocnila skutečnost, že MU nebyli přítomni žádní přímí svědci, kdy ani strojvedoucí vlaků Os 9143 a Os 9419 vznik MU podle svých vyjádření nezaregistrovali, viz body 3.1.9 a 3.2.1 této ZZ;

- sanační stroj PM 200-2R nebyl v souladu se schválenými technickými podmínkami vybaven záznamovým zařízením registrujícím jeho polohu při práci, tzn. také rychlost v závislosti na ujeté dráze, dobu stání a jízdy. Stavební práce v TK č. 1 nebyly po zjištění vzniku MU zhotovitelem zakázky „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“ společností „Lysá“ přerušeny a sanační práce s pokládkou kolejového roštu nadále pokračovaly směrem k žst. Čelákovice. Uvedené mělo za následek nemožnost zjištění místa práce sanačního stroje PM 200-2R v době vzniku MU, a tím také vzdálenost konce střeženého úseku od konce pracovního místa.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 2x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha (šetřením příčin a okolností vzniku MU byl pověřen ÚI Ostrava).

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala dokumentaci pořízenou při šetření od provozovatele dráhy, dopravce, zhotovitele a dalších subjektů a osob podílejících se na realizaci stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“, PČR, Městské policie Lysá n. L. a Státního úřadu inspekce práce.

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU a ostatními subjekty, se kterými DI při šetření MU spolupracovala, byla standardní, požadované informace pro šetření příčin a okolností vzniku MU byly DI poskytnuty.

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

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

- ohledání místa MU, vč. zúčastněných DV v úvahu přicházejících vlaků Os 9143 a Os 9419, a infrastruktury dráhy;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce, zhotovitele a dalších subjektů a osob podílejících se na realizaci stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“, PČR, Městské policie Lysá n. L. a Státního úřadu inspekce práce, vč. ostatních subjektů, se kterými DI při šetření MU spolupracovala;
- analýza dat zaznamenaných SZZ žst. Lysá n. L. a Čelákovice;

- analýza záznamů pořízených kamerovými systémy monitorujícími prostory nástupišť žst. Milovice, Lysá n. L. a Čelákovice;
- analýza dat zaznamenaných registračními rychloměry vedoucích DV vlaků Os 9143 a Os 9419;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců a svědků a jejich analýza;
- analýza komunikace osob řídících drážní dopravu (dále jen výpravčí) žst. Lysá n. L. a žst. Čelákovice, zaznamenaná záznamovým zařízením ReDat 3 umístěným v žst. Lysá n. L. a žst. Čelákovice;
- v rámci šetření lidského faktoru použití metody SHELL a Reasonova modelu.

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

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

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3. POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: střet s osobou;

Skupina MU: nehoda.

3.1.2 datum, přesný čas a místo události

Datum: 18. 6. 2020.

Čas: 14:46/14:59 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, úsek mezi žst. Lysá n. L. a Čelákovice, TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný, km 3,645.

GPS souřadnice: 50.1884078N, 14.7930703E.

3.1.3 Popis místa události

Místo vzniku MU se nachází na dráze železniční, kategorie celostátní, Lysá n. L. – Praha-Vysočany, v úseku Lysá n. L. – Čelákovice, v TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný, v km 3,645. Dráha je dvukolejná, elektrizovaná stejnosměrným napětím 3 kV.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI

Při ohledání bylo nejprve ohledáno místo MU, vč. ověření funkce výstražného zařízení sanačního stroje PM 200-2R a rádiového spojení mezi jednotlivými bezpečnostními hlídkami, a po vytipování v úvahu přicházejících vlaků byla na obrátových vlcích v žst. Lysá n. L. ohledána DV vlaků Os 9143 a Os 9419.

Ohledáním místa MU bylo mj. zjištěno:

Stav infrastruktury:

- v době vzniku MU v úseku Lysá n. L. – Čelákovice probíhala plánovaná nepřetržitá výluka – rekonstrukce TK č. 1 Čelákovice – Odb. Káraný a TK č. 1 Odb. Káraný – Lysá n. L., které byly pro tento účel neprovozované – vyloučené. Stavební práce na železničním svršku a železničním spodku TK č. 1 probíhaly v době vzniku MU dle ROV 63063 „Stavba Lysá nad Labem – Čelákovice, výstavba odb. Káraný“. V úseku trati Lysá n. L. – Čelákovice byl zaveden jednokolejný provoz vedený po TK č. 2. Vlaky mezi žst. Lysá n. L. a Odb. Káraný, resp. Odb. Káraný a žst. Čelákovice jezdily obousměrně po TK č. 2, viz bod 3.1.8 této ZZ;
- bezpečnost zaměstnanců a pracoviště sanačního stroje PM 200-2R v TK č. 1 Odb. Káraný – Lysá n. L., nacházející se v blízkosti provozované TK č. 2, byla zajištěna střežením bezpečnostními hlídkami, které varovaly zaměstnance při práci sanačního stroje o jízdě DV po TK č. 2 ze směru od žst. Lysá n. L. a Odb. Káraný, kdy:
 - 1. člen bezpečnostní hlídky zaujal místo před sanačním strojem a hlásil DV přijíždějící k pracovnímu místu ze směru od Odb. Káraný (dále jen bezpečnostní hlídka 1),

- 2. člen bezpečnostní hlídky zaujal místo za sanačním strojem a hlásil DV přijíždějící k pracovnímu místu ze směru od žst. Lysá n. L. (dále jen bezpečnostní hlídka 2),
- 3. člen bezpečnostní hlídky zaujal místo u sanačního stroje a na základě hlášení o jízdě DV po TK č. 2 bezpečnostní hlídkou 1 a 2 obsluhou výstražného zařízení sanačního stroje PM 200-2R varoval střežené zaměstnance na pracovním místě o jízdě DV;
- hlášení o jízdě DV byly bezpečnostními hlídkami dávány prostřednictvím přenosných radiostanic značky MOTOROLA DP 2600e. Ověřením rádiového spojení mezi jednotlivými bezpečnostními hlídkami nebyly zjištěny závady;
- zaměstnanci obsluhující sanační stroj byli o jízdě DV po provozované TK č. 2 varováni zvukovou a světelnou výstražnou signalizací oranžovými světly majáků umístěnými na jednotlivých SDV sanačního stroje. Tuto výstrahu spouštěla obsluhou ovládacích prvků výstražné signalizace bezpečnostní hlídka 3, a to na základě hlášení jízd DV bezpečnostní hlídkou 1 nebo 2;
- bezpečnostní hlídka 2 následkem střetu s DV jedoucím po TK č. 2 utrpěla újmu na zdraví s následkem smrti. Po vzniku MU se nacházela v travnatém porostu vně dvoukolejně trati vpravo TK č. 2 Odb. Káraný – Lysá n. L., v km 3,645, a to ve vzdálenosti 4,25 m od osy TK, mezi stožáry trakčního vedení č. 88 a 90 (ve směru do žst. Lysá n. L. ve vzdálenosti 3,6 m před betonovými základy příhradové konstrukce stožáru trakčního vedení č. 88). Osoba měla viditelně poraněnou hlavu a dolní končetiny. Oděná byla mj. do oranžové reflexní vesty opatřené nápisem „EUROVIA“. V blízkosti osoby se mj. nacházela oranžová bezpečnostní přilba s nápisem „EUROVIA“ a přenosná radiostanice značky MOTOROLA DP 2600e, typu PANR302F, č. 867TVX3165;
- na železničním svršku obou TK, tj. na kolejnicových pásech, podkladnicích, upevňovacích, kolejnicových podpěrách a v kolejovém loži, ani na travnatém terénu v okolí místa vzniku MU se nevyskytovaly žádné stopy dokládající smýkání nebo vlečení postižené osoby;
- pro potřeby šetření této konkrétní MU byl za km místa vzniku MU určen km 3,645, ve kterém byla bezpečnostní hlídka 2 nalezena po MU;
- pro zajištění bezpečnosti zaměstnanců v místě stavebních prací při nepřetržité výluce TK č. 1 byla provozovatelem dráhy dle ROV 63063 v TK č. 2 zavedena bezpečnostní pomalá jízda 50 km·h⁻¹. Přenosné neproměnné návěstidlo „Začátek pomalé jízdy“ bylo ve směru jízdy DV od:
 - žst. Lysá n. L. umístěno v km 1,200, tzn. ve vzdálenosti 2 445 m před místem vzniku MU, vpravo vně TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný,
 - žst. Čelákovice umístěno v km 6,280, tzn. ve vzdálenosti 2 635 m před místem vzniku MU, vlevo vně TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice;
- TK byly v místě vzniku MU, ve směru od žst. Lysá n. L., vedeny v pravém oblouku o poloměru 10 000 m bez přechodnic a převýšení kolejnicových pásů, a to na nízkém náspu v úrovni okolního terénu;
- v neprovozované vyloučené TK č. 1 byla ve směru od žst. Lysá n. L. na nově zřízené (sanované) pláni železničního spodku položena kolejová pole (kolejový rošt) bez šterkového lože a podbití, která umožňovala jízdu pracovních strojů a DV doplňujících pracovní linku sanačního stroje PM 200-2R potřebným materiálem a odvázejících vyzískaný přebytečný materiál zpět do žst. Lysá n. L. Kolejový rošt

byl tvořen betonovými podporami (dále jen pražec) B91/T a kolejnicemi tvaru 60E2 R260 základní délky 75 m, které po konsolidaci železničního svršku měly být svařeny do bezстыkové koleje;

- železniční svršek provozované TK č. 2 byl tvořen kolejnicemi tvaru T, upevněnými k betonovým pražcům SB3, s rozdělením pražců „e“. Štěrkové lože z lomového kameniva frakce 31,5/63 mm bylo mírně znečištěné spadem substrátů z DV převážejících sypké materiály. Železniční svršek byl do TK vložen v roce 1968 a téhož roku svařen do bezстыkové koleje;
- v místě práce sanačního stroje PM 200-2R byla viditelnost místy zhoršena, a to zviřeným prachem. V prostoru před a za sanačním strojem se zviřený prach nevyskytoval.

Stav zabezpečovacího zařízení:

- TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný byla vybavena obousměrným automatickým hradlem typu AH-88A s traťovými souhlasy (dále také TS). Činnost TZZ byla v závislosti na jízdě DV automatická, volnost prostorových oddílů byla kontrolována kolejovými úseky. Ovládací prvky TZZ byly integrovány do JOP žst. Čelákovice a Lysá n. L., viz bod 3.1.8 této ZZ.

Stav DV:

- sanační stroj PM 200-2R byl tvořen SDV tvořícími technologickou soupravu sestavenou z:
 - hnací jednotky s motory a hydraulickým zařízením,
 - recyklačního stroje,
 - třídícího vozu,
 - těžícího stroje pro těžení materiálu pražcového podloží a zřizování jednotlivých vrstev železničního spodku a svršku,
 - podbíječky,
 - přívěsného vozu s palivovými nádržemi.

Sanační stroj pracoval v technologické lince se soupravou speciálních TDV pro odvoz vytěženého materiálu a přísun materiálu pro konstrukční vrstvy a kolejové lože. Ovládací prvky výstražného zařízení sanačního stroje se nacházely na boční straně třídícího vozu. Bezpečnostní hlídka 3 tyto prvky obsluhovala ze strany od provozované TK č. 2.

Ověřením funkce výstražného zařízení nebyly zjištěny závady;

- vlak Os 9143 byl tvořen elektrickou dvoupodlažní jednotkou 471 (Škoda 1Ev) sestávající ze 3 níže uvedených DV v pořadí:
 - CZ-ČD 94 54 1 471 008-3 (dále jen 471.008-3) – dvoupodlažní elektrický vůz,
 - CZ-ČD 94 54 1 071 008-7 (dále jen 071.008-7) – dvoupodlažní vložený vůz,
 - CZ-ČD 94 54 1 971 008-8 (dále jen 971.008-8) – dvoupodlažní řídicí vůz.

Vlak Os 9143 byl strojvedoucím řízen z kabiny strojvedoucího vedoucího HDV 471.008-3;

- HDV 471.008-3 bylo vybaveno registračním rychloměrem s elektronickým záznamem dat typu METRA LT, č. 8003;
- ohledáním DV vlaku Os 9143 nebyly zjištěny závady v technickém stavu;

- vlak Os 9419 byl tvořen dvojicí elektrických dvoupodlažních jednotek 471 (Škoda 1Ev) sestávající ze 6 níže uvedených DV v pořadí:
 - CZ-ČD 94 54 1 471 020-8 (dále jen 471.020-8) – dvoupodlažní elektrický vůz,
 - CZ-ČD 94 54 1 071 020-2 (dále jen 071.020-2) – dvoupodlažní vložený vůz,
 - CZ-ČD 94 54 1 971 020-3 (dále jen 971.020-3) – dvoupodlažní řídicí vůz,
 - CZ-ČD 94 54 1 971 041-9 (dále jen 971.041-9) – dvoupodlažní řídicí vůz,
 - CZ-ČD 94 54 1 071 041-8 (dále jen 071.041-8) – dvoupodlažní vložený vůz,
 - CZ-ČD 94 54 1 471 041-4 (dále jen 471.041-4) – dvoupodlažní elektrický vůz.

Vlak Os 9419 byl strojvedoucím řízen z kabiny strojvedoucího vedoucího HDV 471.020-8;

- HDV 471.020-8 bylo vybaveno registračním rychloměrem s elektronickým záznamem dat typu Unicontrols-Tramex RE1xx, č. 5032;
- ohledáním DV vlaku Os 9419 nebyly zjištěny závady v technickém stavu;
- na DV vlaků Os 9143 a Os 9419 nebyly zjištěny žádné průkazné stopy, jež by prokázaly jejich účast na MU, viz bod 2.3 této ZZ.

Pouze na čele HDV 471.020-8, které bylo řazené v čele vlaku Os 9419, byl zjištěn otěr provozního prachu oválného tvaru o rozměrech cca 25,5 x 12 cm, nacházející se 129 až 141 cm vlevo od podélné osy DV (v místě zaoblení čela HDV), ve výšce 91,3 až 116,8 cm nad temenem koleje. Protože otěr neobsahoval sebemenší průkazné stopy dokládající čas vzniku otěru a skutečnost, že vznikl následkem kontaktu DV s bezpečnostní hlídkou 2, nebylo možné předmětný otěr považovat za důkaz. Pod tímto otěrem byla zjištěna drobná tvarová deformace rohové plenty mezi skříní a smetadlem HDV. Ta však vzhledem k pokrytí provozními nečistotami vznikla nepochybně výrazně dříve, než byl vznik MU;

- ověřením viditelnosti osoby oděné do oranžové reflexní vesty, ležící v travnatém porostu ve směru do Lysé n. L. vlevo TK č. 2, a to v místě nalezení smrtelně zraněné bezpečnostní hlídky 2, bylo zjištěno, že při pohledu zpět podél soupravy vlaku z levého bočního okna kabiny strojvedoucího HDV řady 471 byla tato zřetelně viditelná do vzdálenosti 21 m za místem vzniku MU, ze vzdálenosti od 21 m do 42 m za místem vzniku MU byla osoba viditelná omezeně (pouze některé části jejího těla) a ze vzdálenosti větší než 42 m za místem vzniku MU nebylo možné danou osobu zahlédnout vůbec.

Povětrnostní podmínky: oblačno s přeháňkami, + 18 °C, vítr, viditelnost nebyla povětrnostními podmínkami snížena.

Geografické údaje: členitý terén, místo MU se nacházelo na nízkém náspu v blízkosti souběžné obslužné pozemní komunikace.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU byla usmrcena osoba vykonávající činnost bezpečnostní hlídky 2.

Škoda na DV, přepravovaných věcech, zavazadlech, součástech dráhy, životním prostředí a jiném majetku nevznikla.

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

MU neměla jiné následky ani dopad na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů, vyjma provozovatelem dráhy zavedené bezpečnostní neoznačené pomalé jízdy 10 km·h⁻¹ po vzniku MU v km 3,500 až 3,700 po dobu šetření a odstraňování následků MU v obousměrně pojížděné TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD, a. s.):

- strojvedoucí vlaku Os 9143, zaměstnanec ČD, a. s.;
- strojvedoucí vlaku Os 9419, zaměstnanec ČD, a. s.

Třetí strana:

- stavbyvedoucí, vedoucí prací, zaměstnanec EUROVIA;
- stavbyvedoucí, člen pracovní skupiny pověřený vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací, zaměstnanec EUROVIA;
- bezpečnostní hlídka 1, osoba poskytnutá fyzickou podnikající osobou;
- bezpečnostní hlídka 2, zaměstnanec společnosti ANIRAM, s. r. o.;
- bezpečnostní hlídka 3, fyzická podnikající osoba.

Ostatní osoby, svědci:

- výpravčí 1 (výpravčí vnitřní služby) žst. Lysá n. L., zaměstnanec SŽ, s. o.;
- výpravčí 2 (výpravčí vnější služby) žst. Lysá n. L., zaměstnanec SŽ, s. o.;
- výpravčí žst. Čelákovice, zaměstnanec SŽ, s. o.;
- strojvedoucí vlaku Os 9422, zaměstnanec ČD, a. s.;
- hlavní stavbyvedoucí, ředitel stavby, zaměstnanec EUROVIA;
- stavbyvedoucí, koordinátor stavby, zaměstnanec EUROVIA.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Lysá n. L. – Praha-Vysočany, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, s. o., se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Lysá n. L. – Praha-Vysočany, byla SŽ, s. o.

Dopravcem vlaku Os 9143 a Os 9419 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ, s. o., a dopravcem ČD, a. s., dne 20. 1. 2020, s účinností od 23. 1. 2020.

Zhotovitelem stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“ byla společnost „Lysá“ na základě smlouvy „Smlouva o dílo na zhotovení stavby Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“, číslo smlouvy objednatele E618-S-1516/2019, uzavřené dne 3. 5. 2019, mezi společnostmi „Lysá“

a objednatelem SŽ, s. o. (dříve Správa železniční dopravní cesty, státní organizace), Stavební správa západ (dále jen Smlouva o dílo na zhotovení stavby). Účastníky společnosti „Lysá“ byla na základě smlouvy „Společenská smlouva č. 1524.912045JST“, uzavřené dne 14. 12. 2018, společnost EUROVIA, GJW Praha spol. s r. o., a Elektrizace železnic Praha, a. s.

Součástí Smlouvy o dílo na zhotovení stavby jsou podle čl. 1 písm. c) a d) mj.:

- „Zvláštní podmínky pro stavby Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy České republiky, dne 6. 6. 2017, pod č. j.: 78/2017-910-IZD/1, ve kterých je v čl. 1 bodu 4.8 „Bezpečnost práce“ mj. uvedeno: „Zhotovitel je povinen dodržovat veškeré platné technické a právní předpisy, týkající se zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ...“;
- „TECHNICKÉ SPECIFIKACE VŠEOBECNÉ TECHNICKÉ PODMÍNKY ZHOTOVENÍ STAVBY VTP/R/F06/18“, ze dne 24. 10. 2018, ve kterých je v bodu 12 „PRÁVNÍ PŘEDPISY“ uveden výčet právních předpisů a technických dokumentů, jimiž je zhotovitel povinen se řídit. Mezi těmito dokumenty je také vnitřní předpis SŽDC Bp1.

Stavební práce v neprovozované vyloučené TK č. 1 ve dnech 15. až 20. 6. 2020, tzn. také v době vzniku MU, realizovala společnost EUROVIA, odštěpný závod oblast Železniční stavby a mosty, závod Železniční stavby, se sídlem Brožíkova 564, 530 09 Pardubice.

Stavební práce pro společnost EUROVIA realizovala ve dnech 15. až 20. 6. 2020 mj.:

- společnost MATADEX, s. r. o., se sídlem Husinecká 903/10, 130 00 Praha 3, a to na základě objednávky č. 4245412410 pro realizaci stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“, ze dne 9. 6. 2020, jejíž zaměstnanci vykonávali práce související se zajištěním bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, požární ochrany a ochrany životního prostředí;
- společnost Manitas group, s. r. o., se sídlem Vrbčany 8, 280 02 Kolín, na základě smlouvy „Smlouva o dílo“, číslo smlouvy objednatele: PP 004-0425-20, číslo objednávky objednatele: 4244400532, „NA REALIZACI ČÁSTI STAVBY „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)““, ze dne 1. 8. 2020, uzavřené mezi společnostmi EUROVIA a Manitas group, s. r. o., jejíž zaměstnanci mj. vykonávali činnost bezpečnostních hlídek.
Společnost Manitas group, s. r. o., pro zajištění požadovaného počtu zaměstnanců vykonávajících mj. bezpečnostní hlídky uzavřela smlouvu „Smlouva o dílo“, číslo smlouvy objednatele: SoD 022020, „NA REALIZACI ČÁSTI STAVBY „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)““, ze dne 22. 1. 2020, se společností ANIRAM, s. r. o., se sídlem Sedláčkova 209/16, 301 00 Plzeň;
- fyzická podnikající osoba, a to na základě smlouvy „Smlouva o dílo“, číslo smlouvy objednatele: PP 004-0425-20, číslo objednávky objednatele: 4244400532, ze dne 28. 8. 2019, uzavřené se společností EUROVIA, která poskytla ve výše uvedených dnech 3 osoby pro činnost na stavbě, resp. pro výkon činnosti bezpečnostní hlídky.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Os 9143	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	79,2	HDV:	471.008-3	PE
Počet náprav:	12	DV:	071.008-7	R
Hmotnost (t):	180	ŘDV:	971.008-8	R
Potřebná brzdící procenta (%):	111			
Skutečná brzdící procenta (%):	121			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 9143:

- výchozí stanicí byla žst. Lysá n. L., cílovou žst. Strančice;
- vlak byl sestaven výlučně z vozů pro přepravu cestujících;
- držitelem všech DV byly ČD, a. s.;
- veškerá DV měla v době vzniku MU platnou technickou kontrolu;
- skutečný stav vlaku odpovídal vlakové dokumentaci.

HDV 471.008-3 bylo v době vzniku MU, v souladu s odst. 5, části II, Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem METRA LT, č. 8003. Ze zaznamenaných dat o jízdě vlaku Os 9143 od zastavení v žst. Lysá n. L. do zastavení na zastávce Čelákovice-Jiřina, po zohlednění korekce času -8 s a zaokrouhlení časových údajů na celé sekundy, dráhových údajů na celé metry a rychlostních údajů na celé km·h⁻¹, mj. vyplývá:

• ve 14:40:58 h	vlak uveden do pohybu v žst. Lysá n. L. (na odjezdu byl zpožděn o necelou 1 min);
• ve 14:42:50 h	vlak rychlostí 48 km·h ⁻¹ minul úroveň přenosného návěstidla s návěstí „Začátek pomalé jízdy“. Vlak se nacházel ve vzdálenosti 2 445 m před místem vzniku MU;
• ve 14:42:59 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky zahájil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 41 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 2 246 m před místem vzniku MU;
• ve 14:43:02 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky ukončil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 41 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 2 206 m před místem vzniku MU;
• ve 14:43:03 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky zahájil dávání zvukové návěsti „Pozor“, jež ukončil ve stejné sekundě. Vlak jedoucí rychlostí 41 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 2 193 m před místem vzniku MU;

• ve 14:43:54 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky zahájil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 44 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 1 550 m před místem vzniku MU;
• ve 14:43:55 h	strojvedoucí obsluhou výše uvedeného ovládacího prvku ukončil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 44 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 1 538 m před místem vzniku MU;
• ve 14:44:31 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky zahájil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 42 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 1 113 m před místem vzniku MU;
• ve 14:44:34 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky ukončil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 42 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 1 072 m před místem vzniku MU;
• ve 14:45:29 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky zahájil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 48 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 462 m před místem vzniku MU;
• ve 14:45:32 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky ukončil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 49 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 422 m před místem vzniku MU;
• ve 14:46:03 h	vlak rychlostí 49 km·h⁻¹ projel místem vzniku MU. Ve stejné sekundě, a to 3 m za místem vzniku MU, strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky zahájil dávání zvukové návěsti „Pozor“;
• ve 14:46:05 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky ukončil dávání zvukové návěsti „Pozor“. Vlak jedoucí rychlostí 49 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 30 m za místem vzniku MU;
• ve 14:46:06 h	strojvedoucí obsluhou ovládacího prvku lokomotivní houkačky zahájil dávání zvukové návěsti „Pozor“, které ukončil ve stejné sekundě. Vlak jedoucí rychlostí 49 km·h ⁻¹ se nacházel ve vzdálenosti 43 m za místem vzniku MU;
• ve 14:48:02 h	vlak po minutí přenosného návěstidla s návěstí „Konec pomalé jízdy“ začal zvyšovat rychlost nad 50 km·h ⁻¹ ;
• ve 14:49:50 h	vlak zastavil na zastávce Čelákovice-Jiřina;
• v celém úseku jízdy:	<ul style="list-style-type: none"> ○ byla mobilní část vlakového zabezpečovače zapnuta a strojvedoucím v celém průběhu jízdy vlaku periodicky obsluhována, přičemž mobilní částí vlakového zabezpečovače nebyly na HDV přenášeny žádné informace, ○ nejvyšší dovolená rychlost vlaku 50 km·h⁻¹ v místě vzniku MU nebyla překročena.

Vlak:	Os 9419	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	158,4	HDV:	471.020-8	PE
Počet náprav:	24	DV:	071.020-2	R
Hmotnost (t):	360	ŘDV:	971.020-3	R
Potřebná brzdící procenta (%):	110	ŘDV:	971.041-9	R
Skutečná brzdící procenta (%):	121	DV:	071.041-8	R
Chybějící brzdící procenta (%):	0	HDV:	471.041-4	PE
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 9419:

- výchozí stanicí byla žst. Praha Masarykovo nádraží, cílovou žst. Milovice;
- vlak byl sestaven výlučně z vozů pro přepravu cestujících;
- držitelem všech DV byly ČD, a. s.;
- veškerá DV měla v době vzniku MU platnou technickou kontrolu;
- skutečný stav vlaku odpovídal vlakové dokumentaci.

HDV 471.020-8 bylo v době vzniku MU, v souladu s odst. 5, části II, Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem RE1xx, č. 5032. Ze zaznamenaných dat o jízdě vlaku Os 9419 od zastavení na zastávce Čelákovice-Jiřina do zastavení vlaku Os 9419 v žst. Lysá n. L., zaokrouhlení časových údajů na celé sekundy, dráhových údajů na celé metry a rychlostních údajů na celé km·h⁻¹, mj. vyplývá:

• ve 14:55:07 h	vlak uveden do pohybu na zastávce Čelákovice-Jiřina (na odjezdu byl zpožděn o 2 min). Nacházel se ve vzdálenosti 3 200 m před místem vzniku MU;
• ve 14:55:53 h	vlak po ujetí 446 m od rozjezdu ze zastávky a následným snížením rychlosti dosáhl 50 km·h ⁻¹ . V průběhu další jízdy byla rychlost vlaku udržována na konstantní hodnotě 50 km·h ⁻¹ ;
• ve 14:59:12 h	vlak rychlostí 50 km·h⁻¹ projel místem vzniku MU;
• ve 14:59:17 h	strojvedoucí při rychlosti 50 km·h ⁻¹ zavedl rychločinné brzdění vlaku obsluhou jízdní páky. Ve stejném čase je registrován rychlý pokles tlaku v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy (dále jen hlavní potrubí) ze jmenovité hodnoty 4,975 bar na 2,975 bar, a to ve vzdálenosti 74 m za místem vzniku MU;
• ve 14:59:21 h	strojvedoucí při rychlosti 43 km·h ⁻¹ manipulací s jízdní pákou započal snižovat brzdící účinek vlaku – tlak v hlavním potrubí začal narůstat. Vlak se nacházel 128 m za místem vzniku MU;
• ve 14:59:27 h	strojvedoucí při rychlosti 15 km·h ⁻¹ zavedl opět rychločinné brzdění vlaku obsluhou jízdní páky, a to ve vzdálenosti 177 m za místem vzniku MU. Rychločinné brzdění vlaku ukončil o 1 s později ve vzdálenosti 182 m za místem vzniku MU;

• ve 14:59:34 h	vlak zastavil 193 m za místem vzniku MU;
• v 15:00:12 h	vlak po mimořádném zastavení na trati uveden do pohybu;
• v 15:00:59 h	po ujetí 450 m vlak dosáhl rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, která byla dále udržována na konstantní hodnotě;
• v 15:05:10 h	vlak zastavil v žst. Lysá n. L.;
• v celém úseku jízdy vlaku:	
○ byla jízda vlaku řízena v režimu automatické regulace rychlosti,	
○ byla mobilní část vlakového zabezpečovače zapnuta a strojvedoucím v celém průběhu jízdy vlaku periodicky obsluhována, přičemž mobilní částí vlakového zabezpečovače nebyly na HDV přenášeny žádné informace;	
○ nebyla dána zvuková návěst „Pozor“,	
○ nejvyšší dovolená rychlost vlaku $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ v místě vzniku MU nebyla překročena.	

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Obě TK mezi žst. Lysá n. L. a Čelákovice byly ve směru od žst. Lysá n. L., a to od km 0,863 do km 2,034, tzn. do vzdálenosti 1 611 m před místem vzniku MU, vedeny v přímém směru. Od km 2,034 do km 2,186, tzn. do vzdálenosti 1 459 m před místem vzniku MU, v pravém oblouku o poloměru 10 000 m bez přechodnic a převýšení kolejnicových pásů. Od km 2,186 do km 3,541, tzn. do vzdálenosti 104 m před místem vzniku MU, v přímém směru. Od km 3,541 (přes místo vzniku MU) do km 3,964, tzn. do vzdálenosti 319 m za místem vzniku MU, v pravém oblouku o poloměru 10 000 m bez přechodnic a převýšení kolejnicových pásů. Od km 3,964 do km 4,107, tzn. do vzdálenosti 462 m za místem vzniku MU, v přímém směru. Od km 4,107 do km 4,416, tzn. do vzdálenosti 771 m za místem vzniku MU, v levém oblouku o poloměru 631 m s přechodnicemi a převýšením kolejnicových pásů 57 mm. Od km 4,416 do km 4,739, tzn. do vzdálenosti 1 094 m za místem vzniku MU, v přímém směru, kdy v TK č. 1 přes krátký levostranný a navazující pravostranný oblouk o poloměru 3 500 m bez přechodnic a převýšení kolejnicových pásů pro rektifikaci osové vzdálenosti obou TK s napojením na konec výhybky č. 2 v km 4,825 Odb. Káraný, nacházející se ve vzdálenosti 1 180 m za místem vzniku MU.

TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný byla v místě vzniku MU vedena v průměrném klesání 0 ‰ až 1,15 ‰ v úrovni okolního terénu na nízkém náspu. Od železničního přejezdu P3611 v km 2,832, tzn. ve směru od žst. Lysá n. L. ve vzdálenosti 813 m před místem vzniku MU, byla souběžně s tratí vpravo TK č. 2 vedena obslužná pozemní komunikace s hlinitopísčítým povrchem.

Mezistaniční úseky Lysá n. L. – Odb. Káraný a Odb. Káraný – Čelákovice byly vybaveny TZZ 3. kategorie – obousměrnými automatickými hradly typu AH-88A s TS, které při správné činnosti eliminovalo současnou jízdu vlaků opačných směrů mezi dvěma sousedními dopravami, tzn. mezi žst. Lysá n. L. a Odb. Káraný, resp. Odb. Káraný a žst. Čelákovice, po téže TK. Činnost TZZ byla v závislosti na jízdě DV automatická, volnost prostorových oddílů byla kontrolována kolejovými úseky. Ovládací prvky TZZ byly integrovány do JOP umístěných v dopravních kancelářích žst. Lysá n. L. a Čelákovice.

Dopravny – Lysá n. L., Odb. Káraný a žst. Čelákovice byly vybaveny SZZ 3. kategorie – elektronickými stavědly typu ESA 44 ovládanými z JOP, jež byla situována v dopravních

kancelářích žst. Čelákovice a Lysá n. L. Při řízení drážní dopravy v úsecích dráhy žst. Lysá n. L. – Odb. Káraný – žst. Čelákovice ovládal:

- výpravčí 1 žst. Lysá n. L.:
 - SZZ žst. Lysá n. L.,
 - v součinnosti s výpravčím žst. Čelákovice TZZ v mezistaničním oddílu Lysá n. L. – Odb. Káraný ;
- výpravčí žst. Čelákovice:
 - SZZ Odb. Káraný a žst. Čelákovice,
 - v součinnosti s výpravčím 1 žst. Lysá n. L. TZZ v mezistaničním oddílu Lysá n. L. – Odb. Káraný,
 - TZZ v mezistaničním oddílu Odb. Káraný – Čelákovice.

Z analýzy dat zaznamenaných TPC 1 SZZ žst. Lysá n. L., která mj. obsahovala úkony prováděné obsluhujícím zaměstnancem – výpravčím 1 žst. Lysá nad Labem, mj. vyplývá:

• ve 14:33:48 h	normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 5826 ze SK č. 5 od hlavního (odjezdového) návěstidla (dále jen odjezdové návěstidlo) L5 přes výhybky č. 59, 60, 63a/b a 71 na TK č. 2 Lysá nad Labem – Odb. Káraný;
• ve 14:33:54 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od odjezdového návěstidla L5 na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný byla postavena vlaková cesta pro odjezd vlaku Os 5826. Odjezdové návěstidlo L5 začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a volno“;
• ve 14:35:00 h	přední čelo vlaku Os 5826 minulo odjezdové návěstidlo L5 a následně vjelo na pražské zhlaví žst. Lysá n. L. O 1 s později automatickou činností SZZ změněna návěst odjezdového návěstidla L5 z návěsti „Rychlost 40 km/h a volno“ na návěst „Stůj“;
• ve 14:35:07 h	vlak Os 5826 uvolnil SK č. 5 a vjel celý na pražské zhlaví žst. Lysá n. L.;
• ve 14:36:25 h	přední čelo vlaku Os 5826 minulo hlavní (vjezdové) návěstidlo (dále jen vjezdové návěstidlo) 2PS žst. Lysá n. L. (opačného směru) a o 7 s později vjel celý vlak na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný;
• ve 14:40:28 h	normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 9143 ze SK č. 4 od odjezdového návěstidla L4 žst. Lysá n. L., přes výhybky č. 51, 53, 54, 57, 58, 61, 63a/b a 71, na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný;
• ve 14:40:47 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od odjezdového návěstidla L4 na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný byla postavena vlaková cesta pro odjezd vlaku Os 9143. Odjezdové návěstidlo L4 začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a volno“;

<ul style="list-style-type: none"> • ve 14:41:36 h 	<p>přední čelo vlaku Os 9143 minulo odjezdové návěstidlo L4 a následně vjelo na pražské zhlaví žst. Lysá n. L. O 1 s později automatickou činností SZZ změněna návěst odjezdového návěstidla L4 z návěsti „Rychlost 40 km/h a volno“ na návěst „Stůj“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ve 14:42:49 h 	<p>přední čelo vlaku Os 9143 minulo vjezdové návěstidlo 2PS žst. Lysá n. L. (opačného směru) a o 5 s později vjel celý vlak na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ve 14:51:44 h 	<p>na základě žádosti o změnu TS udělil výpravčí 1 žst. Lysá n. L. obsluhou TZZ výpravčímu žst. Čelákovice TS v TK č. 2 pro jízdu vlaku z Odb. Káraný do žst. Lysá n. L.;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ve 14:54:40 h 	<p>normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 9419 z TK č. 2 Odb. Káraný – Lysá n. L. od vjezdového návěstidla 2PS, přes výhybky č. 71, 63a/b a 61, na SK č. 3 žst. Lysá n. L.;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ve 14:54:48 h 	<p>po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od vjezdového návěstidla 2PS na SK č. 3 žst. Lysá n. L. byla postavena vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 9419. Vjezdové návěstidlo 2PS začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a výstraha“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • v 15:03:22 h 	<p>přední čelo vlaku Os 9419 minulo vjezdové návěstidlo 2PS a následně vjel vlak na záhlaví žst. Lysá n. L.;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • v 15:04:30 h 	<p>vlak Os 9419 vjel na SK č. 3. O 13 s později opustila DV tohoto vlaku pražské zhlaví a celý vlak vjel na SK č. 3 žst. Lysá n. L.;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • v 15:04:51 h 	<p>na základě žádosti o změnu TS udělil výpravčí žst. Čelákovice obsluhou TZZ výpravčímu 1 žst. Lysá n. L. TS v TK č. 2 pro jízdu vlaku z Odb. Káraný do žst. Lysá n. L.;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • v 15:05:47 h 	<p>normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 9422 ze SK č. 4 žst. Lysá n. L. od odjezdového návěstidla L4, přes výhybky č. 51, 53, 54, 57, 58, 61, 63a/b a 71, na TK č. 2 žst. Lysá n. L. – Odb. Káraný;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • v 15:06:07 h 	<p>po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od odjezdového návěstidla L4 na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný byla postavena vlaková cesta pro odjezd vlaku Os 9422. Odjezdové návěstidlo L4 začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a volno“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • v 15:06:52 h 	<p>přední čelo vlaku Os 9422 minulo odjezdové návěstidlo L4 a vlak následně vjel na pražské zhlaví žst. Lysá n. L. O 2 s později automatickou činností SZZ změněna návěst odjezdového návěstidla L4 z návěsti „Rychlost 40 km/h a volno“ na návěst „Stůj“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> • v 15:08:30 h 	<p>přední čelo vlaku Os 9422 minulo vjezdové návěstidlo 2PS žst. Lysá n. L. (opačného směru) a o 8 s později a vjel celý vlak na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný.</p>

Z analýzy dat zaznamenaných TPC 1 SZZ žst. Čelákovice a dálkově řízené Odb. Káraný, která obsahovala úkony prováděné obsluhujícím zaměstnancem – výpravčím žst. Čelákovice, mj. vyplývá:

• ve 14:35:51 h	normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 5826 z TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný od vjezdového návěstidla 2L Odb. Káraný, přes výhybky č. 2 a 3, na TK č. 2 Odb. Káraný – žst. Čelákovice;
• ve 14:35:58 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od vjezdového návěstidla 2L Odb. Káraný na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Os 5826. Vjezdové návěstidlo 2L Odb. Káraný začalo návěstit návěst „Volno“;
• ve 14:40:35 h	přední čelo vlaku Os 5826 minulo vjezdové návěstidlo 2L Odb. Káraný a o 1 s později automatickou činností SZZ změněna návěst vjezdového návěstidla 2L z návěsti „Volno“ na návěst „Stůj“;
• ve 14:41:44 h	přední čelo vlaku Os 5826 minulo vjezdové návěstidlo 2S Odb. Káraný (opačného směru) a o 10 s později vjel celý vlak na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice;
• ve 14:45:14 h	normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 9143 z TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný od vjezdového návěstidla 2L přes výhybky č. 2 a 3 na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice;
• ve 14:45:18 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od vjezdového návěstidla 2L Odb. Káraný na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Os 9143. Vjezdové návěstidlo 2L Odb. Káraný začalo návěstit návěst „Volno“;
• ve 14:47:18 h	přední čelo vlaku Os 9143 minulo vjezdové návěstidlo 2L Odb. Káraný a o 1 s později automatickou činností SZZ změněna návěst vjezdového návěstidla 2L z návěsti „Volno“ na návěst „Stůj“;
• ve 14:48:23 h	přední čelo vlaku Os 9143 minulo vjezdové návěstidlo 2S Odb. Káraný (opačného směru) a o 5 s později a vjel celý vlak na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice;
• ve 14:51:28 h	výpravčí žst. Čelákovice obsluhou TZZ změnil TS v TK č. 2 pro jízdu vlaku opačného směru, tzn. ze žst. Čelákovice na Odb. Káraný;
• ve 14:51:39 h	normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 9419 ze SK č. 1 od odjezdového návěstidla S1 žst. Čelákovice, přes výhybky č. 6, 3 a 2, na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice;
• ve 14:51:42 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od odjezdového návěstidla S1 žst. Čelákovice na TK č. 2 žst. Čelákovice – Odb. Káraný byla postavena vlaková cesta pro odjezd vlaku Os 9419. Odjezdové návěstidlo S1 začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a volno“;

• ve 14:51:44 h	na základě žádosti o změnu TS udělil výpravčí 1 žst. Lysá n. L. obsluhou TZZ výpravčímu žst. Čelákovice TS v TK č. 2 pro jízdu vlaku z Odb. Káraný do žst. Lysá n. L.;
• ve 14:53:08 h	normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 9419 z TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice od vjezdového návěstidla 2S Odb. Káraný, přes výhybky č. 3 a 2, na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný;
• ve 14:53:14 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od vjezdového návěstidla 2S Odb. Káraný na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Os 9419. Vjezdové návěstidlo 2S Odb. Káraný začalo návěstit návěst „Volno“;
• ve 14:57:03 h	přední čelo vlaku Os 9419 minulo vjezdové návěstidlo 2S Odb. Káraný a o 1 s později automatickou činností SZZ změněna návěst vjezdového návěstidla 2S z návěsti „Volno“ na návěst „Stůj“;
• ve 14:58:12 h	přední čelo vlaku Os 9419 minulo vjezdové návěstidlo 2L Odb. Káraný (opačného směru) a o 15 s později a vjel celý vlak na TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný;
• v 15:03:50 h	normální obsluhou SZZ provedeny úkony pro jízdu vlaku Os 9422 z TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný od vjezdového návěstidla 2L Odb. Káraný přes výhybky č. 2 a 3 na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice;
• v 15:03:56 h	po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty od vjezdového návěstidla 2L Odb. Káraný na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice byla postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Os 9422. Vjezdové návěstidlo 2L Odb. Káraný začalo návěstit návěst „Volno“;
• v 15:04:51 h	na základě žádosti o změnu TS výpravčí žst. Čelákovice udělil obsluhou SZZ výpravčímu 1 žst. Lysá n. L. TS v TK č. 2 pro jízdu vlaku ze žst. Lysá n. L. na Odb. Káraný;
• ve 15:12:41 h	přední čelo vlaku Os 9422 minulo vjezdové návěstidlo 2L Odb. Káraný a o 1 s později automatickou činností SZZ změněna návěst vjezdového návěstidla 2L z návěsti „Volno“ na návěst „Stůj“;
• ve 15:13:50 h	přední čelo vlaku Os 9422 minulo vjezdové návěstidlo 2S Odb. Káraný (opačného směru) a o 10 s později vjel celý vlak na TK č. 2 Odb. Káraný – Čelákovice.

Z výše uvedeného vyplývá, že všechna SZZ a TZZ vykazovala v době vzniku předmětné MU normální, tzn. bezporuchový stav.

Od 15. 6. 2020 probíhala v mezistaničních úsecích Lysá n. L. – Odb. Káraný a Odb. Káraný – Čelákovice plánovaná nepřetržitá výluka, a to rekonstrukce TK č. 1 Odb. Káraný – Lysá n. L. a Čelákovice – Odb. Káraný. Stavební práce na železničním svršku a železničním spodku TK č. 1 probíhaly dle ROV 63063 „Stavba Lysá nad Labem – Čelákovice, výstavba odb. Káraný“, etapy:

- A1 – kolejově vyloučená TK č. 1 Odb. Káraný – Lysá n. L.;
- C1 – kolejově vyloučená TK č. 1 Čelákovice – Odb. Káraný;
- E1 – napětově vyloučená TK č. 1 Odb. Káraný – Lysá n. L., a to od ÚO 401 Odb. Káraný po ÚO 403 žst. Lysá n. L.;
- G – napětově vyloučená TK č. 1 Lysá n. L. – Odb. Káraný, a to od ÚO 401 žst. Čelákovice po ÚO 401 Odb. Káraný.

Jízda vlaků mezi žst. Lysá n. L. – Odb. Káraný a Odb. Káraný – žst. Čelákovice byla uskutečňována obousměrně po TK č. 2. Stavební práce v neprovozované vyloučené TK č. 1 probíhaly v blízkosti provozované TK č. 2, viz bod 3.1.3 této ZZ, kdy v bodu 11 Bezpečnostní opatření ROV 63063 je uvedeno: „Bezpečnost práce na výluce bude zajištěna ve smyslu znění předpisu SŽDC Bp1, za bezpečnost zaměstnanců provádějících stavební práce odpovídají provádějící stavební organizace.“.

Nejvyšší dovolená rychlost, tzn. také vlaků Os 9143 a Os 9419, byla v místě vzniku MU v souladu s ROV 63063, vydaným SŽ, s. o., Oblastním ředitelstvím Praha, dne 27. 2. 2020, pod č. j.: 906/2020 SŽDC-OŘ PHA-NŘP, a to v km 1,200 až 6,280 TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný a Odb. Káraný – Čelákovice, 50 km·h⁻¹.

Pro rekonstrukci TK č. 1 byla zvolena technologie sanace pražcového podloží bez snášení kolejového roštu pomocí sanačního stroje PM 200-2R pracujícího v technologické lince se soupravou speciálních TDV (9 TDV pro dopravu materiálu s výsypnou jednotkou MFS 100, kontejnery a 2 portálovými jeřáby). Sanační stroj pracoval nepřetržitě 24 h denně. Obsluhující zaměstnanci pracovali ve 12 h směnách, se začátkem denní směny v 6 h a koncem směny v 18 h, resp. se začátkem noční směny v 18 h a koncem směny následující den v 6 h ráno. Dne 18. 6. 2020 na denní směně pracovalo ve vyloučené neprovozované TK č. 1 celkem 22 zaměstnanců, vč. 3 zaměstnanců vykonávajících činnost bezpečnostní hlídky, viz bod 3.1.3 této ZZ. Podle písemného potvrzení převzetí funkce bezpečnostní hlídky – záznamu „Záznam o denním poučení zaměstnanců na stavbě: „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“ a v prohlášení zaměstnanců o provedení poučení zplnomocněným pracovníkem (stavbyvedoucím) EUROVIA o chování bezpečnostních hlídek na stavbě „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)“ u pracovního místa dle předpisu SŽDC Bp 1 – o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“ (dále jen Záznam o převzetí funkce bezpečnostní hlídky) měla bezpečnostní hlídku 1, 2 a 3 vykonávat fyzická podnikající osoba, spolu s dalšími dvěma osobami poskytnutých touto osobou. Ve skutečnosti bezpečnostní hlídku 1 vykonávala osoba poskytnutá fyzickou podnikající osobou, bezpečnostní hlídku 2 vykonával zaměstnanec společnosti ANIRAM, s. r. o., a bezpečnostní hlídku 3 vykonávala fyzická podnikající osoba, viz bod 4.1.7 této ZZ.

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

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, vč. osob ve smluvním vztahu:

- výpravčí 1 žst. Lysá n. L. – Zápis se zaměstnancem:
 - cca v 15:30 h mu strojvedoucí vlaku Os 9136 jedoucí od žst. Milovice do žst. Lysá n. L. ohlásil, že mezi Odb. Káraný a žst. Lysá n. L. leží člověk a na místě je již PČR. Událost ohlásil podle Ohlašovacího rozvrhu,
 - krátce na to mu provozní dispečer oddělení operativního řízení provozu CDP Praha dal pokyn, aby prokazatelným způsobem zpravoval strojvedoucí vlaků ve směru do Čelákovic o bezpečnostní neoznačené pomalé jízdě 10 km·h⁻¹ v TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný v km 3,500 až 3,700;
- výpravčí 2 žst. Lysá n. L. – Zápis se zaměstnancem:
 - o vzniku MU byl informován se zpožděním, kdy mu provozní dispečer oddělení operativního řízení provozu CDP Praha dal pokyn, aby prokazatelným způsobem zpravoval strojvedoucí vlaků ve směru do Čelákovic o bezpečnostní neoznačené pomalé jízdě 10 km·h⁻¹ v TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný v km 3,500 až 3,700;
- výpravčí žst. Čelákovice – Zápis se zaměstnancem:
 - cca v 15:40 h byl při telefonické komunikaci s provozním dispečerem oddělení operativního řízení provozu CDP Praha požádán, aby prokazatelným způsobem zpravoval strojvedoucí vlaků ve směru do Lysé n. L. o bezpečnostní neoznačené pomalé jízdě 10 km·h⁻¹ v TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný v km 3,500 až 3,700, a to z důvodu nálezu usmrčené osoby v blízkosti provozované TK č. 2;
- strojvedoucí vlaku Os 9143 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - v průběhu směny dne 18. 6. 2020 řídil DV vlaku Os 9143 z výchozí žst. Lysá n. L. do Strančic,
 - v žst. Lysá n. L. byl výpravčím 2 zpraven písemným rozkazem o pomalé jízdě 50 km·h⁻¹ v TK č. 2 Lysá n. L. – Čelákovice,
 - cca 500 m za úrovní přenosného návěstidla „Začátek pomalé jízdy“ se v neprovozované vyloučené TK č. 1, a to za železničním přejezdem P3611 v km 2,832, nacházel pracovní vlak,
 - když viděl první osoby pohybující se u pracovního místa, začal dávat lokomotivní houkačkou opakovaně návěst „Pozor“. Tuto návěst dával opakovaně také při jízdě kolem sanačního stroje,
 - zaregistroval, že na sanačním stroji blikala oranžová výstražná světla majáků. Zda byla současně dáována zvuková výstraha, si nevybavuje,
 - osoby pracující u sanačního stroje se nacházely vně průjezdného průřezu jím pojížděné TK č. 2. Z jejich gestikulace bylo zřejmé, že o jízdě jeho vlaku věděly,
 - prostorem před a podél pracovního místa v neprovozované vyloučené TK č. 1 projel, aniž by zaregistroval jakýkoli zvuk doprovázející střet vlaku s osobou nebo překážkou (předmětem),
 - je přesvědčen, že i přes hluk vyvolaný prací sanačního stroje by náraz do předního čela HDV zaregistroval,
 - v průběhu jízdy s nikým nekomunikoval, a to ani prostřednictvím vozidlové radiostanice či mobilního telefonu,

- cca uprostřed sanačního stroje se vpravo u stroje nacházela obsluha výstražného zařízení stroje. V blízkosti sanačního stroje pak byly další osoby. Nevybavuje si, zda při jízdě k sanačnímu stroji viděl osobu střežící pracovní místo ze strany od žst. Lysá n. L.;
- strojvedoucí vlaku Os 9419 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - v průběhu směny dne 18. 6. 2020 řídil DV vlaku Os 9419 ze žst. Praha Masarykovo nádraží do Milovic. Souprava vlaku byla tvořena dvěma elektrickými jednotkami řady 471. Jízda probíhala bez závad, rovněž v technickém stavu přidělených DV neshledal závady,
 - ze žst. Čelákovice jel po TK č. 2. V kabině strojvedoucího byl sám, s nikým nekomunikoval, a to ani prostřednictvím vozidlové radiostanice či mobilního telefonu,
 - za železničním mostem přes Labe minul přenosné návěstidlo „Začátek pomalé jízdy“, od jehož úrovně pokračoval v jízdě rychlostí 50 km·h⁻¹. V prostoru Odb. Káraný viděl osoby v oranžových reflexních vestách,
 - v neprovozované vyloučené TK č. 1 se za železničním mostem přes Labe nacházelo HDV se soupravou TDV pro odvoz sypkého materiálu, následoval sanační stroj PM 200-2R, na kterém blikala výstražná světla – oranžové majáky, jež byly doprovázeny zvukem houkačky v kolísavém tónu,
 - při jízdě podél sanačního stroje se místy vířilo velké množství prachu, který mu omezoval výhled z kabiny strojvedoucího na trať,
 - zda se na TK č. 1 za sanačním strojem nacházela další DV, si nevybavuje,
 - cca 100 m za koncem sanačního stroje, v přímém úseku trati, náhle na krátkou chvíli postřehl v blízkosti předního čela vlaku, a to na železničním náspu vlevo TK č. 2, podle jeho vyjádření „něco oranžového“, přičemž žádný náraz ani jiný neobvyklý zvuk nezaregistroval,
 - vzdálenost, na kterou podle svého vyjádření viděl „něco oranžového“, nedokáže odhadnout. Při jízdě sledoval situaci před vlakem, přičemž periferně sledoval okolí. Zda se jednalo o osobu, nevěděl,
 - protože si nebyl jistý, co vlastně postřehl, a vzniklá situace ho překvapila, reflexivně zavedl obsluhou ovládacího prvku brzdění vlaku až do zastavení,
 - po mimořádném zastavení na trati pohledem z levého bočního okna kabiny strojvedoucího zkontroloval situaci podél vlaku vlevo. Protože nic mimořádného neviděl, uvedl vlak do pohybu a pokračoval v jízdě do žst. Lysá n. L. a následně do cílové žst. Milovice,
 - v žst. Milovice jej při přecházení na opačnou stranu soupravy DV vlakvedoucí zadní jednotky informoval, že mu cestující sdělil, že mezi žst. Čelákovice a Lysá n. L. zahlédl osobu ležící vedle TK,
 - po odjezdu ze žst. Milovice s vlakem do žst. Lysá n. L. se prostřednictvím telekomunikačního zařízení dotázal výpravčího žst. Lysá n. L., zda mu nebyl ohlášen vznik MU, resp. výskyt osoby u TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný. Výpravčí mu měl odvětit, že nikdo nic neohlásil,
 - ze žst. Lysá n. L. vezl vlak zpět do žst. Milovice, odkud pokračoval s dalším vlakem zpět, přes Lysou n. L., do Prahy, přičemž v žst. Lysá n. L. byl zpraven

- písemným rozkazem o bezpečnostní neoznačené pomalé jízdě 10 km·h⁻¹ v místě před sanačním strojem pracujícím v neprovozované vyloučené TK č. 1,
- před pracovním místem – místem práce sanačního stroje v neprovozované vyloučené TK č. 1 nebyla umístěna žádná varovná návěstidla,
 - při jízdě kolem pracovního místa – místa práce sanačního stroje, návěst „Pozor“ lokomotivní houkačkou nedával,
 - při jízdě kolem a za pracovním místem při jízdě vlaku Os 9419 vznik MU nezjistil;
- strojvedoucí vlaku Os 9422 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - v žst. Praha Masarykovo nádraží byl obsahem Všeobecného rozkazu pro vlak Os 9422 prokazatelným způsobem zpraven o pomalé jízdě 50 km·h⁻¹ v TK č. 2 Lysá n. L. – Čelákovice,
 - při jízdě po TK č. 2 Odb. Káraný – Lysá n. L. v místě bezpečnostní pomalé jízdy uviděl vlevo TK, a to v travnatém porostu vně průjezdného průřezu TK č. 2, ležící osobu, u které se nacházeli příslušníci Městské policie. Současně postřehl služební vozidlo Městské policie,
 - protože osoba nebyla viditelně zraněná, domníval se, že je pod vlivem alkoholu, a že Městská policie situaci řeší. Proto se více věnoval samotné jízdě a dění v neprovozované vyloučené TK č. 1, kde probíhaly stavební práce,
 - všechny osoby se v místě prací sanačního stroje nacházely za bezpečnostním lanem, žádná osoba nevstupovala ani nevystupovala z průjezdného průřezu jím pojižděné TK. Na sanačním stroji byla aktivní výstražná oranžová světla majáků,
 - o osobě ležící v blízkosti TK č. 2 a přítomnosti hlídky Městské policie nebyl předem informován,
 - ačkoli mu nebylo nařízeno při jízdě kolem pracovního místa v TK č. 1 dávat zvukovou návěst „Pozor“, tak pro jistotu tuto návěst opakovaně dával.

Souhrn podaných vysvětlení jiných osob a svědků:

- hlavní stavbyvedoucí, ředitel stavby – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - dne 17. 6. 2020 v 19:00 h nastoupil na noční směnu, kterou ukončil následující den v 6:00 h, kdy pracoviště – místo prací předal stavbyvedoucímu, vedoucímu prací,
 - v době vzniku MU nebyl v práci, nacházel se ve svém osobním volnu na nádraží v Berouně,
 - v 15:20 h mu stavbyvedoucí, koordinátor stavby, prostřednictvím mobilního telefonu, oznámil vznik MU, střet vlaku se zaměstnancem – bezpečnostní hlídkou u sanačního stroje PM 200-2R,
 - informace o MU nahlásil správci stavby zastupujícího SŽ, s. o., koordinátorovi BOZP a vedení společnosti EUROVIA (řediteli závodu železnice a specialistovi BOZP),
 - na stavbu přijel v 17:45 h. Provozovatele dráhy SŽ, s. o., o vzniku MU dále neinformoval, protože provozovatel dráhy byl již o vzniku MU informován PČR,

kteřá požádala o zavedení bezpečnostní pomalé jízdy při šetření a odstraňování následků MU,

- bezpečnostní hlídku 2 osobně neznal;
- stavbyvedoucí, koordinátor stavby – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - po příjezdu do kanceláře stavbyvedoucího v Čelákovících se dne 18. 6. 2020 věnoval vyřizování běžné agendy,
 - kolem 15:00 h odjel služebním vozidlem k mostu přes Labe, kde přestoupil do svého odstaveného služebního automobilu a odjel k sanačnímu stroji PM 200-2 R provést kontrolu prováděných prací,
 - v 15:13 h za jízdy služebním vozidlem mu telefonoval zástupce společnosti GJW Praha, spol. s r. o., který mu sdělil, že na stavbě se pohybuje PČR a že došlo ke střetu vlaku s osobou, která má vestu s nápisem EUROVIA,
 - v 15:15 h v průběhu jízdy k sanačnímu stroji, prostřednictvím mobilního telefonu komunikoval se stavbyvedoucím, vedoucím prací, kterému sdělil, že jede na místo vzniku MU a aby tam přijel také,
 - v 15:16 h prostřednictvím mobilního telefonu hovořil se stavbyvedoucím, členem pracovní skupiny pověřeným vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací a následně v 15:17 h s ředitelem stavby, se kterým se vzájemně informovali o vzniklé události,
 - po příjezdu na místo MU tam byla již přítomna Městská Policie a stavbyvedoucí, člen pracovní skupiny pověřený vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací,
 - po příjezdu RZS Nymburk a prohlídce ležící osoby v blízkosti TK č. 2, konstatoval lékař smrt,
 - v 15:34 h po příjezdu PČR byl požádán o sdělení, s kým bezpečnostní hlídka 2 naposledy hovořila. Proto s PČR odjeli k sanačnímu stroji za ostatními členy bezpečnostní hlídky zjistit průběh události,
 - s bezpečnostní hlídkou 2 se osobně neznal;
- stavbyvedoucí, vedoucí prací – Záznamy o podaném vysvětlení DI:
 - během prací na zakázce stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo – Čelákovice (mimo))“ v souladu s Rozkazem o výluce ROV 63063 ve dnech 15. 6. 2020 do 20. 6. 2020 vykonával funkci stavbyvedoucího, vedoucího prací,
 - dne 18. 6. 2020 po příchodu na směnu v 5:30 h do kanceláře stavbyvedoucího v Čelákovících a po nástupu všech zaměstnanců na směnu provedl denní poučení, poučení o bezpečnosti práce a poučení bezpečnostních hlídek,
 - o provedení denního poučení o bezpečnosti práce a poučení bezpečnostních hlídek vyhotovil samostatné zápisy, které následně zaměstnanci podepsali,
 - po provedení kontroly ochranných pomůcek u všech zaměstnanců a provedené kontrole a přidělení vysílaček bezpečnostním hlídkám v počtu 3 vysílaček (4. vysílačka je vždy rezervní), které byly nabitě a funkční na kanále EUROVIA 5, dal pokyn k odchodu na jednotlivá pracoviště,

- po dobu své nepřítomnosti na místě prací pověřil plněním povinností vedoucího prací u sanačního stroje PM 200-2R člena pracovní skupiny. O pověření člena pracovní skupiny plněním povinností vedoucího prací provedl zápis v „Deníku BOZP a OŽP“,
- v době, kdy se nacházel v Kostomlatech nad Labem na nakládce DV pro sanační vlak, mu na jeho mobilní telefon telefonoval stavbyvedoucí, koordinátor stavby. Ve stejnou dobu měl na mobilním telefonu nepřijatou zprávu od stavbyvedoucího, člena pracovní skupiny jim pověřeného k plnění povinností vedoucího prací, přičemž stavbyvedoucí, koordinátor stavby, mu sdělil, že v obvodu stavby je nějaký problém, a že došlo ke střetu vlaku s osobou pracující na stavbě. Po ukončení hovoru ihned odjel na místo práce sanačního stroje PM 200-2R,
- v 15:17 h mu na jeho mobilní telefon telefonovala bezpečnostní hlídka 1 a informovala ho, že bezpečnostní hlídka 3 nemá odezvu – nehlásí se jí bezpečnostní hlídka 2 s tím, aby zjistil, co se stalo,
- za jízdy k místu, kde měla střežit bezpečnostní hlídka 2, mu v 15:19 h telefonoval stavbyvedoucí, člen pracovní skupiny pověřený vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací, který mu sdělil, že na místě vzniku MU je sražená bezpečnostní hlídka 2,
- v 15:23 h, v průběhu jízdy služebním motorovým vozidlem, oznámil řediteli stavby újmu na zdraví bezpečnostní hlídky,
- po příjezdu k místu vzniku MU, kde již byla přítomna PČR, zjistil, že bezpečnostní hlídka 2 má poraněnou hlavu a obličej a nehýbe se,
- bezpečnostní hlídku 2 osobně neznal. Po pracovní stránce osobu bezpečnostní hlídky 2 hodnotil jako rozumného, pracovitého, klidného a spolehlivého zaměstnance,
- sanační stroj PM 200-2R ve dnech 15. až 21. 6. 2020 v rámci nepřetržité výluky TK č. 1 pracoval nepřetržitě. Obsluhující zaměstnanci pracovali ve 12h směnách, se začátkem denní směny v 6 h a koncem směny v 18 h, resp. se začátkem noční směny v 18 h a koncem směny v 6 h ráno,
- místo práce sanačního stroje PM 200-2R bylo v rámci jednotlivých směn upravováno operativně a bylo zapsáno do Soupisu prací sanačního stroje,
- pro zajištění bezpečnosti zaměstnanců pracujících v blízkosti provozované TK č. 2 ve dnech 17. 6. a 18. 6. 2020 u sanačního stroje PM 200-2R pověřil výkonem bezpečnostní hlídky fyzickou podnikající osobu spolu s další osobou, jež fyzická podnikající osoba pro tento účel poskytla, a zaměstnance společnosti ANIRAM, s. r. o.,
- dokumentaci o zdravotní způsobilosti zaměstnanců k práci vykonávajících funkci bezpečnostní hlídky měl k dispozici, kontrolu a vizuální zjištění stavu při nástupu na směnu prováděl u všech zaměstnanců, vč. zaměstnanců pověřených výkonem bezpečnostní hlídky, sám,
- poučení bezpečnostních hlídek o jejich povinnostech a písemné převzetí funkcí bylo jimi písemně potvrzováno výlučně v Záznamu o převzetí funkce bezpečnostní hlídky. Po provedeném poučení bezpečnostní hlídky se poučené osoby zapsaly do Záznamu o převzetí funkce bezpečnostní hlídky, kde uvedly své jméno, příjmení a po provedení poučení se podepsaly. Samotné Záznamy

o převzetí funkce bezpečnostní hlídky byly připraveny na předepsaném tiskopise, které v jeho horní části stavbyvedoucí provádějící poučení písemně potvrzuje, a to před, někdy v průběhu nebo až po provedeném poučení,

- **zaměstnanec vykonávající dne 18. 6. 2020 bezpečnostní hlídku 2 potvrdil písemně převzetí funkce do Záznamu o převzetí funkce bezpečnostní hlídky platného pro noční směnu dne 17./18. 6. 2020. Ačkoli tohoto zaměstnance proškolil a pověřil funkci bezpečnostní hlídky dne 17. 6. 2020 a opětovně dne 18. 6. 2020, tak on písemně převzetí funkce potvrdil do Záznamu o převzetí funkce bezpečnostní hlídky pro denní směnu dne 17. 6. 2020 a následující den nesprávně do Záznamu o převzetí funkce bezpečnostní hlídky pro noční směnu 17./18. 6. 2020, a to na místo zaměstnance, který funkci bezpečnostní hlídky vykonával na noční směně 17./18. 6. 2020 bez toho, že by převzetí funkce písemně potvrdil;**
- stavbyvedoucí, člen pracovní skupiny pověřený vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - během prací na zakázce stavby „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo – Čelákovice (mimo)“ ve dnech 15. až 21. 6. 2020, tj. v době prací v neprovozované vyloučené TK č. 1, byl vedoucím prací pověřen plněním povinností vedoucího prací,
 - dne 18. 6. 2020 po příchodu na směnu v 5:30 h do kanceláře stavbyvedoucího v Čelákovících a po nástupu všech zaměstnanců na směnu, stavbyvedoucí, vedoucí prací, provedl denní poučení, poučení o bezpečnosti práce a poučení bezpečnostních hlídek, tohoto poučení zaměstnanců a bezpečnostních hlídek byl přítomen,
 - okolo 15. h, kdy se nacházel u sanačního stroje PM 200-2R v blízkosti bezpečnostní hlídky obsluhující ovládací prvky výstražného zařízení sanačního stroje PM 200-2R a přecházel na druhou stranu sanačního stroje za účelem kontroly prováděných prací, zjistil, že bezpečnostní hlídka 3 obsluhující ovládací prvky výstražného zařízení sanačního stroje PM 200-2R na poslední chvíli, před průjezdem vlaku po TK č. 2 ze směru od žst. Lysá n. L., výstrahou varovala střežené zaměstnance. Proto šel ihned zjistit důvod pozdního obsloužení výstražného zařízení. Bezpečnostní hlídka 3 mu sdělila, že jí jízdu daného vlaku bezpečnostní hlídka 2 nehlásila. Proto ihned nastoupil do služebního automobilu a odjel k místu, kde se měla nacházet bezpečnostní hlídka 2,
 - po příjezdu na místo bezpečnostní hlídky 2 střežící pracovní místo ze směru od žst. Lysá n. L. zjistil, že se na místě nachází příslušníci Městská policie z Lysé n. L. a zjišťují životní funkce na zemi ležící bezpečnostní hlídky 2,
 - v 15:15 h mobilním telefonem volal stavbyvedoucímu, vedoucímu prací, mobilní telefonní číslo bylo však obsazeno. Následně mu v 15:16 h volal stavbyvedoucí, koordinátor stavby, a pak v 15:19 h stavbyvedoucí, vedoucí prací, oba informoval o újmě na zdraví s následkem smrti bezpečnostní hlídky 2 a přijal informaci o jejich příjezdu na místo vzniku MU,
 - pro zajištění střežení pracovního místa v blízkosti provozované TK č. 2, kdy ještě nebyla nalezena přenosná radiostanice bezpečnostní hlídky 2, požádal

- telefonicky zaměstnance v místě kanceláře stavbyvedoucího v Čelákovících o doručení náhradní přenosné radiostanice,
- po doručení náhradní přenosné radiostanice pověřil dalšího zaměstnance pracujícího na stavbě výkonem bezpečnostní hlídky střežící pracovní místo ze směru od žst. Lysá n. L.;
 - bezpečnostní hlídka 1 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - od 15. 6. 2020 vykonával činnost bezpečnostní hlídky 1, a to spolu s bezpečnostní hlídkou 3, která obsluhovala ovládací prvky výstražného zařízení sanačního stroje PM 200-2R, a bezpečnostní hlídkou 2, která střežila pracovní místo ze směru od žst. Lysá n. L. Tak tomu bylo také dne 18. 6. 2020,
 - bezpečnostní hlídka 3 spouštěla přerušovanou zvukovou a světelnou výstrahu zařízením sanačního stroje na základě hlášení bezpečnostních hlídek 1 a 2 střežících pracovní místo od začátku a od konce pracovního stroje,
 - cca v 15:15 h slyšel prostřednictvím přenosné radiostanice bezpečnostní hlídku 3, jak se dotazuje bezpečnostní hlídky 2 na konci sanačního stroje, proč mu nenahlásila vlak jedoucí ze směru od žst. Lysá n. L. Ačkoli byl dotaz bezpečnostní hlídkou 3 několikrát opakován, tak bezpečnostní hlídka 2 neodpověděla,
 - krátce na to se ho prostřednictvím přenosné radiostanice dotázala bezpečnostní hlídka 3, zda slyšel hlášení od bezpečnostní hlídky 2 o jízdě vlaku ze směru od žst. Lysá n. L. Odpověděl, že její hlášení rovněž neslyšel,
 - na žádost bezpečnostní hlídky 3 prostřednictvím mobilního telefonu kontaktoval stavbyvedoucího, člena pracovní skupiny pověřeného vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací, s žádostí, aby zjistil situaci na konci sanačního stroje,
 - o vzniku MU byl informován stavbyvedoucím, koordinátorem stavby,
 - bezpečnostní hlídku 2 osobně neznal, potkali se až na této stavbě;
 - bezpečnostní hlídka 3 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - od 15. 6. 2020 vykonával činnost bezpečnostní hlídky 3, a to spolu s bezpečnostní hlídkou 1, která střežila pracovní místo ze směru od žst. Čelákovice, a bezpečnostní hlídkou 2, která střežila pracovní místo ze směru od žst. Lysá n. L. Tak tomu bylo také dne 18. 6. 2020,
 - obsluhoval ovládací prvky výstražného zařízení sanačního stroje PM 200-2R, a to na základě hlášení bezpečnostních hlídek 1 a 2,
 - komunikace mezi bezpečnostními hlídkami probíhala prostřednictvím přenosných radiostanic na kanále EUROVIA 5,
 - asi v 15:12 h uviděl vlak jedoucí po provozované TK č. 2, ze směru od žst. Lysá n. L., jehož jízda mu nebyla bezpečnostní hlídkou 2 nahlášena,
 - ihned ještě před průjezdem vlaku kolem jeho místa obsloužil tlačítko výstražného zařízení sanačního stroje PM 200-2R a vyčkával, až vlak projede. Následně prostřednictvím přenosné radiostanice začal zjišťovat, proč mu bezpečnostní hlídka 2 jízdu vlaku nehlásila,

- protože mu bezpečnostní hlídka 2 neodpovídala a bezpečnostní hlídka 1 hlášení bezpečnostní hlídky 2 také neslyšela, požádal bezpečnostní hlídku 1, aby zavolala stavbyvedoucího, člena pracovní skupiny pověřeného vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací, s žádostí, aby zjistil co se děje,
- po příjezdu stavbyvedoucího, koordinátora stavby, byl informován o vzniku MU,
- před vznikem MU bezpečnostní hlídka 2 hlásila jízdy vlaků ze směru od žst. Lysá n. L. vždy v předstihu a spolehlivě,
- bezpečnostní hlídku 2 osobně neznal, potkali se až na této stavbě.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 18. 6. 2020 probíhala v mezistaničních úsecích Lysá n. L. – Odb. Káraný a Odb. Káraný – Čelákovice plánovaná nepřetržitá výluka TK č. 1 dle ROV 63063, etapa A1, C1, E1 a G. Jízda vlaků mezi žst. Lysá n. L. – Odb. Káraný a Odb. Káraný – žst. Čelákovice byla uskutečňována obousměrně po TK č. 2, ve kterých byla v km 1,200 až 6,280 zavedena bezpečnostní pomalá jízda $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Stavební práce v neprovozované vyloučené TK č. 1 probíhaly v blízkosti provozované TK č. 2. Bezpečnost zaměstnanců a pracoviště sanačního stroje PM 200-2R v TK č. 1 byla zajištěna střežením tříčlennou bezpečnostní hlídkou, která varovala zaměstnance při práci sanačního stroje o jízdě DV po TK č. 2. Bezpečnostní hlídka 1 z prostoru před sanačním strojem hlásila DV příjezdějíci k pracovnímu místu ze směru od Odb. Káraný, bezpečnostní hlídka 2 z prostoru za sanačním strojem hlásila DV příjezdějíci k pracovnímu místu ze směru od žst. Lysá n. L. a bezpečnostní hlídka 3 u sanačního stroje PM 200-2R na základě hlášení o jízdě DV po TK č. 2 bezpečnostní hlídkou 1 a 2 prostřednictvím výstražného zařízení sanačního stroje varovala zaměstnance na pracovním místě o jízdě DV. Hlášení o jízdě DV bylo uskutečňováno prostřednictvím přenosných radiostanic používaných v režimu simplex. Pokud bezpečnostní hlídka hlásila jízdu DV, tak dané hlášení bylo prostřednictvím přenosné radiostanice reprodukováno jak bezpečnostní hlídce 3, tak bezpečnostní hlídce na opačné straně pracovního místa, která byla tímto varována o jízdě DV z opačného směru. Stejně tomu bylo při jízdě vlaku Os 9419 ze směru od Odb. Káraný.

Vzniku MU předcházela jízda vlaku Os 5826, který kolem pracovního místa projel v cca 14:39 h ve směru od žst. Lysá n. L., jehož jízdu bezpečnostní hlídka 2 hlásila bezpečnostní hlídce 3 bez závad. Následovala jízda vlaku Os 9143 jedoucího rovněž ve směru od žst. Lysá n. L., který místem vzniku MU projel ve 14:46:03 h. Také jízdu tohoto vlaku bezpečnostní hlídka 2 hlásila bezpečnostní hlídce 3 bez závad. Byl to však poslední vlak, který bezpečnostní hlídka 2 hlásila. Strojvedoucí tohoto vlaku při jízdě k pracovnímu místu ani podél pracovního místa nezjistil nic, co by naznačovalo vznik MU – střet vlaku s osobou. Při jízdě podél sanačního stroje zaregistroval, že zaměstnanci na pracovním místě byli o jeho jízdě varováni výstražnými oranžovými světly majáků. Dalším vlakem, jenž projel kolem pracovního místa, byl vlak Os 9419 ze směru od Odb. Káraný. Jízdu tohoto vlaku hlásila bezpečnostní hlídce 3 bezpečnostní hlídka 1 bez závad. Jízda vlaku byla strojvedoucím v místě bezpečnostní pomalé jízdy v TK č. 2 řízena v režimu automatické regulace rychlosti, rychlost vlaku byla na konstantní hodnotě $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Ve 14:59:12 h, za koncem sanačního stroje, vlak projel místem vzniku MU. Strojvedoucí v té době sledoval trať před vlakem a periferně také okolí tratě. Náhle, na krátkou chvíli, postřehl v blízkosti předního čela vlaku, na železničním náspu vlevo TK č. 2, podle svého vyjádření „něco oranžového“, přičemž žádný náraz ani jiný neobvyklý zvuk, nezaregistroval.

Protože si nebyl jistý tím, co vlastně postřehl, a vzniklá situace ho překvapila, reagoval o 5 s později zavedením rychločinného brzdění vlaku. O další 4 s později, při rychlosti 43 km·h⁻¹, brzdící účinek vlaku snížil. Ve 14:59:27 h, při rychlosti 15 km·h⁻¹, opětovně, po dobu 1 s, zavedl rychločinné brzdění vlaku. Vlak na TK č. 2 zastavil ve 14:59:34 h. Jeho přední čelo se nacházelo ve vzdálenosti 193 m za místem, kde v travnatém porostu vlevo ve směru jízdy vlaku Os 9419 ležela smrtelně zraněná bezpečnostní hlídka 2. Po mimořádném zastavení vlaku na trati pohledem z levého bočního okna kabiny strojvedoucí zkontroloval situaci podél vlaku vlevo. Vzhledem k travnatému porostu podél trati a stožáru trakčního vedení příhradové konstrukce č. 88, nacházejícímu se 3,6 m za na zemi ležící bezpečnostní hlídkou, a zejména pak vzdálenosti, která ho dělila od místa, kde se tělo bezpečnostní hlídky 2 nacházelo, strojvedoucí nic neobvyklého nezahlédl a ani zahlédnout nemohl. Proto v 15:00:12 h uvedl vlak do pohybu a pokračoval v jízdě do žst. Lysá n. L. a dále do cílové žst. Milovice.

Vznik MU zjistil cestující vlaku Os 9419 krátce před mimořádným zastavením vlaku na trati, který v 15:02 h oznámil prostřednictvím mobilního telefonu na oddělení Městské policie Lysá n. L. osobu ležící vedle TK Odb. Káraný – Lysá n. L. Na základě daného oznámení byla na místo vyslána dvoučlenná hlídka, která našla ležícího neznámého muže. Hlídka Městské policie proto prostřednictvím dozorcí služby požádala o příjezd RZS a vyrozumění PČR. V době zásahu hlídky Městské policie na místě MU projížděl kolem vlak Os 9422 ze směru od žst. Lysá n. L.

V cca 15:12 h zjistila bezpečnostní hlídka 3, že jí bezpečnostní hlídka 2 nehlásila jízdu vlaku přijíždějícího k sanačnímu stroji z své strany střežení – jednalo se o vlak Os 9422. Proto ihned obsloužila výstražné zařízení a začala varovat zaměstnance při práci sanačního stroje o jízdě tohoto vlaku. Po průjezdu vlaku podél sanačního stroje se bezpečnostní hlídka 3 snažila zjistit důvod nehlášení jízdy vlaku bezpečnostní hlídkou 2. Protože se jí prostřednictvím přenosné radiostanice nepodařilo navázat spojení s bezpečnostní hlídkou 2, informovala o této skutečnosti stavbyvedoucího, člena pracovní skupiny pověřeného vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací, který ihned odjel k místu, kde se měla bezpečnostní hlídka 2 nacházet. Po příjezdu stavbyvedoucího, člena pracovní skupiny pověřeného vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací, na místo MU byla ve smrtelně zraněném muži ztotožněna bezpečnostní hlídka 2.

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

• 15:02 h	cestující vlaku Os 9419 oznámil prostřednictvím mobilního telefonu Městské policii Lysá n. L. osobu ležící vně TK mezi Odb. Káraný a žst. Lysá n. L.;
• 15:13 h	na místo MU přijela hlídka Městské policie Lysá n. L.;
• 15:19 h	strojvedoucí vlaku Os 9422 ohlásil výpravčímu 1 žst. Lysá n. L., že mezi Lysou n. L. a Odb. Káraný leží člověk;
• 15:24 h	strojvedoucí vlaku Os 9136 ohlásil výpravčímu žst. Lysá n. L., že mezi stožáry trakčního vedení č. 84 a 86 (správně mezi stožáry trakčního vedení č. 88 a 90) leží člověk a je u něj hlídka Městské policie;
• 15:33 h	na místo MU přijela hlídka PČR, Obvodního oddělení Milovice;

• 15:42 h	provozní dispečer oddělení operativního řízení provozu CDP Praha na žádost PČR nařídil výpravčímu žst. Lysá n. L. zavést neoznačenou bezpečnostní pomalou jízdu ve TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný, km 3,500 – 3,700, 10 km·h ⁻¹ , a o této skutečnosti prokazatelným způsobem zpravovat dotčené strojvedoucí;
• 15:55 h	výpravčí 1 žst. Lysá n. L. ohlásil vznik MU vedoucímu dispečerovi CDP Praha – Oddělení řízení provozu pro oblast Praha;
• 16:00 h	příjezd na místo MU JPO Sboru dobrovolných hasičů Lysá n. L.;
• 16:17 h	příjezd na místo MU HZS SŽ, s. o., JPO Nymburk;
• 16:20 h	systémový specialista Stavební správy SŽ, s. o., byl informován stavbyvedoucím, členem pracovní skupiny pověřeným vedoucím prací k plnění povinností vedoucího prací, o vzniku MU;
• 16:21 h	výpravčí žst. Lysá n. L. ohlásil vznik MU nehodové pohotovosti SŽ, s. o., PO Kolín;
• 16:27 h	příjezd na místo MU HZS Středočeského kraje, stanice Mladá Boleslav;
• 16:25 h	systémový specialista Stavební správy SŽ, s. o., ohlásil vznik MU na územně příslušný Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy SŽ, s. o. (dále jen O18 SŽ, s. o.);
• 16:30 h	pověřená osoba O18 SŽ, s. o., oznámila za provozovatele dráhy SŽ, s. o., a dopravce ČD, a. s., vznik MU na COP DI;
• 17:01 h	zahájení ohledání místa vzniku MU inspektory DI;
• 18:01 h	přítomný inspektor DI udělil souhlas k zahájení odklizovacích prací;
• 18:35 h	zrušení neoznačené bezpečnostní pomalé jízdy ve TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný, v km 3,500 – 3,700, v místě šetření a odklizení následků MU a obnovení jízdy DV rychlostí 50 km·h ⁻¹ .

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován operačním dozorcím Městské policie Lysá n. L., a to na žádost hlídky z místa MU v 15:28 h, tj. 42 min, resp. 29 min, po vzniku MU.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Městská policie Lysá nad Labem;
- PČR, Obvodní oddělení Milovice a Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Územní odbor Nymburk, Oddělení obecné kriminality Nymburk;
- RZS Středočeského kraje;
- HZS SŽ, s. o., JPO Nymburk;
- HZS Středočeského kraje, stanice Mladá Boleslav;
- JPO Sboru dobrovolných hasičů Lysá n. L.

4. ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Problematika zajištění bezpečnosti osob (zaměstnanců) nacházejících se v obvodu dráhy, v případě této konkrétní MU vykonávajících činnost bezpečnostní hlídky, a to bez ohledu, zda se jedná o zaměstnance provozovatele dráhy nebo zaměstnance CPS, je upraveno § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., čl. 3 Přílohy 4 Nařízení vlády č. 168/2002 Sb, a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ, s. o.

Bezpečnostní hlídka je jeden nebo více zaměstnanců určených ke střežení ostatních zaměstnanců pracujících v provozované dopravní cestě, resp. v blízkosti provozované nevyložené koleje. Bezpečnostní hlídka dává informace o jízdě DV (SDV) tak včas, aby odpovědný zaměstnanec mohl dát včas pokyn k vyklizení pracovního místa, resp. varovat střežené zaměstnance o jízdě DV (SDV).

Veškeré práce byly v době vzniku MU zhotovitelem realizovány v neprovozovaných vyloučených TK č. 1 Čelákovice – Odb. Káraný a Odb. Káraný – Lysá n. L. Z hlediska jízd DV (SDV) po sousedních TK č. 2 byly vyloučené TK č. 1 bezpečným místem. **Bezpečnostní hlídky 1 a 2 se při střežení pracovního místa ze směru od Odb. Káraný a žst. Lysá n. L. pohybovaly nejen ve vyloučené TK č. 1, ale také v sousední provozované TK č. 2.** Důvodem bylo splnění povinností bezpečnostní hlídky – neustálé sledování pohybu DV (SDV) v provozované dopravní cestě, a to pro zlepšení rozhledu na provozovanou kolej, resp. za situace, kdy místem střežení bezpečnostní hlídky byl po neprovozované vyloučené TK č. 1 uskutečňován odvoz vytěženého materiálu, resp. přísun materiálu, pro práci sanačního stroje.

Bezpečnostní hlídka smí vstupovat a pohybovat se v kolejišti jen za účelem výkonu práce, a to se zvýšenou pozorností na provoz, přičemž je povinna dbát o svoji bezpečnost – neustále sledovat pohyb DV (SDV) v provozované dopravní cestě, před jízdou DV (SDV) zaujmout takové postavení, aby nebyla zachycena uvolněným nákladem, kladkami, řetězy, provazy, otevřenými dveřmi nebo jinými částmi DV (SDV), dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy. Bezpečnostní hlídka je dále mj. povinna používat výstražné vesty nebo oděvy vyrobené z fluorescenčního materiálu a vhodné prostředky na ochranu hlavy.

Pro správnou činnost bezpečnostních hlídek (předsunutých bezpečnostních hlídek) je mj. nezbytné, aby vedoucí prací před zahájením činnosti poučil zaměstnance pověřené funkcí bezpečnostní hlídky o jejich povinnostech a **nechal si od nich převzetí funkce písemně potvrdit**, viz také bod 4.1.7 této ZZ.

Strojvedoucí je při řízení vlaku (DV), ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ, s. o., a dopravce ČD, a. s., mj. povinen řídit DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, za jízdy nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost a z vedoucího DV pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností. K varování osob musí dát strojvedoucí návěst „Pozor“ mj. upozoruje-li, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojedje, se nacházejí osoby a před pracovními místy, a to s krátkými přestávkami:

- od místa, odkud zpozoruje návěst „Pracovní místo, pískejte“ světelného výstražného terče, buď do úrovně světelného výstražného terče pro opačný směr jízdy, nebo do úrovně vjezdového návěstidla nejbližší žst., pokud světelný výstražný terč pro opačný směr jízdy nezpozoroval;
- od místa, odkud zpozoruje návěst „Pracovní místo, pískejte“ světelné rampy, buď do úrovně světelné rampy pro opačný směr jízdy, nebo do úrovně vjezdového návěstidla nejbližší žst., pokud světelnou rampu pro opačný směr jízdy nezpozoroval;
- od místa, odkud zpozoruje návěst „Pracovní místo, pískejte“ varovného návěstidla s jedním zábleskovým světlem, do úrovně tohoto přenosného varovného návěstidla;
- od úrovně výstražného terče do úrovně výstražného terče pro opačný směr jízdy, nebo do úrovně vjezdového návěstidla nejbližší žst., pokud výstražný terč pro opačný směr jízdy nezpozoroval;
- od úrovně výstražného kolíku s dočasnou platností pro pracovní místo do úrovně nepřenosného varovného návěstidla s návěstí „Konec pracovního místa“;
- v úseku tratě, který stanoví písemný rozkaz, není-li pracovní místo kryto přenosnými varovnými návěstidly.

Při jízdě DV (SDV) kolem pracovního místa v neprovozované vyloučené TK č. 1 Lysá n. L. – Odb. Káraný a Odb. Káraný – Čelákovice strojvedoucí nemuseli, pokud nezpozorovali, že se v průjezdném průřezu jimi projížděné TK č. 2 nacházejí osoby, dávat návěst „Pozor“, protože před pracovním místem nebyla umístěna žádná výstražná návěstidla (výstražný terč, světelný výstražný terč s jedním zábleskovým světlem nebo světelné rampy) a ani na samotném pracovním místě nebyla varovná návěstidla, a protože písemný rozkaz, kterým byli prokazatelným způsobem zpraveni o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, jež byly osobám řídícím drážní dopravu známy, jim tuto povinnost nestanovil. Bezpečnost osob na pracovním místě byla v souladu s právními předpisy, technologickými postupy provozovatele dráhy a technologickými postupy zhotovitele, zajištěna střežením.

Strojvedoucí vlaku Os 9143 při jízdě po TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný dával opakovaně lokomotivní houkačkou zvukovou návěst „Pozor“ ve vzdálenosti 2 246 až 2 206 m, 2 193 m, 1 550 až 1538 m, 1113 až 1072 m, 462 až 422 m před místem vzniku MU, resp. 3 až 30 m za místem vzniku MU. Strojvedoucí vlaku Os 9419 při jízdě po TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný lokomotivní houkačkou zvukovou návěst „Pozor“ nedával.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy a dopravce.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je DÚ, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem podřízeným Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah a ve věcech stavebního úřadu, výkon speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností DÚ je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit DI, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal.

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Činnost CPS, v tomto konkrétním případě společnosti „Lysá“, byla v prostorách SŽ, s. o., tzn. v neprovozované vyloučené TK č. 1 Čelákovice – Odb. Káraný a Odb. Káraný – Lysá n. L., prováděna na základě písemné smlouvy, viz bod 3.1.6 této ZZ. CPS se při činnostech souvisejících s rekonstrukcí TK č. 1 řídil TP SO 02-10-01, jenž mj. obsahuje analýzu významných rizik pro danou stavbu. Riziko střetu DV s osobou při práci v kolejišti a pohyb zaměstnanců bylo ošetřeno pokynem „*přecházet koleje až po rozhlédnutí na obě strany, není-li vlak/posunový díl blízko a v pohybu; nepracovat ani se nezdržovat v bezprostřední blízkosti pohybujících se vagónů*“ a v části „3. BOZP“ tohoto postupu pak ustanovením: „*Všichni zaměstnanci jsou povinni dodržovat zásady BOZP. Práce budou probíhat na vyloučené koleji dvoukolejně trati. Na druhé (provozované) koleji bude zajištěna maximální povolená rychlost 50 km/h ... Při práci vedle provozovaných kolejí i na vyloučené koleji **vedle vyloučené koleje** budou stanoveny bezpečnostní hlídky. Počet bezpečnostních hlídek stanoví vedoucí prací vzhledem k výhledovým poměrům na trati dle předpisu Bp1. ... Minimální počet hlídek budou dva lidé, v případě nutnosti*

obsluhy výstražného zařízení na stroji PM 200-2R bude stanovena další hlídka jako obsluha výstražného zařízení. Bezpečnostní hlídky budou vybaveny přenosnými radiovými stanicemi. ...“.).

Zajištění bezpečnosti bezpečnostní hlídky nacházející se v obvodu dráhy provozovatele SŽ, s. o., je upraveno § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., čl. 3 Přílohy 4 Nařízení vlády č. 168/2002 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ, s. o., viz bod 3.1.6 této ZZ.

Vedoucí prací před zahájením činnosti bezpečnostních hlídek denní směny dne 18. 6. 2020 poučil 3 zaměstnance pověřené funkcí bezpečnostní hlídky 1, 2 a 3 o jejich povinnostech, avšak **převzetí funkce bezpečnostní hlídky 2 si nenechal tímto zaměstnancem pro danou směnu písemně potvrdit, kdy tento zaměstnanec nesprávně písemně potvrdil převzetí funkce do Záznamu o převzetí funkce bezpečnostní hlídky platného pro noční směnu dne 17./18. 6. 2020.** Záznam o převzetí funkce tříčlenné bezpečnostní hlídky, platný pro denní směnu dne 18. 6. 2020, sice obsahuje jména, příjmení a podpisy 3 osob, avšak:

- obsahuje jméno, příjmení a podpis fyzické podnikající osoby, která dne 18. 6. 2020 vykonávala činnost bezpečnostní hlídky 3;
- obsahuje jméno, příjmení a podpis osoby poskytnuté výše uvedenou fyzickou podnikající osobou, která dne 18. 6. 2020 vykonávala činnost bezpečnostní hlídky 1
- **obsahuje** jméno, příjmení a podpis osoby poskytnuté výše uvedenou fyzickou podnikající osobou pro stavební činnosti na předmětné stavbě, která dne 18. 6. 2020 činnost bezpečnostní hlídky **nevykonávala**;
- **neobsahuje** jméno, příjmení a podpis zaměstnance společnosti ANIRAM, s. r. o., který dne 18. 6. 2020 vykonával činnost bezpečnostní hlídky 2 a byl účasten na vzniku MU.

Bezpečnostní hlídka 2 byla vybavena osobními ochrannými pracovními prostředky. **V době jízdy vlaku Os 9143 od Odb. Káraný, resp. Os 9419 od žst. Lysá n. L., viz body 2.3 a 3.1.3 této ZZ, nedbala o svoji bezpečnost a nezaujala takové postavení, aby nebyla zachycena DV,** což mělo za následek její vstup do průjezdného průřezu provozované TK č. 2 Lysá n. L. – Odb. Káraný v době jízdy vlaku Os 9143 nebo Os 9419.

Zjištění:

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

- § 106 odst. 4 písm. c) a d) zákona č. 262/2006 Sb.:
„Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví... ..Zaměstnanec je povinen
c) „dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele,
d) dodržovat při práci stanovené pracovní postupy, používat stanovené pracovní prostředky, dopravní prostředky, osobní ochranné pracovní prostředky a ochranná zařízení a svévolně je neměnit a nevyřazovat z provozu,“;
- § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.:
„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy

a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.“;

- čl. 3 písm. a) Nařízení vlády č. 168/2002 Sb.:
„Zaměstnavatel je povinen zajistit způsob organizace práce a pracovních postupů při provozování dráhy, drážní dopravy a dráhy průmyslové tak, aby zaměstnanec a) vstupoval, pohyboval se a pracoval v kolejišti jen za účelem výkonu práce, a to se zvýšenou pozorností na provoz, ...“;
- čl. 98 vnitřního předpisu SŽDC Bp1:
„Všichni zaměstnanci jsou povinni podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jejich jednání.“;
- čl. 106 vnitřního předpisu SŽDC Bp1:
„Před očekávaným průjezdem drážních vozidel musí zaměstnanci zaujmout takové postavení, při kterém nebude ohrožena jejich bezpečnost.“;
- čl. 121 písm. b) vnitřního předpisu SŽDC Bp1:
*„Povinnosti zaměstnanců pracujících v provozované dopravní cestě:
b) zaujmout takové postavení před jízdou vozidel, aby nebyli zachyceni uvolněným nákladem, kladkami, řetězy, provazy, otevřenými dveřmi nebo jinými částmi vozidel; je-li to možné, jsou povinni stát čelem k předpokládané jízdě a po dobu průjezdu sledovat projíždějící vozidla.“.*

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

- čl. 170 písm. a) vnitřního předpisu SŽDC Bp1:
*„Dalšími podmínkami správné činnosti bezpečnostních hlídek a předsunutých bezpečnostních hlídek jsou:
a) vedoucí prací poučí zaměstnance pověřené funkcí bezpečnostní hlídky o jejich povinnostech a nechá si od nich převzetí funkce písemně potvrdit.“.*

Uvedené nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože písemné nepotvrzení převzetí funkce je sice zásadní vzhledem k odpovědnosti bezpečnostní hlídky 2 vůči střeženým zaměstnancům, avšak v případě této konkrétní MU – střetu vlaku s bezpečnostní hlídkou 2, pouze nedostatkem administrativního rázu (bezpečnostní hlídka 2 byla způsobilá k výkonu dané funkce, byla si vědoma, že dne 18. 6. 2020 vykonává danou funkci, přičemž ji vykonávala od začátku směny).

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zúčastněných zaměstnanců zhotovitele „Lysá“ a dopravce ČD, a. s., jejich zdravotním stavem a osobní situací, vč. fyzického a psychického stresu.

4.3.2 Pracovní faktory

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Zaměstnavatelé zajistili u zaměstnanců podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny přestávku na jídlo a oddech, resp. přiměřenou dobu na oddech a jídlo.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

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

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

Vzhledem k absenci přímých svědků MU, viz bod 2.3 této ZZ, nebylo možné zjistit, zda chování bezpečnostní hlídky 2 v souvislosti s danou MU bylo vědomé nebo bylo ovlivněné

její nevědomou chybou – nepozorností při pohybu v provozované dopravní cestě a v její blízkosti.

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

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

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

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

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

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

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

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

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

Provozovatel dráhy provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy.

Doprovce provozoval drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI šetřila příčiny a okolnosti vzniku, v období od 1. 1. 2010 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, u celkem 6 obdobných MU, kdy došlo ke střetu vlaku s osobou – zaměstnancem pracujícím v provozované dopravní cestě,

nebo zaměstnancem, který vstoupil do provozované dopravní cesty. Bezprostřední příčinou těchto MU bylo neopuštění a pohyb zaměstnance/ů v provozované koleji, resp. vstup zaměstnance do provozované koleje, v době jízdy vlaku. Následkem těchto MU bylo 6 osob usmrceno, 1 osoba utrpěla újmu na zdraví. Ani v jednom případě se však nejednalo o střet vlaku s osobou – bezpečnostní hlídkou.

5. ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události byl:

- nedovolený vstup zaměstnance vykonávajícího činnost bezpečnostní hlídky do průjezdného průřezu provozované traťové koleje v době jízdy vlaku Os 9143 nebo Os 9419.

Prispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- unauthorized entry of the external worker performing the activity as a security patrol into the structure gauge of operated open line track No. 2 while the regional passenger train No. 9143 or No. 9419 was moving around the working place.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ, s. o., a dopravce ČD, a. s., nepřijali a nevydali žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ and the railway undertaking ČD, a. s., did not take any measures.

5.3 Doplnující zjištění

U zhotovitele „Lysá“:

- vedoucí prací si nenechal písemně potvrdit převzetí funkce bezpečnostní hlídky 2 od zaměstnance, kterého na denní směně dne 18. 6. 2020 touto funkcí pověřil.

Additional observations

At the maintenance service company „Lysá“:

- the supervisor did not have a written confirmation of taking over the function of security patrol 2 from the employee, who had entrusted with this function on a daily shift on 18th June 2020.

6. BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává, protože nebyly zjištěny takové poznatky, které by vydání bezpečnostního doporučení v rámci předcházení vzniku mimořádných událostí opodstatňovaly.

SAFETY RECOMMENDATIONS

The Rail Safety Inspection Office does not issue safety recommendation in regard of the found causes and conditions, because we did not find out such knowledge, which would justify the issuing of safety recommendation within prevention of occurrence.

V Ostravě dne 9. 12. 2020

Ing. Bedřich Kajzar v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

Ing. Petr Maikranz v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Ostrava

PŘÍLOHY



Obr. č. 2: Celkový pohled na místo vzniku MU ze směru od žst. Lysá n. L. Zdroj: DI



Obr. č. 3: Pohled na přední čelo HDV 471.020-8 řazené v době vzniku MU v čele vlaku Os 9419. Zdroj: DI