



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střet vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí firmy pracujícím v 1. staniční koleji
v železniční stanici Rudoltice v Čechách

Pondělí, 26. března 2018

Accident and incident investigation report

Collision of the long distance passenger train No. 1007 with the external worker at
the 1. station track at Rudoltice v Čechách station

Monday, 26th March 2018

č. j.: 6-1064/2018/DI

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

1 SHRNU TÍ



Zdroj: DI

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 26. 3. 2018, 13.26.58 h.

Popis události: střet vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí firmy, pracujícím v 1. staniční koleji.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, železniční stanice Rudoltice v Čechách, staniční kolej č. 1, km 14,167.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);

RegioJet, a. s. (dopravce vlaku Ex 1007);

firma Chládek & Tintěra Pardubice, a. s. (zhotovitel stavby).

Následky: 1 usmrcený.

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- provádění práce, bez jejíhož dokončení nesměla být ukončena výluka, v prostoru provozované koleje po ukončení výluky bez zajištění bezpečnosti pracovního místa.

Příspěvající faktory mimořádné události byly:

- nedokončené práce na ukolejnění sloupu trakčního vedení č. 35 před ukončením výluky;
- pozdní ukončování výluky – došlo překročení stanoveného času ukončení výluky o 9 minut;

- nesprávná organizace práce ze strany provozovatele dráhy i externí firmy a nebezpečný způsob ukončování výlukové činnosti – postupy při ukončování výluky byly v rozporu se stanovenými technologickými postupy.

Zásadní příčiny mimořádné události byly:

- uvedení nepravdivého času ukončení prací zhotovitele v příkazu „B“ a Záznamu o poučení č. 1 k tomuto příkazu a ukončení výluky trakčního vedení v době, kdy stále probíhaly práce na ukolejnění sloupu trakčního vedení poškozeným;
- ukončení výluky bez prokazatelného předání bezpečnostní informace mezi vedoucím prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky o ukončení prací zhotovitele ve výluce;
- nezajištění bezpečnosti práce zaměstnance pracujícího samostatně v kolejišti v době těsně po ukončení výluky v provozované koleji.

Příčinami mimořádné události způsobenými právním rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti bylo:

- nejednoznačně stanovený postup týkající se povinnosti prokazatelného předávání informací souvisejících s ukončováním výluk mezi vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky, který nesplňuje požadavky na předávání bezpečnostních informací a je tak v rozporu s odpovídajícími ustanoveními systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy.

Bezpečnostní doporučení:

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

Drážnímu úřadu:

s využitím výkonu svých pravomocí zajistit u provozovatele dráhy, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční:

1) v technologických postupech doplnění jednoznačných a jasných pravidel pro prokazatelná předávání informací souvisejících s ukončováním výluk mezi vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky;

2) vytvořit jednotné vzory pro dokumentování a předávání bezpečnostních informací, stanovit dobu jejich archivace a určit náležitosti, které má prokazatelné předání informací souvisejících s ukončováním výluk obsahovat, a to mezi:

- organizačním zástupcem zhotovitele, vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky;
- zaměstnancem pro řízení sledu a odpovědným zástupcem objednavatele výluky.

3) v rámci smluvních ujednání se zhotoviteli vždy zakotvit podmínky provádění kontrol ze strany objednatele (provozovatele dráhy) na celou oblast BOZP a všech příslušných ustanovení právních předpisů a technologických postupů provozovatele dráhy, ve vazbě na rizika, charakter a rozsah (délku) objednávaných (prováděných) prací, a tyto kontroly následně namátkově provádět, řádně dokumentovat, bezprostředně vyhodnocovat a přijímat účinná opatření.

SUMMARY

- Grade: an accident.
- Date and time: 26th March 2018, 13.26 (11:26 GMT).
- Occurrence type: an accident to a person caused by a rolling stock in motion.
- Description: the collision of the long distance passenger train No. 1007 with the external worker.
- Type of train: the long distance passenger train No. 1007.
- Location: Rudoltice v Čechách station, the 1. station track, km 14,167.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
RegioJet, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 1007);
Chládek & Tintěra Pardubice, a. s. (a producer of a construction).
- Consequences: 1 fatality.
- Direct cause:
- realization of the maintenance work in the area of the runway track after the moment when the track possession was closed without securing of the workplace.
- Contributory factors:
- incomplete work on the column of the contact line No. 35 before the track possession was closed;
 - exceeding the set time of the track possession by 9 minutes;
 - improper organization of work by the IM and the external company and also dangerous way of closing of the track possession – the procedures for closing the track possession were in conflict with the established technological procedures.
- Underlying causes:
- entering the false time of finishing the maintenance work in the "B" command and in the Record of Instruction No. 1 to this command, and closing of the track possession of the contact line when the maintenance work on the track column which had been doing by the external worker were still in progress;
 - closing of the track possession without the probative transference of the safety information between the work leader and the responsible deputy of the client of the track possession about its closing;
 - failure to ensure the industrial safety of the employee who was working individually at the station track at the time when the track possession was closed.

Root cause:

- an ambiguously defined procedure for the obligation to transfer information related to closing of the track possession demonstrably between the work leader and the responsible deputy of the client of the track possession because this procedure does not meet the requirements for the transference of the security information which means that the procedure is inconsistent with the relevant provisions of the IM's Safety Management System.

Recommendation:

Addressed to The Czech National Safety Authority (NSA):

using its powers to ensure at the IM (Správa železniční dopravní cesty, s.o.) and at other IMs on the railways:

- 1) to add clear rules for the probative transference of the information related to the closing of the track possession between the work leader and the responsible deputy of the client of the track possession into the technological procedures;
- 2) to create uniform patterns for documenting and for transference of the security information, to determine the archiving time and to determine elements which must the security information about closing of the track possession contain when it is transferred between:
 - the organizational representative of the producer, the track possession work leader and the responsible deputy of the client of the track possession;
 - the sequence control officer and the responsible deputy of the client of the track possession.
- 3) to always stipulate the conditions for executing inspections by the client (the IM) at the field of health and safety protection at work and the all relevant provisions of the legislation and the technological procedures of the IM into the contracts, in relation to the risks, the nature and the extent (length) of ordered (done) work, and to subsequently execute such inspections, to document them properly, to evaluate them immediately and to adopt effective measures.

Obsah

1 SHRNUÍ	3
SUMMARY	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI	12
2.1 Mimořádná událost	12
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	12
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	12
2.2 Okolnosti mimořádné události	14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	15
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	16
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti	16
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů	17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů	17
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda	17
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	17
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí	18
2.4 Vnější okolnosti	18
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	18
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH	18
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	18
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu	18
3.1.2 Jiní svědci	32
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	32
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů	32
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků	44
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky	45
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy	46
3.3 Právní a jiná úprava	47
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie	47
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy	47
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení	52
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	52
3.4.2 Součásti dráhy	53

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	53
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	53
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	54
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	54
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	60
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	61
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	61
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	61
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	62
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	62
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	62
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	64
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	64
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	64
4.2 Rozbor.....	66
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	66
4.3 Závěry.....	74
4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení.....	74
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	74
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	74
4.4 Doplnující zjištění.....	75
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	75
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	75
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	75
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	75
7 PŘÍLOHY.....	77

Seznam použitých zkratk a symbolů

BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
CPS	cizí právní subjekt (zhotovitel stavby)
ČSN	česká technická norma
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EN	evropská norma
GPK	geometrická poloha koleje
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
CHaTP	Chládek a Tintěra, Pardubice, a. s.
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
MD	Ministerstvo dopravy
MU	mimořádná událost
MVTV	montážní vůz pro trolejové vedení
OŘ	Oblastní ředitelství
OTV	Opravná trakčního vedení
OZOV	odpovědný zástupce objednavatele výluky
OZZ	organizační zástupce zhotovitele
PČR	Policie České republiky
RJ	RegioJet, a. s., dopravce vlaku Ex 1007
ROV	rozkaz o výluce
SEE	správa elektrotechniky a energetiky
SK	staniční kolej (staniční koleje)
ST	správa tratí
SZB	systém zajišťování bezpečnosti
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej (traťové koleje)
TO	traťový okrsek
TNŽ	technická norma železnic
TRS	traťový rádiový systém
TV	trakční vedení
ÚI	Územní inspektorát
VVP	vedoucí výlukových prací
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZPŘS	zaměstnanec pro řízení sledu
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS	zdravotnická záchranná služba
ŽDC	železniční dopravní cesta
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 309/2006 Sb.	zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídicích drážní vozidlo a osob provádějících reze, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku

mimořádné události

SŽDC Bp1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, schválený dne 2. 9. 2013, pod č. j.: 31893/13-PERS, s účinností od 1. 10. 2013, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D7/2	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., „SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností“, schválený dne 11. 11. 2013, pod č. j.: S 47995/2013-O20, s účinností od 15. 12. 2013, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
TNŽ 34 3109	Technická norma železnic, „Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách“, schválený dne 23. 12. 2005, pod č. j.: 6848/2005-OP, s účinností od 1. 1. 2006, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 26. 3. 2018.

Čas: 13.26.58 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová.

Místo: trať 309A Přerov – Česká Třebová, železniční stanice Rudoltice v Čechách, 1. SK, km 14,167.

GPS: [49.8923828N, 16.5728089E](https://www.google.com/maps/place/49.8923828N,+16.5728089E).

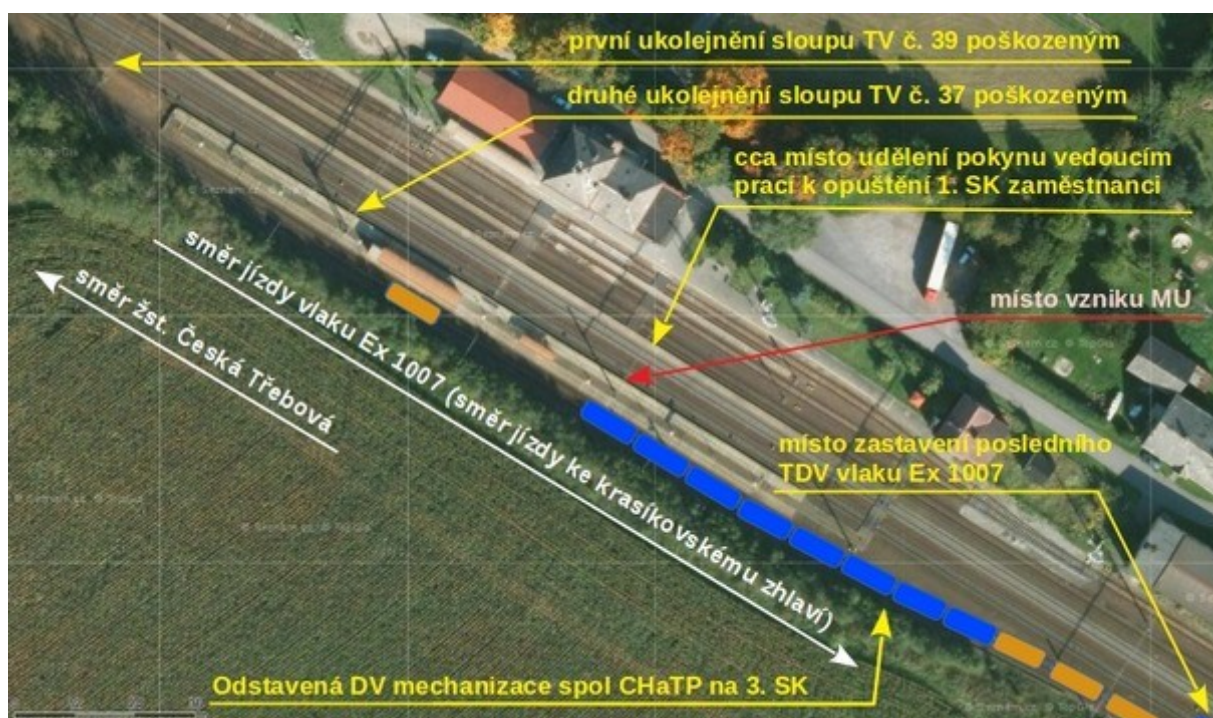


Obr. č. 1: Pohled na pracovní místo po vzniku MU

Zdroj: DI

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

Dne 26. 3. 2018 došlo ke střetu vlaku Ex 1007 s osobou, traťovým dělníkem, zaměstnancem firmy Chládek a Tintěra, Pardubice a. s. (dále také poškozený), pracujícím v době vzniku MU na vodivém spojení trakčních podpěr se zpětným kolejnicovým vedením (dále také ukolejnění) sloupu TV č. 35 na 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: mapy.cz, DI

V žst. Rudoltice v Čechách probíhala výluka 1. SK. Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že ke vzniku MU došlo v km 14,167, v místě ukolejnění sloupu TV č. 35. Ve směru jízdy vlaku – vpravo od pracovního místa, kde poškozený pracoval na ukolejnění výše uvedeného sloupu TV, se nachází ostrovní nástupiště mezi 1. a 3. SK. Mezi hranou nástupiště a pravým kolejnicovým pásem bylo po vzniku MU nalezeno nářadí a nepřipevněný drát ukolejnění TV sloupu č. 35. Na nástupišti směrem k sloupu TV byly položeny dva klíče k utahování matic. Vlak Ex 1007 zůstal stát na konci 1. SK, čelem v km 14,508, tj. 341 m od místa vzniku MU. Na konci nástupiště ve směru jízdy vlaku se v km 14,210, tj. 43 m od místa vzniku MU, nacházelo tělo poškozeného. Mezi pracovním místem (místem vzniku MU) a tělem byly nalezeny biologické stopy, oděv a věci poškozeného, na nástupišti směrem ke sloupu TV č. 35 a ve směru k tělu poškozeného se nacházely i mechanické stopy po střetu. Na 3. SK byly odstaveny mechanizační prostředky zhotovitele výluky.

Ohledáním vlaku Ex 1007 bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku byl prokazatelně zpraven rozkazem č. 1772 – 009 pro vlak Ex 1007, vydaným v žst. Česká Třebová, pro výluku konanou dne 26. 3. 2018 v žst. Rudoltice v Čechách, s platností od 13.30 do 19.30 h pro jízdy se staženými sběrači při výjezdu z 2. SK, dále o pomalé jízdě 50 km.h⁻¹ na 2. SK v čase 7.25 – 13.10 h a na 1. SK v čase 13.30 – 19.20 h v úseku mezi km 13,829 – 15,145.

Na čele HDV byly na pravé straně ve směru jízdy patrné stopy po kontaktu s poškozeným, tyto stopy byly patrné také na spodní straně HDV, 1. a 2. TDV za HDV, dále bylo zjištěno ohnutí pravých schůdků na stanoviště strojvedoucího.

Před místem vzniku MU bylo umístěno návěstidlo „Začátek dočasné pomalé jízdy“ mezi 1. a 3. SK v km 13,829, které mělo být platné až od 13.30 h. V místě sloupu TV č. 39 a 37 bylo zjištěno připevněné a štěrkem zasypané ukolejnění těchto sloupů.

Při MU byl aktivován IZS.

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

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

MU oznámena na COP DI: 26. 3. 2018, ve 13.51 h (tj. 25 min. po vzniku MU).
Způsob oznámení: telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (RJ).
Souhlas DI s uvolněním dráhy: 26. 3. 2018, v 16.02 h (tj. 2 h 13 min. po vzniku MU).

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

Rozhodnutí DI o zahájení šetření: 26. 3. 2018, a to na základě závažnosti mimořádné události.

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

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: Ústav pro jazyk český Akademie věd České republiky, v. v. i., Oddělení jazykové kultury – jazyková poradna.

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- vrchní mistr tratí (dále OZOV), zaměstnanec SŽDC, OŘ Hradec Králové, Správa tratí Pardubice;
- traťový dispečer 2C (dále traťový dispečer), zaměstnanec SŽDC, CDP Přerov.

Dopravce (RegioJet):

- strojvedoucí vlaku Ex 1007, zaměstnanec RegioJet.

Třetí strana (CHaTP):

- traťový dělník, usmrcená osoba, zaměstnanec firmy CHaTP;
- vedoucí výlukových prací, zaměstnanec firmy CHaTP;
- stavbyvedoucí, zaměstnanec firmy CHaTP;
- zástupce stavbyvedoucího, zaměstnanec firmy CHaTP;
- dva traťoví dělníci (dále také traťový dělník 1 a traťový dělník 2), zaměstnanci firmy CHaTP.

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

Vlak:	Ex 1007	Sestava vlaku:		Držitel:
Délka vlaku (m):	201	HDV:	91 54 7 162 116 – 8	RegioJet
Počet náprav:	32	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	443	1.	61 81 21 90 123 – 4	RegioJet
Potřebná brzdicí procenta (%):	153	2.	61 81 30 90 012 – 8	RegioJet
Skutečná brzdicí procenta (%):	168	3.	61 81 18 91 010 – 7	RegioJet
Chybějící brzdicí procenta (%):	0	4.	61 81 18 91 008 – 1	RegioJet
Stanovená rychlost vlaku: (km.h ⁻¹)	140	5.	61 81 30 90 023 – 5	RegioJet
Způsob brzdění:	I.	6.	61 81 19 90 012 – 3	RegioJet
Režim brzdění:	R + Mg	7.	61 85 20 73 007 – 7	RegioJet

Pozn. k vlaku Ex 1007:

- strojvedoucí vlaku Ex 1007 byl prokazatelným způsobem seznámen mimo jiné s rozkazem „Všeobecný rozkaz pro vlak Ex 1007“, č. 1772 – 009, ze dne 25. 3. 2018, v žst. Česká Třebová (viz část 3.5.1 ZZ).

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

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

Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku je vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu a klesá 5,83 ‰. Před místem vzniku MU je vedena v pravostranném oblouku o poloměru 825 m. Vpravo od 1. SK ve směru jízdy vlaku je v km 14,064 – 14,204 ostrovní nástupiště. Nejvyšší povolená rychlost vlaku byla 160 km.h⁻¹. SZZ 3. kategorie, ESA 11, bylo obsluhováno z JOP CDP Přerov.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Ex 1007 v místě a době vzniku MU byla bez omezení. V době konání výluky byla rychlost jízdy vlaků po vedlejší 2. SK do 13.10 h omezena na max. 50 km.h⁻¹ v úseku km 13,829 – 15,145.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 7.15.03 h oznámení o vypnutí TV a zahájení napěťové výluky na CDP Přerov;
- 7.15.58 h zahájení výluky – komunikace mezi OZOV a CDP Přerov;
- 13.23.05 h oznámení o ukončení napěťové výluky ve 13.22 h na CDP Přerov;
- 13.23.53 h oznámení o ukončení výluky ve 13.24 h na CDP Přerov;
- 13.27.34 h použil strojvedoucí vlaku Ex 1007 TRS k ohlášení vzniku MU traťovému dispečerovi;
- 13:28.44 h traťový dispečer předal ohlášení o vzniku MU vedoucímu dispečerovi;
- 13.30.33 h traťový dispečer aktivoval IZS – ZZS;
- 13.32.49 h traťový dispečer aktivoval IZS – PČR.

Byla zaznamenávána komunikace mezi strojvedoucím vlaku Ex 1007 a traťovým dispečerem CDP Přerov a mezi OZOV a traťovým dispečerem CDP Přerov.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

V místě MU byly bezprostředně před jejím vznikem pro provozovatele dráhy dodavatelsky prováděny údržbové práce na železničním svršku, zajišťované zhotovitelem, firmou CHaTP. V žst. Rudoltice v Čechách a v přilehlém traťovém úseku směrem k žst. Krasíkov probíhala plánovaná výluka dle ROV č. 53029 a z důvodu údržbových prací na železničním svršku byl provoz před vznikem MU veden po vedlejší 2. SK. Celkově byly výluky dle uvedeného ROV rozděleny do 25 etap, plánované v termínech od 19. 3. 2018 do 30. 3. 2018.

Při etapě K, plánované na 26. 3. 2018 od 7.15 do 13.15 h, byla vyloučena kolejově a napěťově 1. TK v úseku mezi žst. Rudoltice v Čechách – Krasíkov, kolejově záhlaví a zhlaví 1. TK žst. Rudoltice v Čechách ve směru ke Krasíkovu a kolejově a napěťově 1. a 3. SK v žst. Rudoltice v Čechách.

Následující etapa L (která se ten den z důvodu vzniku MU neuskutečnila) byla plánována ve stejný den od 13.30 do 19.30 h, kdy měla být vyloučena kolejově a napěťově 2. TK v úseku mezi žst. Krasíkov – Rudoltice v Čechách, kolejově záhlaví a zhlaví 2. TK žst. Rudoltice v Čechách ve směru na Krasíkov, kolejově 2. SK a napěťově SK č. 2, 4, 6, 6a a 6b v žst. Rudoltice v Čechách.

Jako pracoviště určené k zahájení a ukončení výluky dle ROV č. 53029, etapy K a L, bylo CDP Přerov. Práce plánované při etapě K byly: oprava GPK 1. SK a výhybek č. 1, 5 a 6 v žst. Rudoltice v Čechách a dále regulace TV, revize úsekového odpojovače, kontrola průjezdného průřezu a kotvení. Práce při etapě L měly být: oprava GPK 2. SK a výhybek č. 2, 3 a 4 v žst. Rudoltice v Čechách a dále regulace TV, revize úsekového odpojovače, kontrola průjezdného průřezu a kotvení.

Práce na opravě GPK kolejí a výhybek prováděla firma CHaTP, práce na elektrické části – regulaci TV, revizi úsekového odpojovače, kontrolu průjezdného průřezu a kotvení prováděla SŽDC, SEE Pardubice. Práce mechanizace spojené s úpravou GPK dle etapy K byly v den vzniku MU dokončeny, dále s tím probíhala traťovými dělníky ruční úprava šterku kolejového lože. V souvislosti s úpravou GPK 1. SK bylo nutno před prací

mechanizace odstranit část služebního přechodu (panely umístěné v prostoru 1. SK) v žst. Rudoltice v Čechách a odpojit ukolejnění sloupů TV č. 35, 37 a 39, které byly připojeny ke kolejnicovému pásu 1. SK. Bezprostředně (cca 2 minuty) před vznikem MU byla ukončena ve 13.24 h etapa K výluky, dále měla ve 13.30 h pokračovat etapa L. Plán výluky – etapy K nebyl dodržen, ukončení výluky bylo opožděno (měla skončit nejpozději ve 13.15 h), a v době ukončování a po ukončení výluky se v již provozované koleji nacházely nikým nestřežené osoby, mj. dokončující nedodělanou práci, připojování ukolejnění. S nedokončenou prací – nepřipojeným ukolejněním – neměla být výluka vůbec ukončena.

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

- 13.27 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Ex 1007 traťovému dispečerovi CDP Přerov;
- 13.28 h MU ohlášena dispečerem CDP Přerov dle ohlašovacího rozvrhu na SŽDC;
- 13.30 h MU ohlášena dispečerem CDP Přerov dle ohlašovacího rozvrhu na IZS;
- 13.51 h MU ohlášena pověřenou osobou SŽDC na COP DI;
- 15.30 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI, PČR a SŽDC;
- 16.02 h přítomným inspektorem DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 17.35 h obnovení provozu v 1. SK.

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

Plán IZS vzhledem k charakteru MU byl aktivován ve 13.30 h, tj. 3 minuty po vzniku MU, dispečerem CDP Přerov.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Územní odbor Ústí nad Orlicí;
- ZZS Svitavy;
- HZS SŽDC, JPO Česká Třebová.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

Při MU došlo k:

- usmrcení traťového dělníka, zaměstnance firmy Chládek a Tintěra, Pardubice, a. s.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Škoda na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a životním prostředí nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: oblačno, + 5 °C, denní doba, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: prostor žst. Rudoltice v Čechách u oboustranného ostrovního nástupiště u 1. SK.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- vedoucí výlukových prací – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 26. 3. 2018 mj. vyplývá:
 - uvedl, že byl vedoucím stavby. Pracoval se skupinou cca 30 lidí, kteří provádí opravné práce, podbíjení kolejí a výlukovou činnost. Práce probíhaly v žst. Rudoltice v Čechách, na 1. SK, a to denně od 7.15 do 13.15 h;
 - v den vzniku MU se výluka protáhla o 9 minut. Po tomto čase se zaměstnancem SŽDC ve funkci OZOV ukončili práci a pracovníky vyzval, aby odešli z kolejí, že bude ukončena výluková činnost. Poté zkontroloval kolejí a při jeho přítomnosti bylo prázdné a výluka byla ukončena;
 - pokud se do kolejí někdo ze zaměstnanců poté vrátil, pak to bylo až po jeho příkazu. Neví, kdo se do kolejí vrátil, po kontrole odešel do buňky, kde se všichni shromažďují;
 - není mu známo, co poškozený v kolejích dělal, ani že by se zde pohybovaly ještě nějaké osoby. Z buňky vyběhl poté, jakmile uslyšel brzdit vlak a slyšel křik, a zjistil, že vlaková souprava srazila poškozeného.
- vedoucí výlukových prací – ze Zápisu se zaměstnancem ze dne 27. 3. 2018 mimo jiné vyplývá:
 - dne 26. 3. 2018 byly prováděny opravné práce na vyloučené 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách. Výluka probíhala dle ROV č. 53029 od 7.15 h s předpokládaným ukončením ve 13.15 h;
 - před ukončením oznámil stavbyvedoucímu, že odchází ukončit napětovou

- výluku. Zároveň se dohodli, že dá pokyn pracovníkům pracujícím na výluce 1. SK k opuštění pracoviště z důvodu ukončení výluky;
- domluvili se, že před ukončením traťové výluky ještě stavbyvedoucímu zavolá, zda jsou všichni pracovníci mimo kolejiště;
 - když procházel po nástupišti mezi 2. a 4. SK, vydal zástupci stavbyvedoucího pokyn, aby všichni pracovníci odešli z kolejiště z důvodu ukončení výluky;
 - při cestě po pravé straně od 1. a 2. SK směrem k MVTV se podíval na vyloučenou 1. SK a viděl, jak jednotliví pracovníci odcházejí z kolejiště;
 - poté v MVTV prováděl úkony k ukončení napěťové výluky. Když z MVTV vystoupil, viděl nějaké pracovníky u výpravní budovy. Poté se chystal zavolat stavbyvedoucímu, zda jsou všichni pracovníci z kolejiště venku, a viděl, jak se na 1. SK blíží vlak. V té době si všiml pracovníka v kolejišti a vlak začal brzdit.
- vedoucí výlukových prací – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 18. 4. 2018 dále vyplývá:
 - u zaměstnavatele je zaměstnán od roku 1996, na pozici vedoucího prací od roku 2012. Jeho kompetencí je řízení zakázky, dohled nad celou zakázkou, komunikace s investorem a zástupci, další administrativní věci, řízení pracovníků na stavbě a zadávání práce stavbyvedoucímu, kterou on pak rozdělí mezi zaměstnance. V daný den se vždy ráno domluví, co se bude dělat, jsou u toho i dělníci, ale kdo co bude konkrétně dělat, je už věc stavbyvedoucího;
 - dne 26. 3. 2018 byly prováděny opravné práce v žst. Rudoltice v Čechách, výluka měla začít v 7.15 h a předpokládaný konec měl být ve 13.15 h. Ve výluce se měla provádět oprava geometrické polohy koleje, což se dělá drážní mechanizací. Za touto mechanizací jde poté četa pracovníků, kteří dočišťují to, co zůstane za strojem, kterému se říká pluh. V ten den byla jedna pracovní četa, která rozdělávala kolejové přechody pro cestující. Druhá četa pak upravovala šterk do finální podoby, odstraňovali zbytky kamenů z pražců za pomoci vidlí;
 - rozdělení práce se zaměstnanci dozvěděli při poradě. Řekl stavbyvedoucímu, co se ten den bude dělat, dělníci byli u toho taky, ale konkrétní rozdělení toho, kdo co bude dělat, pak bylo na stavbyvedoucím;
 - co stavbyvedoucí komu zadal za práci a co přesně měl dělat poškozený, neví, při rozdělování práce nebyl. Během dne se navíc pokyny podle potřeby mění;
 - ke konci výluky byl ve stavební buňce se stavbyvedoucím a domlouval s ním postup prací na další etapu výluky, nesledoval hodiny, ale asi ve 13.05 h nebo 13.10 h řekl, že půjde ukončit výluku TV, které bylo vypnuto během prací, a že řekne pracujícím dělníkům, aby opustili kolejiště, že bude konec výluky. Stavbyvedoucí si chystal věci na další práci a aby mu pomohl, tak mu řekl, že to dělníkům řekne on;
 - práce jsou časově náročné, že není podmínkou ani to nevyplývá ze žádných smluv, že předpokládaný konec času výluky musí být takový, jak je napsáno v ROV, který vydává SŽDC. Stává se tedy, že se výluka o 10 – 15 minut prodlouží. Podstatné je, že se musí dodržet podmínky dané smlouvou o dílo, tedy celkový den zahájení a ukončení díla, což splňovali;
 - vycházel z toho, že výluka bude ukončena ve 13.15 h, tak jak bylo naplánováno;

- s OZOV v tomto ohledu nekomunikoval a šel přímo na MVTV, obsluha MVTV měla po jeho pokynu ukončit výluky. Při cestě po nástupišti zakřičel na dělníky, kteří pracovali v kolejišti, ať kolejiště opustí, že bude končit výluka. Ve skupině dělníků byl i zástupce stavbyvedoucího;
- jen uvádí, že i kdyby TV bylo zapnuté, tak pracujícím dělníkům by ani tak nic nehrozilo, hrozí to bezprostředně při vzdálenosti do metru od trolejového drátu. Když na ně křičel, že bude končit výluka, tak od nich byl ve vzdálenosti cca 5 metrů, museli ho slyšet, kolem nebyl žádný hluk, neprojížděl vlak ani nepracovala žádná mechanizace;
- není schopen jmenovitě uvést, kdo byl ve skupině pracujících dělníků, ale předpokládá, že tam byl i poškozený. Osobně nezodpovídá za chování a jednání podřízených, k tomu jsou všichni proškolení dokumenty BOZP a Bp1. Skupině dělníků neřekl, že se výluka bude prodlužovat o 9 minut, sám nevěděl, o kolik minut se výluka prodlouží, toto mu musí oznámit přímo OZOV, šel teprve ukončit napěťovou výluky;
- z jeho oznámení, že mají opustit kolejiště, které skupině dělníků předal, jasně vyplynulo, že mají ukončit práci a kolejiště opustit, protože věděl, že stanovená práce byla hotová a případné drobné dodělávky, např. úprava šterku, se může udělat jindy, i za běžného provozu bez výluky, kdy je vše řízeno bezpečnostními předpisy, což je běžnou praxí;
- po oznámení dělníkům o ukončení prací pokračoval na MVTV, po 300 – 400 m, kdy šel po peronu, poté přes služební přechod, se ještě otáčel a viděl, že dělníci odcházejí z kolejiště. Na MVTV provedl ukončení napěťové výluky;
- poté se chtěl spojit s OZOV, ale k tomu již nedošlo;
- chtěl se přesvědčit u stavbyvedoucího, jestli jsou už všichni pracovníci venku z kolejiště, to ale také nestihl udělat, pro něj ještě na vyloučené koleji jel vlak Ex 1007. **Vlak tam ještě neměl co dělat, OZOV neoznámil ukončení prací a nedomlouvali spolu žádným způsobem ukončení traťové výluky;**
- k pochybení došlo z důvodu, že OZOV nepočkal do doby, než mu osobně oznámí volnost a sjízdnost vyloučené koleje;
- během výluky osobně provádí dozorovou činnost, jestli práce probíhají tak, jak mají, jestli je dodržován harmonogram i technologický postup, když najde nedodělek nebo závadu a jsou kolem dělníci, tak jim to řekne, když tam už nikdo není, tak to řekne zástupci stavbyvedoucího nebo stavbyvedoucímu a ten si pak určí, koho tam pošle;
- na otázku, kdo, případně jaký orgán plánovanou železniční výlukou povolil, co mělo být náplní práce, od kdy do kdy měla trvat a jak dlouho skutečně výluka trvala, v kolik hodin přesně a kým byla výluka ukončena, odpověděl, že výlukou povolila SŽDC, všechno je to v jejich kompetenci, včetně rozkazu o výluce. Výluka měla trvat, jak již uvedl, od 7.15 h s předpokládaným koncem ve 13.15 h. V době výpovědi už věděl, že výluka byla ukončena ve 13.24 h, sdělil mu to OZOV, asi až hodinu po vzniku MU. Výluky ukončil a může ji ukončit jen OZOV;
- z jeho pohledu byla v době a místě vzniku MU dne 26. 3. 2018 platná výluka na železniční trati v žst. Rudoltice v Čechách;
- jako zástupce firmy CHaTP byl seznámen s dokumenty BOZP a dále s bezpečnostním předpisem Bp1 u SŽDC;

- na otázku, kdo zodpovídá za kontrolu, tedy za to, že dělníci místo zrušené plánované výluky již opustili a že touto kontrolou byl bezpečně zajištěn drážní provoz vlaků, ale i zaměstnanců společnosti CHaTP pracujících v kolejišti, a jak byla tato kontrola provedena, odpověděl, že za svou partu odpovídal přímý nadřízený, tedy stavbyvedoucí. V jeho nepřítomnosti zástupce stavbyvedoucího, který byl ale jen dělníkem;
 - nebyl schopen odpovědět na otázku, jestli pak byla ještě kontrola provedena, protože po jeho oznámení z místa odešel. Stavbyvedoucí tam v tu dobu nebyl a za dodržení jeho pokynu a předání tohoto pokynu dalším zaměstnancům zodpovídal zástupce stavbyvedoucího;
 - na otázku, jakým způsobem prováděl jako kontrolor dozorovou činnost, odpověděl, že toto již bylo uvedeno a že je prováděna průběžně. Po ukončení napěťové výluky chtěl od stavbyvedoucího telefonem potvrdit, že jsou dělníci z kolejiště pryč, k tomu již nedošlo;
 - v době, kdy dělníkům oznamoval konec výluky, byla jejich práce kompletně hotová, traťoví dělníci už v klidu docházeli na konec úseku, který se měl ten den dodělat a spojit s již hotovým úsekem. Dodělávky formou ruční úpravy šterku se daly dělat i bez výluky, jak již uvedl. Poté, co mu PČR vysvětlila, co mohl poškozený v místě jeho úrazu dělat, tedy že prováděl v pokleku na kolejišti nějakou činnost nedaleko sloupu trakčního vedení, zřejmě se šterkem, uvedl, že tuto činnost je možno provádět i mimo výluky, ale jestli mu někdo zadal konkrétní pokyn, to neví;
 - poškozený byl náležitě proškolen na práci, kterou před vznikem MU vykonával, a mohl tuto práci vykonávat a nedělal ji poprvé;
 - na otázku, kdo ze společnosti CHaTP zodpovídá za zabezpečení pracovního místa proti možnému úrazu zaměstnanců, odpověděl, že se pohybují každý den někde jinde, takže není možné tato rizika vyhledávat předem, z toho důvodu byli zaměstnanci proškoleni, aby věděli, jak se chovat;
 - nebyla určena žádná konkrétní osoba ze společnosti ChaTP, která zodpovídá za vyhledávání nebezpečných činitelů a zjišťuje jejich příčiny a zdroje;
 - nebyla určena žádná konkrétní osoba ze společnosti ChaTP, která zodpovídá za přijímání opatření za účelem odstranění nebezpečných činitelů, viz předchozí otázka.
- OZOV – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 26. 3. 2018 mimo jiné vyplývá:
 - vykonává funkci OZOV, jezdí po výlukách, provádí kontrolu prováděných prací. V žst. Rudoltice v Čechách byl od rána od 7.15 h, práce byly prováděny standardně, byly ukončeny ve 13.24 h. Ukončil je společně s VVP. Poté on zkontroloval pantografem dráty a zapnulo se TV, pak byla ukončena výluka ve 13.24 h;
 - zda byl někdo v kolejišti po ukončení prací, neví, v té době byl s MVTV o kus dál, neviděl na místo, kde se nehoda stala. Viděl, jak přijíždí vlak po první koleji, jeho brzdění a zastavení. **Byl tam společně se ZPŘS, který dává pokyny ke zprovoznění.**

- **OZOV** – ze Zázpisu se zaměstnancem ze dne 3. 4. 2018 dále vyplývá:
 - dne 26. 3. 2018 vykonával funkci OZOV v žst. Rudoltice v Čechách při výluce č. 53029, etapě K;
 - práce na výluce probíhaly normálně. Na konci výluky mu **ústně** oznámil VVP ukončení výlukových prací na výhybkách č. 1, 5, 6 a na 1. SK. **Ústní předání proběhlo několik metrů za železničním nadjezdem nad pozemní komunikací ve směru na krasíkovské zhlaví;**
 - **na 1. SK se v době oznámení pohybovalo DV OTV**, bylo mu jasné, že výluka neskončí dle ROV č. 53029 ve stanoveném termínu;
 - **po oznámení VP odešel na krasíkovské zhlaví za ZPŘS;**
 - po přestavení DV OTV na 3. SK, kde byla již odstavena ostatní DV provádějící práce na výluce, mu ohlásil ZPŘS volnost výhybek a kolejí dotčených výlukou. Oznámení proběhlo ústně – stáli vedle sebe;
 - ve 13.22 h mu telefonicky oznámil vedoucí prací z OTV, že trolej je pod napětím, a ihned volal na dispečink CDP Přerov a ve 13.24 h ukončil výlukové práce dle ROV č 53029, etapy K.

- **OZOV** – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 27. 4. 2018 dále vyplývá:
 - v době konání výluky č. 53029 byl zaměstnancem SŽDC, OŘ Hradec Králové, správy tratí Pardubice, a byl ve funkci vrchní mistr tratí na přidruženém okrsku ST okrsek 2 Česká Třebová. Výkon povolání obsahoval správcovství přidělených úseků tratí v obvodu ST okrsek 2 Česká Třebová;
 - v rámci pracovních kompetencí úkoloval mistry, a to jenom ve společnosti SŽDC, a další zaměstnance, kteří spadají pod vedení mistrů. Uvedené osoby ve společnosti SŽDC rovněž kontroluje, kontrola probíhá po linii dodržování předpisů a také po linii kvality výkonu jejich práce;
 - dne 26. 3. 2018 vykonával funkci OZOV na výluce dle ROV č. 53029, etapa K, v žst. Rudoltice v Čechách. Práce po dobu výluky probíhaly standardně, normálně. Čas zahájení výluky byl pro etapu K v 07.15 h, předpokládaný konec byl plánován na 13.15 h téhož dne. V rámci této etapy byla vyloučena kolejově a napěťově první traťová kolej mezi dopravnami Rudoltice v Čechách a Krasíkov. Kolejově záhlaví a zhlaví 1. TK směr Krasíkov v dopravně Rudoltice v Čechách. Kolejově a napěťově první a třetí SK v dopravně Rudoltice v Čechách. Tím byl vymezen úsek výluky (vyloučení kolejí a výhybek);
 - na konci výluky mu VVP oznámil ukončení výlukových prací na výhybkách č. 1, 5, 6 a na 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách, nevzpomíná si, kolik bylo v té době hodin. A jelikož se **po 1. SK ještě pohyboval pantograf, tedy tzv. MVTV**, byl to vůz SEE, což bylo vozidlo pro údržbu TV, tak bylo jasné, že výluka neskončí dle času uvedeného v ROV. Po přejetí po 1. SK a přes výhybky č. 1, 5 a 6 byl MVTV odstaven na 3. SK za ostatní výlukové prostředky. Ostatními výlukovými prostředky se rozumí pracovní kolejové stroje spol. CHaTP, které již byly na 3. SK;
 - po telefonickém oznámení vedoucím prací z MVTV SEE v době 13.22 h, a to byl přesný čas, že je trolej pod napětím, obratem volal traťového dispečera na CDP Přerov a ve 13.24 h telefonicky ukončil výlukové práce dle ROV č. 53029,

etapy K;

- náplní práce spol. CHaTP byla oprava geometrické polohy koleje a výhybek. Začátek výluky byl v 07.15 h a konec se prodloužil o 9 minut, na 13.24 h. Výlukou ukončil po telefonickém rozhovoru s traťovým dispečerem CDP Přerov. Pouze zahajuje a končí výlukou a doplňuje, že vlastní organizace práce, zadávání a kontrola plnění jednotlivých pracovních úkonů firmy CHaTP mu nepřísluší;
 - komunikace s VVP proběhla během výluky ústní formou. S ostatními jako se stavbyvedoucím nebo s četaři vůbec nekomunikoval. Zhotoviteli stavby formálně vyloučí předmětný úsek koleje a na závěr zase formálně tento úsek zprovozní. Výlukou pak ještě ukončuje traťový dispečer, ten je nad ním. Konkrétní osoba z uvedené společnosti CHaTP pro komunikaci s ním byl VVP;
 - ráno po zahájení výluky v 7.15 h telefonicky oznámil VVP, že výluka dle ROV č. 53029 byla zahájena a kolej a výhybky jsou vyloučeny. To byl pro zhotovitele pokyn, že mohou začít pracovat. Několikrát s VVP osobně mluvili přes den, jestli telefonicky si už nevzpomíná. Občas se stávalo, a zrovna i v ten den, že operátor O2 měl poruchy na síti. Proto většina komunikací s VVP probíhala ústně. Uvádí, že společnost O2 mezi Třebovicemi v Čechách a Rudolticemi v Čechách včetně nemá vždy signálem pokrytý prostor;
 - neví, jakým způsobem byli o zrušení výluky vyrozuměni dělníci na 1. koleji včetně poškozeného, tedy v místě úrazu;
 - v době a místě úrazu poškozeného 26. 3. 2018 již nebyla platná výluka na železniční trati v žst. Rudoltice v Čechách.
- OZOV – ze Zázpisu se zaměstnancem ze dne 14. 5. 2018 mimo jiné vyplývá:
 - **dobatečně se** v žst. Rudoltice v Čechách **dozvěděl** (nepamatuje se již od koho), **že výlukové práce dle příkazu „B“ byly ukončeny již před vznikem MU.**
 - stavbyvedoucí – ze Zázpisu se zaměstnancem ze dne 27. 3. 2018 mimo jiné vyplývá:
 - dne 26. 3. 2018 vykonával funkci stavbyvedoucího na opravných pracích vyloučené 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách. Výluka probíhala od 7.15 h s předpokládaným ukončením ve 13.15 h;
 - před ukončením výluky 1. SK byl s VVP v zařízení staveniště (zázemí buňky) a připravovali se na další plánovanou výlukou 2. SK, která měla začít ve 13.30 h;
 - s VVP se dohodli, že půjde ukončit výlukou a při cestě dá pokyn, aby zaměstnanci opustili kolejiště. Před ukončením traťové výluky si měli zavolat – potvrdit si, zda všichni pracovníci opustili kolejiště;
 - z prostoru zařízení staveniště (zázemí buňky) viděl pracovníky odcházet z kolejiště. Poté pokračoval v přípravě plánované výluky a pak již uslyšel houkání a brzdění vlaku.
 - stavbyvedoucí – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 24. 4. 2018 dále vyplývá:
 - na stavbách byl podřízen VVP, od kterého dostával rozpis prací, které se měly v průběhu výluky udělat. Když VVP zahájil výlukou, dal vědět, že byla zahájena,

- mezitím rozdělil zaměstnance, kdo co bude dělat, na tom se domlouval i se svým zástupcem. Jeho kompetencemi bylo určovat, kdo bude vykonávat určitou práci, a poté dohlédnout na to, zda je práce ukončena, dodělána, případně zařadit další práci, atp.;
- v den výluky měnili gumové pryže pod vyloučenými výhybkami na krasíkovském zhlaví. Po dodělání se čekalo, až dokončí práci podbíječka, projedou vozy se štěrkem a SSP (pluh na úpravu štěrkového lože) dozamete koleje. Pak se měla dělat finální úprava, kdy vidlemi dělníci manuálně upravují štěrk. Toto měl vykonávat i poškozený;
 - před koncem výluky od něj poškozený dostal telefonicky za úkol, aby prošel a zkontroloval ukolejnění, zda jsou kabely schované pod štěrkem ve SK – mohlo být asi 12.40 h. Nejprve o tom informoval svého zástupce, aby byl seznámen s pohybem jeho lidí. Když mu volal, byl s VVP ve stavební buňce. Z buňky viděl, že se stroje blíží po 1. SK ke konci a za nimi šla skupinka dělníků, která upravovala štěrk;
 - poté se věnoval přípravě na druhou etapu plánovanou na odpoledne. VVP mu pak v buňce řekl, že půjde podepsat ukončení napěťové výluky s tím, že cestou oznámí dělníkům, že bude ukončovat výluky, a vyžene je z kolejí. Byli domluveni, že až podepíše rozkaz v MVTV, tak zavolá a potvrdí mu volnost koleje, že všichni kolejiště opustili a může se ukončit výluka;
 - viděl, že VVP na pracovníky mluvil a že ti se na něj všichni koukli, viděl to na vzdálenost asi 30 m. VVP pokračoval dále, dělníci ještě něco dodělali a pak začali odcházet mimo kolej;
 - před vznikem MU zaslechl houkání vlaku a jeho brzdění, pak slyšel křik jednoho traťového dělníka. Když vyšel z buňky, viděl stojící vlak, až pak si všiml, že stojí na 1. SK. Od dvou traťových dělníků se dozvěděl, že došlo ke vzniku MU. Od jeho zástupce věděl, že usmrcený traťový dělník měl jít na krasíkovské zhlaví pro auto, protože v něm bylo náradí na rozebrání služebního přechodu;
 - podle něj byla v době a místě vzniku MU dne 26. 3. 2018 platná výluka na železniční trati v žst. Rudoltice v Čechách;
 - na otázku, jestli když byl dělníkům prostřednictvím VVP oznámen konec výluky, byla jejich práce komplet hotová, příp. co nebylo hotové a jak se to mělo řešit, kdo zadal a jaké pokyny k případnému dokončení nehotové práce, odpověděl, že finální úprava štěrku, zametání a čištění nemá vliv na funkčnost koleje z bezpečnostního hlediska, podbíječkou to bylo uděláno a upraveno. Manuální zametání je spíše estetická záležitost, která se mohla udělat i po konci výluky podle jiných předpisů. Práce dle daných technologií tedy hotovy byly.
- zástupce stavbyvedoucího – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 24. 4. 2018 vyplývá:
 - v den vzniku MU pracoval v osmičlenné skupině. Z ranního rozdělení práce věděl, že výluka měla končit ve 13.15 h;
 - pokud by se stalo, že by do konce výluky nestihli práci, tak automaticky zůstávali v kolejišti, dokud jim VVP nebo stavbyvedoucí neoznámil, že výluka bude končit, a neřekne, aby opustili kolejiště;
 - v den vzniku MU vyměňovali pryžové podložky pod výhybkami na krasíkovském

- zhlaví. Museli počkat, až projede podbíječka. Když práci skončili, nechali projet sypací vozy a šli čistit, vyhodit štěrk z pražců, takto pracovali na úseku dlouhém cca jeden kilometr. Práce končili ve stanici, ve směru od krasíkovského zhlaví se už pouze dočišťovalo;
- nejdřív jemu a poté poškozenému volal stavbyvedoucí, aby šel tento zaměstnanec zkontrolovat ukolejnění. Neví, v jakém stavu ukolejnění bylo;
 - když byli cca za půlkou ostrovního nástupiště, tak na ně VVP z nástupiště volal, že jde ukončit výluky. Toto oznámení pro ně jednoznačně znamenalo, že mají co nejdříve opustit kolejiště. VVP poté, co kolejiště opustí, ještě kontroluje, zda-li tam někdo není, tuto informaci si ověřuje u stavbyvedoucího, který to osobně zkontroluje;
 - pak ještě chvíli dočišťovali, cca ve třech čtvrtinách ostrovního nástupiště se potkali s poškozeným. Zastavili se u něj a řekli mu, že VVP jim sdělil, že už bude končit výluka. Toto oznámení od VVP pro zaměstnance CHaTP znamená, že mají co nejdřív opustit kolejiště;
 - jelikož měli zaparkovaný automobil u krasíkovského zhlaví, poslal poškozeného pro něj, aby s ním přijel do stanice. Dal mu tedy jasný pokyn, aby opustil kolejiště. Nenapadlo ho, že by práce na ukolejnění nebyly hotové, poškozený mu nic neřekl, i když mu nařídil, ať opustí kolejiště a dojde pro automobil;
 - viděl, jak traťoví dělníci odcházejí a poškozený šel směrem k automobilu, takže myslel, že jej všichni poslechli a opouští kolejiště. Poté šel do stavební buňky za stavbyvedoucím. Po události se od traťových dělníků dozvěděl, že poškozený šel ještě něco zasypat;
 - podle něj v době a místě úrazu poškozeného 26. 3. 2018 platná výluka na železniční trati v žst. Rudoltice v Čechách ještě trvala, protože VVP ještě nezavolal stavbyvedoucímu, aby si ověřil, že všichni opustili kolejiště. Stejně tak ale poškozený už neměl být v kolejišti, protože věděli, že VVP jde výluky ukončit, takže měl uposlechnout jeho příkaz a už měl být pryč z kolejiště;
 - po odchodu VVP, který partě oznámil konec výluky, tuto skutečnost ještě jednou zopakoval, a jak již uvedl, v době, kdy se potkali s poškozeným v kolejišti u ostrovního nástupiště;
 - poškozenému byl zadán výkon práce a její obsah na ranní poradě.
- traťový dělník 1 – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 26. 3. 2018 vyplývá:
 - prováděl opravné práce v žst. Rudoltice v Čechách, VVP někdy kolem 13.15 h ukončil práce, byla ukončena i výluka trati. Po ukončení práce se vrátil zpět do kolejiště, protože si v místech, kde pracoval, **zapomněl bundu** a ještě tam šel zahrabat drát;
 - šel tam s kolegou traťovým dělníkem 2, až k tomu místu spolu nedošli, společně se vraceli zpět. Poškozený šel s nimi. Po tom, co přešli kolejiště k 1. SK, šli směrem doprava, poškozený se od nich odpojil. Co šel do kolejiště dělat poškozený, neví;
 - když se pak vraceli, tak šli v kolejišti, poškozeného viděl před sebou. Pak uslyšel, že za nim jede vlak a s traťovým dělníkem 2 vyskočili na ostrovní nástupiště. Všiml si, že poškozený to nestihl a že došlo ke střetu. Na místo

vzniku MU se podívat nešel, neměl na to sílu, šel do automobilu a sedl si, aby se uklidnil.

- traťový dělník 1 – ze Zázpisu se zaměstnancem ze dne 28. 3. 2018 mimo jiné vyplývá:
 - dne 26. 3. 2018 pracoval na 1. SK, kde s ostatními prováděl úpravu šterku. Kolem prošel VVP a sdělil jim, že jde ukončit výlukou, ať opustí kolejiště;
 - spolu s ostatními pracovníky začali odcházet a ještě rychle cestou dodělávali úpravu šterku do kolejového roštu;
 - při cestě potkali poškozeného, ten mu sdělil, že jestli se mu chce a je to možné, ať jde zaházet šterk (pozn. zahrabat uzemnění sloupu TV č. 39) mimo kolej ve směru na Českou Třebovou. Tuto práci šel vykonat;
 - při cestě zpět se setkal s traťovým dělníkem 2, který šel proti němu a který se ho ptal, zda potřebuje pomoc. Spolu se vraceli zpět směrem na krasíkovské zhlaví, kde měli při následující výluce rozebrat služební přechod na konci nástupiště;
 - najednou uslyšel houkání vlaku a rychle oba s traťovým dělníkem 2 vyskočili na nástupiště. Vlak je těsně minul. Až na nástupišti si všiml sraženého zaměstnance, jak se zvedl před vlakem v prostoru 1. SK, před tím jej vůbec neviděl.
- traťový dělník 1 – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 18. 4. 2018 dále vyplývá:
 - ráno byly rozděleny úkoly VVP, stavbyvedoucím a zástupcem stavbyvedoucího, který byl současně i dělníkem. Bylo jim oznámeno, že v 7.20 h začne výluka, že se bude podbíjet trať, 1. SK, dosypávat šterk a uklízet.
 - ke konci výluky 1. SK šli s ostatními dělníky za pracovními stojí, které kolej podbíjely, a manuálně dočišťovali šterkový zásyp nacházející se na kolejích a pražcích. Měli skončit u ostrovního nástupiště ve stanici, cca ve 13.00 – 13.30 h, přesně si to nevybavuje, než byly práce hotovy, šel po nástupišti VVP a zakřičel na ně, ať vypadnou, že za chvíli končí výluka, a že se prodlužuje o 9 minut. Všichni dělníci u toho byli přítomni;
 - poškozený mu řekl, že jestli má čas, ať jde za nástupiště upravit ukolejnění, zasypat uzemňovací drát, který vede od sloupu TV, bylo to mimo 1. SK. Šel tam, vykopal díru a uzemňovací drát schoval a zasypal šterkem. Práci dělal asi 5 min., **myslel si, že to za 9 min. do konce výluky stihne**. Po dodělání se vracel zpět po 1. SK, kde byla výluka;
 - ušel asi 30 – 40 m a potkal traťového dělníka 2, který se ho ptal, jestli potřebuje s něčím pomoci. Řekl, že má hotovo, a šli spolu směrem na krasíkovské zhlaví. Poté najednou uslyšel houkání vlaku a zakřičel na traťového dělníka 2, ať skočí na nástupiště, že jede vlak;
 - na otázku, jakým způsobem a kým a v kolik hodin byli o zrušení výluky na trati vyrozuměni, tedy v místě úrazu, odpověděl, že ukončení výluky jim bylo oznámeno osobním sdělením VVP, jak již uvedl;
 - myslí si, že v době a místě vzniku MU dne 26. 3. 2018 nebyla platná výluka na železniční trati v žst. Rudoltice v Čechách, když tudy projel vlak;

- za kontrolu, tedy za to, že jako dělníci na daném pracovním místě zrušené plánované výluky již opustili trať a že touto kontrolou má být bezpečně zajištěn drážní provoz vlaků, ale i ostatních zaměstnanců společnosti CHaTP pracujících v kolejišti, a za to, jak byla tato kontrola provedena, dle něj odpovídá stavbyvedoucí, VVP a zástupce stavbyvedoucího;
 - zda-li po oznámených prodloužených 9 minutách výluky někdo z vedoucích přišel a výzvu o konci opakoval, neví. Všichni po jejich první výzvě z místa odešli, zůstal tam pouze on, na pokyn poškozeného, který jej žádal o pomoc, a pak za ním přišel ještě traťový dělník 2. Všichni oznámení VVP brali okamžitě na vědomí a z místa odešli. Když dodělávku dokončil a ohlédl se, tak už v kolejišti nikdo nebyl. Navíc sám byl ohnutý za nástupištěm, takže jej ani nemohl nikdo vidět přes hranu ostrovního nástupiště. Jak se zvedl, že bude odcházet, tak neviděl ani poškozeného, uviděl jej až v okamžiku, kdy vyskočil na ostrovní nástupiště poté, co uslyšel vlak;
 - na otázku, kdo zodpovídal za kontrolu, tedy za to, že dělníci místo zrušené plánované výluky již opustili a že touto kontrolou byl bezpečně zajištěn drážní provoz vlaků, ale i zaměstnanců společnosti CHaTP pracujících v kolejišti, a jak byla tato kontrola provedena, odpověděl, že jak již uvedl, oznámení vyhlásil VVP, tyto povinnosti mají na starosti jejich nadřízení;
 - na otázku, jestli měl VVP podle interních předpisů Bp1 a školení BOZP setrvat na místě pracoviště a v místě úrazu poškozeného (u všech dělníků) až do konce výluky formou trvalého dozoru a nebo jen formou občasné či průběžné kontroly, odpověděl, že si myslí, že když jim to oznámil, tak šel výlukou asi odhlásit, tím to považoval asi za vyřízené;
 - na otázku, jestli někdo řekl poškozenému, tedy kdo, po již ukončené výluce, že má dodělat práci, tedy jakou, u kolejového svršku v místě nehody, odpověděl, že neví, nebyl u toho. Poškozený jej poslal provést dodělávku a tak tam šel, z toho důvodu neví, co s kým probíral;
 - když VVP dělníkům oznamoval konec výluky, byla jejich práce komplet hotová, měl jen dodělat ukolejnění sloupu TV č. 39. Jestli měl i poškozený pokyn, jaký a od koho k případnému dokončení nehotové práce (dodělávce), neví.
- traťový dělník 2 – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 26. 3. 2018 vyplývá:
 - prováděl opravné práce v žst. Rudoltice v Čechách. Někdy po 13.15 h jim VVP řekl, že je konec výluky, aby všichni zaměstnanci opustili kolejiště. **Zapomněl si na nástupišti klíče**, tak se pro ně ještě vracel, šel sám;
 - když se vracel zpět, tak potkal kolegu traťového dělníka 1 a šli společně. Vraceli se a viděli v kolejišti za názvem stanice žst. Rudoltice v Čechách dalšího zaměstnance, jak tam v kolejišti něco dělá. Poté uslyšeli vlak, který přijížděl zezadu, a stihli uskočit na nástupiště. Pak začal vlak brzdit a bylo jasné, že jejich kolegu srazil. Na místo vzniku MU nešel, bylo mu z toho špatně, šel se uklidnit do automobilu.
 - traťový dělník 2 – ze Zázpisu se zaměstnancem ze dne 28. 3. 2018 mimo jiné vyplývá:

- dne 26. 3. 2018 pracoval na 1. SK, kde s ostatními prováděl úpravu šterku. Kolem prošel VVP a sdělil jim, že jde ukončit výluku, ať opustí kolejiště;
- spolu s ostatními pracovníky začali odcházet a ještě rychle cestou dodělávali úpravu šterku. V dálce (na konci ostrovního nástupiště ve směru na Českou Třebovou) viděl traťového dělníka 1, jak něco dělá, a šel za ním, že mu pomůže. Při cestě se potkali a kolega mu řekl, že již je vše hotové, a šli zpět směrem na krasíkovské zhlaví;
- po chvíli na něj kolega zakřičel, že jede vlak, a rychle vyskočili spolu s traťovým dělníkem 1 z prostoru 1. SK na ostrovní nástupiště. Poté již viděl brzdící vlak a tělo sraženého kolegy a spolu s traťovým dělníkem 1 odešli podchodem.
- traťový dělník 2 – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 18. 4. 2018 dále vyplývá:
 - ráno byly rozděleny úkoly stavbyvedoucím a zástupcem stavbyvedoucího, že se bude upravovat šterkové lože 1. SK. Práce prováděli od výhybek na krasíkovském zhlaví směrem do stanice. K úpravě šterkového lože po pracovní činnosti mechanizace používají ještě vidle, které slouží k očištění kolejí a pražců, což je jejich následná činnost, tuto měli v náplni až do konce výluky;
 - součástí prací bylo ještě zajistit ukolejnění, což je uzemnění kabelem, vedoucím od TV. Celkový počet sloupů TV, které se měly uzemnit, si nepamatuje, tuto práci měl provést poškozený. Nejprve dělal s ostatními traťovými dělníky celou dobu s vidlemi a poté šel dělat toto uzemnění, kdy odešel, si nevybavuje;
 - někdy před koncem výluky šel po peronu VVP, on stál se zástupcem stavbyvedoucího ještě v kolejišti a dodělávali práci. VVP zakřičel, že bude končit výluka, ať opustí pracoviště. Stáli kousek od ostrovního nástupiště cca v 5 lidech, on, zástupce stavbyvedoucího, poškozený a další zaměstnanci z druhé party. Po tomto oznámení VVP následovala komunikace mezi zástupcem stavbyvedoucího a poškozeným, ten ho poslal pro služební automobil, který stál asi 500 metrů od místa, kde byli. V autě bylo náradí, které bylo potřeba pro následnou výluku na 2. SK. Toto se dle něj stalo ještě v době, kdy probíhala výluka;
 - poškozený poté odešel směrem ke krasíkovskému zhlaví, tedy směrem k automobilu. Pak už neví, co poškozený dělal dál;
 - ostatní zaměstnanci odcházeli z kolejiště, protože měla být ukončena výluka a měli opustit pracoviště. Traťový dělník 1 ještě něco dodělával, šel směrem k němu, že mu pomůže, když se ale potkali, tak zjistil, že už má hotovo. Práce se týkaly zakrytí ukolejnění šterkem;
 - poškozený měl ukolejnění maticemi utahovat. Před samotným příjezdem podbíjecího stroje se všechna tato ukolejnění musela odpojit, aby vlivem práce stroje nedošlo k jejich poškození a useknutí. Nakonec se ukolejnění opět utahuje a zasypává šterkem. Toto dělal poškozený, ukolejnění povoloval a utahoval a podle potřeby i zasypával šterkem, protože to není pokaždé nutné;
 - poté šli spolu s traťovým dělníkem 1 směrem ke krasíkovskému zhlaví. Traťový dělník 1 pak zaslechl houkání vlaku a otočil se a stačil na něj zakřičet, že jede vlak, a oba stihli vyskočit na nástupiště. Vlak projel a začal brzdit a on si všiml pracovní bundy v koleji. Poté s traťovým dělníkem 1 odešli podchodem na

- druhou stranu;
- neuposlechnutí pokynu VVP k opuštění kolejiště byla dle něj jeho hloupost, chtěli jen něco dodělat. O tom, že na 1. SK byl poškozený, nevěděl, byl tím směrem otočen zády;
 - na otázku, jakým způsobem a kým a v kolik hodin byli o zrušení výluky na trati vyrozuměni, tedy i v místě úrazu, odpověděl, že VVP, který to na ně zařval z nástupiště žst. do kolejiště, jak již uvedl;
 - podle něj v době a místě vzniku MU dne 26. 3. 2018 v žst. Rudoltice v Čechách už byl konec výluky, když došlo k MU;
 - neví, kdo zodpovídal za kontrolu, tedy za to, že dělníci místo zrušené plánované výluky již opustili a že touto kontrolou byl bezpečně zajištěn drážní provoz vlaků, ale i zaměstnanců společnosti CHaTP pracujících v kolejišti, a jak byla tato kontrola provedena, a jak již uvedl, tak neví, zda po vyhlášení konce výluky VVP byl někdo, kdo by to měl kontrolovat. Oni sami byli kvůli vlastní bezpečnosti povinni místo opustit;
 - poškozený asi věděl, že měl něco dodělat, a byl takový, že to chtěl dodělat, ale jestli mu to někdo řekl a kdo, po již ukončené výluce, že má dodělat práci a jakou, u kolejového svršku v místě nehody, to neví;
 - v době, kdy VVP dělníkům oznamoval konec výluky, byla dle něj práce z 90 % hotová, chyběly pouze maličkosti ve formě dosypání štěrku, jak již uvedl. Jestli měl poškozený hotové uzemnění, to neví.
- vedoucí pracovní čtyř MVTV – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 30. 4. 2018 vyplývá:
 - v době konání výluky č. 53029 byl zaměstnancem SŽDC, OŘ Hradec Králové, SEE Pardubice, a byl ve funkci vedoucí pracovní čtyř. Ke své práci elektromontér pevných trakčních zařízení používá speciální hnací vozidlo MVTV;
 - ze své pozice musí elektrodispečerovi nahlásit směnu, kam jede na výluky, a nahlásit mu „B“ příkaz, kde je napsáno, co se bude dělat. Elektrodispečer je jeho přímým nadřízeným;
 - v den vzniku MU vyplývalo z příkazu vypnutí a zajištění 1. SK. K vypnutí došlo v 7.15 h elektrodispečerem, poté provedli zazkratování vypnutého úseku z důvodu práce společnosti CHaTP na 1. SK. Po zahájení traťové výluky v 7.15 h předal VVP záznam o poučení, ve kterém bylo uvedeno, že pracoviště je zajištěné, poté dělali v žst. Rudoltice v Čechách údržbu;
 - v čase 12.30 – 12.45 h mu volal ZPŘS, že sjedná jízdu MVTV na 1. SK a poté mohou provést kontrolu TV, jeho výšku od železničního svršku a také klikatost;
 - výluka byla naplánovaná do 13.15 h, ale to ještě neměli kontrolu TV hotovou, výluka musela být tedy prodloužena. Po kontrole zajeli s MVTV na 3. SK;
 - po zastavení na 3. SK přišel VVP, předal mu zpět záznam o poučení, který mu byl ráno osobně předán vyplněný, poté již mohli odzkratovat a ukončit napěťovou výluky. Do záznamu vyplnil čas a datum, kdy skončili s prací. Jakmile mu VVP vrátí poučení, tak ví, že mají hotovou práci, při které by se mohli přiblížit k TV. To neznamená, že by nemohli být v kolejišti. Pro něj to

- znamená, že když už má hotovo, tak že může TV zapnout, a to opačným způsobem jako na začátku. Mobilním telefonem zavolal elektrodispečera, řekl mu, že mají práci hotovou, že končí příkaz „B“, že je již odzkratováno a že může celý úsek zapnout. Elektrodispečer mu během cca 10 sekund volal zpět, že je TV zapnuto a výluka TV skončila;
- jakmile mu VVP předal příkaz „B“, tak už od tohoto okamžiku to pro něj znamenalo, že je TV zapnuto, ačkoli ukončení výluky TV musel ještě řešit s elektrodispečerem;
 - po oznámení elektrodispečerem o zapnutí TV oznámil mobilním telefonem OZOV čas ukončení napěťové výluky. OZOV nebyl daleko od MVTV, cca do 100 m, proto mu telefonoval, aby nemusel křičet;
 - OZOV se staral o zahájení a ukončení traťové výluky, jaká byla chronologie dorozumívání mezi VVP a OZOV, neví;
 - na otázku, jestli je pravda, že telefonicky oznámil jako vedoucí prací z mandelinky (pozn.: MVTV) SEE v době po 13.15 h OZOV ze SŽDC, že je trolej na 1. TK pod napětím, a co přesně mu řekl, odpověděl, že ano a řekl mu, že v danou dobu, kterou si již nepamatoval, byl pracovní úsek pod napětím;
 - žádné další skutečnosti směřující k rozhodnutí OZOV ukončit traťovou výluku mu neoznámil;
 - bylo v jeho kompetenci oznamovat OZOV, že trolej nad 1. TK v pracovním úseku je opět pod napětím.
- strojvedoucí vlaku Ex 1007 – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 26. 3. 2018 vyplývá:
 - před žst. Rudoltice v Čechách stál na příkaz Stůj, na povolení volno se s vlakovou soupravou rozjel a žst. Rudoltice v Čechách projížděl v cca 13.24 h. Při průjezdu žst. si všiml tří osob, které se nacházely v prostoru 1. SK, kudy projížděl;
 - začal houkat a pískat, dvě osoby si vlaku všimly a vyskočily na ostrovní nástupiště, třetí osoba, která byla v podřepu otočena zády k vlaku a něco dělala, zůstala v kolejišti. Zintenzivnil pískání a začal brzdit, osoba se otočila směrem k vlaku, ale nestihla již opustit kolejiště.
 - strojvedoucí vlaku Ex 1007 – ze Zápisu se zaměstnancem ze dne 3. 4. 2018 mimo jiné vyplývá:
 - vedl vlak Ex 1007 ze žst. Praha hl. n. do žst. Havířov, jízda probíhala bez závad;
 - při jízdě do žst. Rudoltice v Čechách byla na posledním oddílovém návěstidle návěst „Výstraha“. Začal proto brzdit a očekával návěst “Stůj” na vjezdovém návěstidle. Po projetí oddílového návěstidla se na návěstním opakovači objevil signál pro návěst „Volno“ na vjezdovém návěstidle do žst. Rudoltice v Čechách;
 - při vjezdu do žst. Rudoltice v Čechách začal zvyšovat rychlost. Po vyjetí z pravostranného oblouku uviděl dvě osoby v prostoru 1. SK, použil slyšitelnou návěst „Pozor“ a obě osoby oblečené v reflexních vestách vyskočily na ostrovní nástupiště;
 - za nimi klečela v prostoru 1. SK další osoba, která byla ke strojvedoucímu

- otočena zády, tuto osobu před tím přes dva předchozí zaměstnance v prostoru 1. SK neviděl. Okamžitě použil rychločinné brzdění a došlo ke střetu s tímto pracovníkem;
- po zastavení ohlásil vznik MU radiostanicí na CDP Přerov, dispečerovi RegioJet a vlakvedoucímu.
- strojvedoucí vlaku Ex 1007 – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 12. 4. 2018 dále vyplývá:
 - do žst. Rudoltice v Čechách vjížděl v čase 13.25 h, tento čas záměrně sledoval, protože věděl, že od 13.30 h měla začít pomalá jízda;
 - obdržel rozkaz v žst. Česká Třebová, kde bylo uvedeno, že od 13.30 h bude v žst. Rudoltice v Čechách na 1. SK dočasná pomalá jízda o rychlosti 50 km.h⁻¹. Tento rozkaz přečetl a podepsal ho výpravčí. Jelikož jel na čas a dle jízdního řádu měl žst. Rudoltice v Čechách projíždět v čase 13.26 h, tak věděl, že stanici projede ještě bez omezení rychlosti. Přesto si před žst. Rudoltice v Čechách hlídal čas, aby neporušil rozkaz. V čase průjezdu žst. Rudoltice v Čechách se v kolejišti nacházeli nějací pracovníci;
 - když vjížděl do žst. Rudoltice v Čechách, zahlédl mezi nástupištěm a 1. SK dva muže v montérkách, spatřil je asi 200 metrů před sebou, kdy v tu chvíli jel něco přes 120 km.h⁻¹. Okamžitě začal houkat, dělníci si toho všimli a vyskočili na ostrovní nástupiště, v tom okamžiku zahlédl třetího dělníka, který byl předtím za nimi a neviděl ho. Klečel a byl k němu otočený zády. Použil rychlobrzdu a při tom houkal, dělník vlak zaregistroval až cca 2 sekundy před střetem, kdy se v podřepu otočil, ale už nestačil opustit kolejiště;
 - dělníci, co stihli uskočit, dle něj nedělali nic, jen tam stáli a ten poslední dělník asi něco dělal, protože byl v podřepu. Všichni tři dělníci byli pohromadě u sebe, třetí dělník byl za nimi, protože jej uviděl, až když oni odskočili, dle něj od sebe nebyli dále než dva metry;
 - v době, kdy projížděl žst. Rudoltice v Čechách, byla jízda bez omezení, z tohoto důvodu si hlídal čas. V obdržených rozkazech bylo uvedeno první omezení do 13.10 hodin a druhé začínalo v 13.30 hodin;
 - mimořádnou událost ohlásil na CDP Přerov, tušil, že došlo k usmrcení poškozeného. Po vzniku MU zůstal na HDV. Příčinu střetu viděl v tom, že v době jízdy vlaku po 1. SK neplatilo žádné omezení a dělníci se v kolejišti neměli nacházet.
 - Traťový dispečer 2C CDP Přerov– ze Zápisu se zaměstnancem ze dne 27. 3. 2018 mimo jiné vyplývá:
 - v den vzniku MU nastoupil v 6.29 h na službu řídicího dispečera 2C pro úsek Červenka – Česká Třebová (mimo tyto žst.);
 - ve 13.24 h ukončil výlukou 1. TK mezi žst. Rudoltice v Čechách a Krasíkov a 1. a 3. SK a krasíkovské záhlaví a zhlaví 1. TK žst. Rudoltice v Čechách;
 - ve 13.27 h bylo strojvedoucím vlaku Ex 1007 oznámeno sražení traťového dělníka v prostoru 1. SK. Dále postupoval ve smyslu ohlašovacího rozvrhu.

DI v rámci svého šetření požadovala podání vysvětlení od zaměstnanců ve

funkci OZOV, VVP, stavbyvedoucí, zástupce stavbyvedoucího, traťových dělníků 1 a 2 a vedoucího MVTV. Všichni výše uvedení podání vysvětlení pro potřeby šetření DI odmítli.

3.1.2 Jiní svědci

- ZPŘS – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 24. 4. 2018 vyplývá:
 - jeho pracovní náplní je řízení kolejových strojů po domluvě s výpravčími, popř. dispečerským pracovištěm. S ostatními dělníky ChaTP nemá nic společného, kolikrát ani neví, kde konkrétně jsou. Jeho přímým nadřízeným je VVP;
 - ráno se sešli v buňce, po domluvě s VVP a CDP v Přerově připravil stroje na výluky. Jeho povinností bylo nahlásit OZOV před ukončením výluky volnost koleje, která byla vyloučena, což znamená, že musí z vyloučených kolejí uklidit stroje na jinou kolej;
 - byl seznámen i s ROV č. 53029, podle náplně etapy K, z jeho pohledu bylo splněno vše, jak ukládá rozkaz. Práce mechanizace končily na krasíkovském zhlaví. Předpokládaný konec výluky měl být v 13.15 h, domnívá se, že konec byl prodloužen a že výluka skončila v 13.24 h, toto mu sdělil OZOV, který mu oznamuje začátek i konec výluk;
 - o vzniku MU se dozvěděl, až když na 1. SK zastavil u odjezdového návěstidla vlak Ex 1007. Jak k MU došlo, neví, byl od místa jejího vzniku daleko;
 - neví, jestli byla v době vzniku MU platná výluka. V době vzniku MU byl na krasíkovském zhlaví, pohyboval se zde i OZOV, kterému tam oznámil uvolnění vyloučených kolejí. Neví, zda VVP oznamoval OZOV, že jsou všichni z kolejiště pryč a že se může ukončit výluka.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. Provozovatel dráhy a dopravce má přijaté postupy určující organizaci a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny (vnitřní technologické postupy).

V přijatém systému bezpečnosti, zpracovaném v dokumentu „*Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace*“ (SZB), provozovatel dráhy stanovil podmínky, které musí být smluvně zpracovány ve smlouvě s externími zhotoviteli (CPS). Z hlediska zajištění bezpečnosti při práci nebo jiné činnosti jsou to zejména povinnosti v dodržování vztažných technologických postupů obsažených v tomto případě zejména v předpisu SŽDC D7/2, jimiž se řídí činnosti při zajišťování organizace výluk v návaznosti na zajištění bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy během výluky. O tomto pojednává též bod „P“ SZB, ve kterém jsou stanoveny mj. postupy pro zajištění toho, aby všechny příslušné

bezpečnostní informace byly přesné, úplné, jednotné, snadno srozumitelné, odpovídajícím způsobem aktualizované a řádně zdokumentované. Dále je zde uvedeno, že informace související, byť jen v části, se zajišťováním bezpečnosti provozu se předávají zásadně písemně, proti podpisu. Zaměstnanci se podepisují až po přečtení, čímž potvrzují, že informaci rozumějí.

K opravným pracím byla dne 19. 2. 2018 mezi objednatelem SŽDC a zhotovitelem uzavřena smlouva o dílo „Oprava prostorové polohy koleje v úseku Třebovice v Čechách – Hoštejn a Svitavy – odb. Zádulka“, ve které je uvedeno v čl. 2 Výchozí podklady a údaje, že smlouva bude plněna v souladu se zněním následujících dokumentů: ... v bodu 2.5 jsou specifikovány nejrůznější dokumenty, kterými je zhotovitel povinen se řídit, mj. i z oblasti BOZP, předpis SŽDC Bp1, a další relevantní předpisy... V bodu 2.7 zhotovitel prohlašuje, že dokumenty uvedené v této smlouvě mu byly před podpisem této smlouvy k dispozici, že byl s jejich obsahem seznámen a že je jejich obsah pro něj závazný.

Předpisem SŽDC Bp1 byly stanoveny v čl. 91 podmínky vstupu CPS do prostor SŽDC, tato činnost musí být plně v souladu s právními předpisy, vyhláškami, platnými normami a interními předpisy provozovatele dráhy. V čl. 92 předpisu bylo stanoveno, že práce může být vykonávána pouze na základě písemně sjednané smlouvy. Tato smlouva pak mimo jiné musí obsahovat konkrétní ujednání k zajištění BOZP, stanovení odpovědných zaměstnanců, informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech zaměstnanců a další informace, detailně rozvedené v příloze č. 1 k předpisu SŽDC Bp1, kde jsou uvedeny podmínky smlouvy s CPS vzhledem k BOZP, které musí být uvedeny ve smlouvě. V čl. 94 byla stanovena povinnost odborné způsobilosti CPS dle platného předpisu SŽDC. Podmínky zachování BOZP v provozované železniční dopravní cestě stanovuje část čtvrtá tohoto předpisu.

Dle předpisu SŽDC D7/2 se jednalo o předpokládanou výlukou a byl vypracován výlukový rozkaz č. 53029 pro výlukové rameno 309, objednavatelem výluky bylo OŘ Hradec Králové. Vzhledem k rozsahu výluky nebyl ustanoven OZZ, na zajištění výluky se podíleli za zhotovitele VVP a ZPŘS a za objednavatele OZOV, resp. traťový dispečer.

Předpis SŽDC D7/2 je postupem pro zajištění účinné spolupráce a koordinace v běžných i mimořádných situacích. V čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 je stanovena mj. povinnost VVP zajistit bezpečnost jemu podřízených zaměstnanců a zároveň postup prací při přípravě na výlukou, průběh, realizaci a dokončení výluky provést včas a tak, že nebudou překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. O těchto skutečnostech, pokud je při výluce stanoven OZZ, informuje VVP prokazatelně OZZ, pokud není OZZ stanoven (jako v tomto případě), oznamuje toto VVP **přímo** OZOV. Článek 259 předpisu analogicky stanovuje povinnosti ZPŘS, že informace pro OZOV musejí být předány prokazatelně. Je zde také výslovně stanoveno, že před ukončením výluky ZPŘS **prokazatelně** oznámí OZOV volnost vyloučené koleje.

Při dodržení výše uvedených postupů stanovených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy měl být v daném případě pro zajištění bezpečnosti zaměstnanců při výluce stanoven plán práce CPS, po dohodě s OZOV, poté mělo být provedeno proškolení zaměstnanců z BOZP a stanovena práce pro jednotlivé zaměstnance. OZOV zahájí výlukou ve spolupráci s příslušným dispečerem, v tomto případě proběhlo i zahájení výluky TV ve spolupráci SEE s elektrodispečerem. Dále již probíhala samotná výlukou. Před ukončením výluky musí OZOV dostat informaci od ZPŘS o uvolnění kolejí od mechanizačních prostředků a od VVP o ukončení výlukových prací. Tyto informace měly být mezi OZOV

a ZPŘS prokazatelně předány a **také měly být prokazatelně předány (dle tvrzení gestorky předpisu SŽDC D7/2) i mezi OZOV a VVP**. Poté může být po dohodě OZOV s určeným pracovištěm ukončena výluka, nejprve ale proběhne ukončení výluky TV.

Kvůli formulaci čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 a jeho možným výkladům požádala DI gestorku o výklad tohoto článku, vzhledem k povinnosti VVP, který v určeném obvodu odpovídá za bezpečnost jemu podřízených zaměstnanců, a za přípravné práce na výluce, jejich průběh, realizaci a dokončení výluky, která má být provedena včas a nesmí být překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. Tyto skutečnosti dle tohoto článku VVP **prokazatelně ohlásí** OZZ a pokud není určen, **oznámí je přímo** OZOV. O gestorský výklad DI požádala i vzhledem k tomu, že je evidentní rozdíl ve dvou tučně uvedených výrazech a pro čtenáře textu, který předpis používá a má se jím řídit, to může být matoucí. Všechny otázky DI, týkající se prokazatelnosti předání informací mezi zaměstnanci VVP a OZOV, byly shrnuty především ve třetí odpovědi gestorského výkladu předpisu SŽDC D7/2, kde je jasně uvedeno plnění povinnosti prokazatelného předání. Otázky DI ze žádosti o gestorský výklad a citace odpovědí gestorky:

- 1) Objasněte prosím význam, možnosti jejich provedení a případné rozdíly v textu uvedených pojmech: prokazatelně ohlásí, oznámí je přímo, prokazatelně oznámí.
Vyjádření gestorky: „Pojmy svázané s termínem „prokazatelně“ dávají povinnost postupovat tak, aby dotčení zaměstnanci byli schopni při následné kontrole, resp. vyšetřování doložit „předání“ (ohlášení, oznámení) dané informace (činnosti) a to se vzájemnou interakcí = naplnění uvedeného dokumentu. Pojem oznámí přímo je v daném případě vytržen z kontextu, výklad viz odpověď 3“;
- 2) Objasněte prosím stručně význam a obsah ohlášení či oznámení: „že přípravné práce na výluku, průběh realizace a dokončení výluky budou provedeny včas a nebudou překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy“. Co podstatného musí VVP oznámit přímo OZOV, především při ukončování výluky, a jak?
Vyjádření gestorky: „Cílem citovaného textu je naplnění povinnosti danou SŽDC Zákonem o drahách, konkrétně ustanovení § 22, odstavce (1) a), cituji: „Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.“ Při ukončování výluky VVP oznamuje přímo OZOV ukončení prací, provozuschopnost zařízení a případná nutná omezení. Tyto informace oznamuje vždy prokazatelně, více viz odpověď na otázku 3. Co konkrétně musí VVP při ukončení výluky oznamovat OZOV, není předmětem předpisu D7/2 a plyne z rozsahu výlukových prací, prováděcí vyhlášky k Zákonu o drahách (např. č. 177/1995 Sb.) a dalších předpisů pro zajišťování provozuschopnosti dráhy.“;
- 3) V čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 má mj. VVP za povinnost **prokazatelně ohlásit** OZZ uvedené skutečnosti, ale v případě, že OZZ není určen, má je **oznámí přímo** OZOV. Jaký je v tomto případě rozdíl mezi zvýrazněnými pojmy a pokud nějaký je, tak z jakého důvodu v tomto případě?
Vyjádření gestorky: „Uvedený výklad textu čl. 257 není správný, VVP předává informaci prokazatelně vždy. Pokud je ustanoven OZZ předá informace jemu. V případě, že není OZZ ustanoven, komunikuje přímo s OZOV, přičemž prokazatelnost je platná v obou případech. Pozn.: všichni zaměstnanci jsou

o povinnosti prokazatelného vzájemného informování (a jeho nutnosti v daných případech) školení, prozkoušení a má se za to, že jsou věci znalí, Váš výklad by byl oprávněný, pokud by text zněl následovně: „Tyto skutečnosti ohlásí OZZ prokazatelně, a pokud není určen, oznámí je přímo OZOV.“;

- 4) Analogicky k bodu 3), např. v čl. 261 předpisu SŽDC D7/2 je povinností OZZ po obdržení informací od všech VVP tyto skutečnosti **prokazatelně (např. písemně) oznámit** OZOV. V principu se jedná o stejný typ informací, jako když není OZZ při výluce určen a tyto informace OZOV dostává od VVP. Ale přesto stačí dle čl. 257, když VVP tyto skutečnosti **oznámí přímo** OZOV. Proč?

Vyjádření gestorky: „Odpověď plyne z výše uvedeného „Add 3)“ => nestačí, povinností oznamuje i VVP prokazatelně vždy“;

- 5) Proč je ve výše uvedených případech a třeba i v čl. 259 předpisu SŽDC D7/2 opakovaně požadována **prokazatelnost** různých ohlášení či oznámení, ale v jediném případě – na konci čl. 257 – je požadováno pouze **oznámení přímo**, bez prokazatelnosti?

Vyjádření gestorky: „Prokazatelnost z daného textu plyne vztažmo k danému typu informací, nikoli k dané funkci, více viz odpověď na otázku 3).“;

- 6) Skutečnosti, jako např. že: „*přípravné práce na výluky, průběh realizace a dokončení výluky budou provedeny včas a nebudou překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy*“, tedy třeba i ukončování výluky a obnovení provozu, nejsou dle části P. SZB bezpečnostními informacemi, tedy **informacemi souvisejícími, byť jen v části, se zajišťováním bezpečnosti provozu?** Pokud ne, tak proč?

Vyjádření gestorky: „Ano souvisí se zajišťováním bezpečnosti provozu, a proto musí být zajištěno jejich předání prokazatelně (např. písemně).“;

- 7) Neměly by se (viz výše bod 6) v souladu s částí P. SZB tyto související informace předávat vždy zásadně písemně, tedy prokazatelně proti podpisu?

Vyjádření gestorky: „Ano, viz 6.“

Dle gestorského výkladu předpisu SŽDC D7/2 vzhledem k prokazatelnosti oznámení musí zaměstnanci postupovat tak, aby byli schopni při následné kontrole doložit „předání“ (ohlášení, oznámení) dané informace (činnosti), a to se vzájemnou interakcí. Předpis D7/2 ale nikde nestanovuje obsah, co konkrétního musí VVP při ukončení výluky oznamovat OZOV a jak by měl tento zápis alespoň přibližně vypadat. Dle výkladu předává VVP informaci **vždy** prokazatelně, pokud je ustanoven OZZ, předá takové informace jemu, v případě že není, předává informace přímo OZOV. Podle vyjádření gestorky jsou o povinnosti prokazatelného vzájemného předávání informací zaměstnanci školeni a prozkoušeni a předpokládá se, že jsou této věci znalí. Jak je ale uvedeno dále, DI prokázala, že ve skutečnosti tato povinnost (informaci předat vždy prokazatelně) z textu čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 takto jednoznačně nevyplývá.

Na základě zjištěné skutečnosti, že došlo k ukončení předmětné výluky bez prokazatelného oznámení mezi VVP a OZOV a ZPŘS a OZOV o možnosti ukončit výluky, a na základě uvedeného gestorského výkladu byla DI dožádána prokazatelná oznámení při ukončování jiných výluk dle čl. 257 a 259 předpisu SŽDC D7/2, kdy zaměstnanec OZOV neplní při výluce zároveň funkce VVP, případně ZPŘS. Tato prokazatelná oznámení mezi OZOV a příslušnými zaměstnanci (především VVP) byla požadována od

ST Hradec Králové, Jihlava, Zlín a Pardubice za měsíce březen, duben a září 2018 a byla na DI doručena elektronicky. Účelem bylo zjistit, jak vlastně v praxi VVP oznamují OZOV na konci výluk ukončení prací. Vzhledem k tomu, že není stanovena závazná forma textu těchto oznámení, liší se (a mají mnoho podob) jak na jednotlivých ST, tak i mezi jednotlivými TO na příslušných ST.

- Zápisy prokazatelných oznámení u ST Hradec Králové – předložené typy formulářů:

1) na formulářích, na kterých byl uveden čas ukončení výluky, uvedení OZOV, VVP a ZPŘS a možností proškrtnutí a dopsání traťové či staniční koleje nebo čísla výhybky, a zda byly volné a sjízdné bez omezení. V případě těchto předtištěných formulářů byly informace jednoznačně prokazatelné a zápisy takových oznámení jasné a srozumitelné (např. březen 2018 výluky Adršpach – Teplice n. M., Hostinné – Pilníkov; ze dnů 7. – 11. 4. 2018, 26. 4. 2018);

2) nejrůznější ručně psaná oznámení na volných listech, kde je na některých uvedeno málo a na jiných naopak mnoho informací, a i přes to, že zde byla uvedena různá prokazatelná oznámení, jsou v konečném výsledku takové dokumenty značně nepřehledné (např. dokumenty ze dnů 19. 3., 20. 3., 21. 3., 22. 3., 23. 3., 24. 3., 25. 3. 2018, 9. 4. 2018, a některé další, celkově nepřehledné, špatně čitelné, chybí některá data nebo podpisy) nebo nicneříkající a v podstatě nepoužitelné (např. z 24. 9. 2018, z 2. 9. 2018-ukončení...);

3) ručně psaná oznámení ve služební knížce, téměř nečitelná s jedním podpisem (12. 3., 13. 3. a 14. 3. 2018, 16., 17. a 18. 4. 2018, 5. 9. 2018...);

4) oznámení předtištěná, srozumitelná a s podpisy, ale týkající se pouze zahajování výluk, na kterých byl uveden čas zahájení s textem, že podmínky určené výlukovým rozkazem k zahájení výluky byly splněny, přípravné práce byly ukončeny, výluka dle ROV může být zahájena, s podpisy OZOV a VVP (12. 3., 13. 3. a 14. 3. 2018 a další);

5) další předtištěný formulář s názvem „Zajištění výlukových prací na trati Vamberk – Rokytnice v O. h. ROV 53048“, kvalitní, přehledný, i se všemi potřebnými náležitostmi a podpisy, týká se zahajování i ukončování výluk (obdobně i z 1. 4. 2018);

6) doložený typ formuláře s názvem „Protokol o ukončení výluky“, s hlavičkou OŘ Ústí nad Labem, na kterém je do jednotlivých kolonek možnost dopisovat náležitosti při ukončení výluk, chybí zde pouze kolonka pro ZPŘS, prokazatelnost oznámení mezi VVP a OZOV zde byla jednoznačná (např. ze 27. 4., 30. 4., 12. 9. 2018 a další). Obdobný formulář je i k zahajování výluk;

7) předtištěný formulář „ukončení výluky: Praskačka 2. 9. 2018“ – bez jakýchkoliv časů a podpisů, tedy i bez prokazatelnosti.

- Zápisy prokazatelných oznámení za ST Jihlava – předložené typy formulářů:

byly doručeny kopie ze služebních knížek OZOV, na kterých jsou většinou podpisy (viz níže vyjádření ST Jihlava), ne však vždy i s předepsaným jménem, a přehlednost, čitelnost a úroveň takových oznámení se lišila dle jednotlivých TO:

1) kopie služebních knížek, ručně psané tiskacím písmem za TO Křižanov, zejména pro etapy výluky dle ROV č. 33053 v měsíci dubnu, kde u těchto zápisů byly uvedeny splněné podmínky přípravných prací pro zahájení jednotlivých etap výluky, uvedeny kontakty a jména osob podílejících se na výluce a následně před ukončením prací byly u většiny těchto zápisů uvedeny podpisy ZPŘS a VVP a uvedena přechodná omezení v užívání dráhy. Dokumenty na sebe navazovaly, na některých naskenovaných stranách

nebyla vyznačená data, z předcházejících kopií však vyplývá návaznost. Na konci byly uvedeny dokumenty bez označeného data, na kterých byly podpisy zaměstnance OTV, ZPŘS a OZZ a nebylo je možno přiřadit k jednotlivé etapě výluky. Shodné s tímto byly i záznamy za měsíc září pro etapy výluky dle ROV č. 33118, v těchto případech se jednalo zejména o nepřetržité noční výluky. Záznamy byly čitelné, jejich přehlednost již byla menší z důvodů různých forem (nepravidelnosti) těchto zápisů;

2) kopie služební knížky, ručně psané tiskacím písmem pro výluky za měsíc březen u TO Žďár nad Sázavou ve dnech 15. a 16. 3. 2018, dále pro výluky dle ROV č. 32A07049 ve dnech 17. a 19. 3. 2018, dle ROV č. 32A07056 ve dnech 20. – 22. 3. 2018, a pro výluky dle ROV č. 32A07055 ve dnech 24., 27., 28. a 29. 3. 2018. U těchto záznamů byly uvedeny datum, čas, jména a podpisy VVP a ZPŘS.

ST Jihlava k tomu zaslala vyjádření, ve kterém uvádí:

„U ST Jihlava není opatřením stanoven jednotný způsob, jak prokazatelně předávat informace mezi OZOV, VVP a ZPŘS a záleží na jednotlivých OZOV, jakým způsobem si uvedené informace nechávají potvrdit. Někteří OZOV si potřebné údaje zapisují a nechávají podepsat do služební knížky, někteří OZOV využívají svoje formuláře (zápisy) a někteří využívají např. SMS zpráv, nebo před ukončením výluky procházejí (projíždějí) úsek dotčený výlukou osobně, aby se přesvědčili o stavu trati a její volnosti.

V přílohách zasíláme zápisy ze služebních knížek, pro které platí povinnost archivace, ostatní způsoby předání nedokladujeme, protože si je OZOV uchovávají pro vlastní potřebu po dobu nezbytně nutnou po ukončení výluky (většinou po dobu týdne) a nyní už nejsou k dispozici.

Od příštího roku bude ST Jihlava vydáno opatření s jednotným formulářem pro všechny OZOV s minimální dobou archivace po dobu jednoho měsíce od ukončení výluky.“

- Zápisy prokazatelných oznámení za ST Zlín – předložené typy formulářů:

za ST Zlín byly doručeny kopie ze služebních knížek OZOV nebo poznámkových notýsků, někde jsou podpisy v pořádku, v některých případech je ale zápis dost nečitelný a nelze jednoznačně zjistit, co v textu je:

1) kopie služebních knížek, ručně psané tiskacím písmem za TO Holešov, pro výluky ve dnech 3. – 5. 4. 2018 dle ROV č. 13050, 11. 4. 2018 dle ROV č. 13052, 16. 4. 2018 dle ROV č. 13051 a 10. – 14. 9. 2018 pro výluky dle ROV č. 13161. Tyto záznamy byly čitelné a byly u nich uvedeny datum, čas, jméno a podpisy VVP a ZPŘS;

2) bylo doručeno i vyjádření „Podklady pro DI – výluky PS TO Horní Lideč 2018“ s uvedením, že požadované předání informací k ukončení výluk mezi OZOV, VVP a ZPŘS v březnu a září 2018 bylo provedeno osobně, dle čl. 257 a 259 předpisu SŽDC D7/2. U výluky dle ROV č. 13119 bylo uvedeno předání informací se zápisem ve služební knížce žst. Horní Lideč, u výluky dle ROV č. 13151 pouze se zápisem ve služební knížce. Prokazatelný doklad o těchto předáních nebyl připojen. U výluk dle ROV č. 13030 v měsíci březnu a výluky dle ROV č. 13164 v měsíci září bylo uvedeno předání informací osobně v žst. Bylnice s uvedením účasti všech pracovníků TO Horní Lideč. Dále za TO Horní Lideč byly doručeny kopie služební knížky pro nepřetržitou výluky dle ROV č. 13151, konanou ve dnech 7. – 16. 9. 2018. Na těchto záznamech byly uvedeny časy, jména, data a podpisy, text byl ale značně nečitelný;

3) za TO Hulín byly doručeny ručně psané zápisky na volných listech pro výluky ve dnech 11., 12. a 13. 4., 20. a 21. 9. 2018. Tyto záznamy byly čitelné, na konci byl vždy uveden pouze jeden podpis bez uvedení jména a funkce, při každé výluce byli uvedeni

různí zaměstnanci ve funkci VVP a ZPŘS.

- Zápisy prokazatelných oznámení za ST Pardubice – předložené typy formulářů:

1) za TO Choceň byly doručeny kopie služební knížky pro výluky ve dnech 18., 20., 23. – 27. 4. a 12. – 15. 5. 2018, kde byly psacím písmem uvedeny datum, čas, firma a jméno zjevně s podpisem této osoby. Text těchto oznámení byl čitelný, nebyla zde uvedena funkce dané osoby. V těchto oznámeních byly uvedeny informace o volnosti a sjízdnosti, o ukončení prací a o opuštění pracoviště zaměstnanci zhotovitele. V oznámení ze dne 12. 5. 2018 byl uveden pouze podpis, nebylo uvedeno jméno a název firmy, která výlukou prováděla;

2) za TO Pardubice byl doručen strojně psaný dokument Záznam o poučení č. 1/9/2018, ze kterého plyne konání výluky ve dnech 24. – 26. 9. 2018 s uvedením jména VVP. Tento dokument není shodný se Záznamem o poučení dle TNŽ 34 3109, na konci bylo uvedeno jméno a podpis VVP. V tomto dokumentu byly dopsány do kolonek účel výluky a místo konání výluky a dále zde byly podpisy zaměstnanců, kteří byli o stavu pracoviště poučeni. Tento dokument i přes podpis VVP byl nepřehledný a byly v něm mimo jeho název i informace nesouvisející s prokazatelnými oznámením;

3) za TO Skuteč byly doručeny předtištěné formuláře s názvem „Oznámení o ukončení prací dle V.R. č.“, ve kterých byly dopsány informace o ukončení prací dle vepsaných ROV, dále zde byly uvedeny zejména čas oznámení od VVP a ZPŘS, byly zde uvedeny jejich jména a na konci byly podpisy těchto osob. Dále zde byl uveden čas ukončení samotné výluky a před podpisy předepsaná věta o stažení všech pracovních strojů a mechanizace z vyloučené koleje a o činnosti všech stavbou dotčených zařízení. Dokumentace se týkala výluky dle ROV č. 53114 dne 10. 4. 2018 a pro výlukou dle ROV č. 53031 ve dnech 16. – 26. 4. 2018, pouze dne 20. 4. 2018 nebyla vepsána jména VVP a ZPŘS, byly zde však jejich podpisy. Takové dokumenty měly charakter prokazatelných oznámení;

4) za TO Ústí nad Orlicí byla doručena kopie ze služební knížky pro výlukou dle ROV č. 53135 ze dne 19. 4. 2018, ve které bylo uvedeno, že výlukou může být ukončena a informace o provozuschopnosti dráhy s podpisem a jménem (nebyla uvedena funkce této osoby, pouze že se jednalo o techniku). Dále byl dle ROV č. 53020 doručen předtištěný dokument ze dne 3. 5. 2018, kde byli uvedeni (předtištěna jména) VVP a ZPŘS, kteří zde byli podepsáni, před jejich podpisy byl uveden u ZPŘS čas uvolnění koleje a před podpisem VVP vepsáno kolej sjízdná. I přes všechny uvedené náležitosti byl tento dokument poměrně nepřehledný. Za měsíc září byla doručena oznámení v kopiích ze služebních knížek pro výluky dle ROV č. 53181 ze dne 11. 9. 2018, kde bylo uvedeno jméno a podpis VVP, ROV č. 53202 ve dnech 20. a 21. 9. 2018, bez uvedení jména a podpisu, a dle ROV č. 53170 ze dne 20. 9. 2018 s uvedením jmen a podpisů VVP a ZPŘS na samostatných řádcích. Dále zde byly předepsané dokumenty pro výlukou dle ROV č. 53181 ze dnů 12. – 14. 9. s podpisem VVP. V těchto dokumentech byla uvedena citace čl. 257 předpisu SŽDC D7/2, tj. odpovědnost VVP dle tohoto čl. předpisu;

5) za TO 1 Česká Třebová byl doručen předtištěný formulář pro výlukou ze dne 19. 9. 2018. Je na něm uveden čas ukončení prací ve výluce, všechny potřebné údaje, jména a podpisy OZOV, VVP a ZPŘS a možnost doplnění těchto údajů. Formulář a oznámení v něm uvedené jsou jasné a srozumitelné;

6) za TO 2 Česká Třebová byly k předmětné výluce dne 26. 3. 2018 dle **ROV č. 53029 doloženy pouze záznamy o poučení vydané na základě příkazu „B“**, které

vydává vedoucí MVTV z důvodu zajištění pracoviště a jen ve vztahu k výluce TV. Po vzniku předmětné MU byly již používány v měsících dubnu a září příslušným TO různé formy (dle úpravy jednotlivých OZOV) předtištěných formulářů, ve kterých bylo možno doplnit potřebné údaje, případně zde byly tyto informace již předepsány, jako výše v bodu 5) u TO 1 Česká Třebová. Takto vyplněné informace byly jednoznačně prokazatelné a jako u jiných předtištěných formulářů jasné a srozumitelné. U těchto formulářů byly k doplnění zejména kolonky datum a čas ukončení výlukových prací, místo (součásti dráhy), kde výluka probíhala, a před samotným uvedením jmen a podpisů VVP a ZPŘS byl uveden název firmy (zhotovitele) a věta: „*Vedoucí práce zhotovitele tímto potvrzuje, že souhlasí s ukončením výluky, zahájením provozu po této koleji (výhybce) a že kolej či výhybka je v provozuschopném stavu. ZPŘS tímto potvrzuje volnost vyloučené koleje (výhybky).*“

Za TO 2 Česká Třebová byly doloženy i tři vyplněné a podepsané formuláře o prokazatelném oznámení o ukončení výlukových prací mezi OZOV a VVP ze dnů 20. 3., 21. 3. a 22. 3. 2018 (tedy ještě před vznikem předmětné MU). Tyto tři formuláře (použité při výlukách na jiné trati) jsou podepsány za funkci OZOV nadřízeným vrchního mistra, který funkci OZOV vykonával v den vzniku MU v žst. Rudoltice v Čechách 26. 3. 2018. Z toho je evidentní, že **na TO 2 Česká Třebová byl k dispozici formulář o prokazatelném oznámení o ukončení výlukových prací mezi OZOV a VVP, který ale vrchní mistr ve funkci OZOV v březnu 2018 při výlukách nepoužíval** a nepoužil ho ani při ukončování výluky v žst. Rudoltice v Čechách 26. 3. 2018. Jeho používání tímto vrchním mistrem TO 2 Česká Třebová ve funkci OZOV je doloženo až v dubnu 2018, po vzniku předmětné MU.

Z provozovatelem doložené dokumentace prokazatelných oznámení dle čl. 257 a 259 předpisu SŽDC D7/2 za ST Hradec, Jihlava, Zlín a Pardubice za měsíce březen, duben a září 2018 lze vyvodit závěr, že část oznámení byla předávána proti podpisu, ve mnoha případech to bylo zaznamenáno ve služební knížce, případně poznámkovém bloku jednotlivých OZOV (je ale zřejmá značná nepřehlednost tohoto způsobu dokumentace). Dále v mnoha případech jsou tyto informace evidovány na předtištěných formulářích v rámci jednotlivých ST (tyto předtištěné formuláře byly v rámci uvedených informací jednoznačně prokazatelné a zápisy takových předání většinou jasné a srozumitelné). Ovšem tyto dokumenty se značně liší (a byly uvedeny i způsoby osobní komunikace prováděné ústně, telefonicky nebo SMS). U předmětné výluky dle ROV č. 53029 byly doloženy pouze záznamy o poučení, týkající se práce na neelektrických částech v blízkosti živých částí trakčního vedení, vydávaných vedoucím pracovníky MVTV a které jsou sepisovány mezi SEE a VVP. Tyto dokumenty se vydávaly na základě příkazu „B“, nesouvisí nijak s prokazatelným předáním mezi VVP a OZOV o ukončení prací na výluce a s informací, že součásti dráhy byly v provozuschopném stavu, resp. o prokazatelném oznámení o uvolnění koleje od ZPŘS.

DI dále požádala o gestorský výklad vybraných ustanovení předpisu D1 souvisejících s činnostmi při výluce. Otázky DI a citace odpovědí:

- 1) V předpisu SŽDC D1 není uvedena povinnost či způsob oznámení vedoucího výlukových prací (VVP) směrem k OZOV o uvolnění koleje či ukončení prací na vyloučené koleji. V čl. 3636 (a v čl. 3707) je ale stanovena OZOV odpovědnost, kdy po skončení výluky odpovídá za sjízdnost a volnost koleje. Jestliže za to odpovídá, tak jakým způsobem se OZOV má přesvědčit o sjízdnosti a volnosti vyloučené

koleje v případě ukončování výluky?

Vyjádření gestorky: „Uvolnění koleje od drážních vozidel neohlašuje odpovědnému zástupci objednavatele výluky (dále jen „OZOV“) vedoucí výlukových prací (dále jen „VVP“), ale vždy je to povinnost zaměstnance pro řízení sledu (dále jen „ZPŘS“). O tom, že byly ukončeny práce na součástech dráhy a výlukou dotčené součásti dráhy jsou provozuschopné (s omezením nebo bez omezení), oznamují OZOV VVP příp. organizační zástupce zhotovitele (dále jen „OZZ“), kteří se podílí na pracích na vyloučených součástech dráhy. Způsob zjištění, že kolej je volná a sjízdná (tzn. provozuschopná) stanovuje OZOV.“;

a) Kde má tento způsob stanoven?

Vyjádření gestorky: „Způsob jakým OZOV zajistí naplnění článku 3636, není náplní předpisu SŽDC D1. Podmínky provozuschopnosti jsou stanoveny prováděcími předpisy k zákonu o drahách (např. vyhláška MD č. 177/95), příslušnými technickými normami a předpisy SŽDC, kterými se upravují podmínky k zajištění provozuschopnosti dráhy. OZOV je odborně způsobilý stanovit způsob zajištění naplnění ustanovení článku 3636 předpisu SŽDC D1. Požadavky na odbornou způsobilost OZOV související se zahájením, přerušením a ukončením výluky a činnosti OZOV v průběhu výluky, a její ověření, jsou stanoveny předpisem SŽDC Zam1.“;

b) Je splnění požadavku uvedené odpovědnosti OZOV technicky proveditelné?

Vyjádření gestorky: „Vzhledem k tomu, že předpis SŽDC D1 nestanovuje OZOV jakým způsobem dodrží ustanovení článku 3636 předpisu SŽDC D1, nenáleží mi posuzovat jeho technickou proveditelnost.“

2) Je požadavek odpovědnosti OZOV, vyplývající z čl. 3636, resp. čl. 3707 předpisu SŽDC D1, vztažen pouze např. na uvolnění koleje mechanizací pracující na výluce, nebo je při tomto myšleno např. úplné dokončení výlukových prací včetně odchodu všech pracovníků z vyloučené koleje?

Vyjádření gestorky: „V případech, kdy je v předpise uvedeno ustanovení o uvolnění vyloučené koleje, vztahuje se toto ustanovení k uvolnění vyloučené koleje od drážních vozidel, která se na vyloučené koleji pohybovala.“

3) Vysvětlíte, co je myšleno pojmem „volnost koleje v celém vyloučeném úseku“, a co vše tento pojem obsahuje ve vztahu k ukončování výluky a obnovení provozu?

Vyjádření gestorky: „Volností koleje v celém vyloučeném úseku je myšleno, že všechna drážní vozidla, která se na vyloučené koleji pohybovala, tuto kolej uvolnila v celé vyloučené délce, tzn. je-li vyloučena traťová kolej mezi stanicí A a B, je celou délkou vyloučené koleje myšlen úsek traťové kolej od vjezdového návěstidla stanice A k vjezdovému návěstidlu stanice B.“;

3a) Co tento pojem znamená vzhledem k případné přítomnosti pracovníků provádějících (bez mechanizace) práce na vyloučené koleji?

Vyjádření gestorky: „Nic.“

4) Smí OZOV ukončit výluky v případě, kdy na vyloučené koleji pracují pracovníci na dokončovacích pracích, a pokud ano, tak za jakých podmínek?

Vyjádření gestorky: „OZOV smí ukončit výluky pouze za těchto podmínek:

a) má oznámení od ZPŘS, že výlukou dotčené koleje jsou volné,

b) má oznámení od VVP resp. OZZ, že jsou ukončeny práce na součástech dráhy

a výlukou dotčené součásti dráhy jsou provozuschopné (s omezením nebo bez omezení).

VVP odpovídá za bezpečnost jemu podřízených zaměstnanců a nejsou-li ukončeny práce na výlukou dotčených součástech dráhy, musí to oznámit OZOV a musí se vzájemně dohodnout na dalším postupu. Zda bude výluka prodloužena nebo ukončena s pokračováním dokončovacích prací na provozované koleji. Pokud by dokončovací práce pokračovaly již na provozované koleji, musí být dodržen předpis SŽDC Bp1.“;

- 5) Je rozdíl mezi odpovědností OZOV za sjízdnost a volnost koleje v člancích 3636 a 3707? V čl. 3707 je stanovena „po skončení výluky“ a v čl. 3636 „po skončení práce a návratu vozidel z pracovního místa“?

Vyjádření gestorky: „*Ne, není. Článek 3636 stanovuje OZOV, kdy smí provést (mimo jiné) zápis o volnosti koleje = po návratu všech drážních vozidel, která se na vyloučené koleji pohybovala, a to ve vztahu k řízení provozu, aby bylo možné výlukou ukončit. Článek 3707 stanovuje, kdo OZOV oznámí uvolnění vyloučené koleje od všech drážních vozidel = ZPŘS. Pro lepší pochopení je potřeba na problematiku hledět z pohledu posloupností činnosti (jak na sebe navazují) při výlukové činnosti nejprve je naplněno ustanovení čl. 3707 (vztah ZPŘS → OZOV) následně ustanovení čl. 3636 (vztah OZOV → „výpravčí“),“.*

V čl. 3636 a 3707 byla stanovena odpovědnost, kdy po skončení výluky odpovídá OZOV za sjízdnost a volnost koleje. Informaci, že byly ukončeny práce na součástech dráhy a výlukou dotčené součásti dráhy jsou provozuschopné (s omezením nebo bez omezení), OZOV dostává od VVP, případně OZZ, kteří se podíleli na pracích na vyloučených součástech dráhy. Způsob zjištění, že kolej byla volná a sjízdná (provozuschopná), stanovoval OZOV mj. na základě své odborné způsobilosti. Způsob, jakým OZOV zajistí naplnění čl. 3636 (provozuschopnost dráhy), nebyl náplní tohoto předpisu. OZOV mohl ukončit výlukou pouze v případě, že měl oznámení od ZPŘS, že výlukou dotčené koleje jsou volné, a měl oznámení od VVP (resp. OZZ), že jsou ukončeny práce na součástech dráhy a výlukou dotčené součásti dráhy jsou provozuschopné (s omezením nebo bez omezení). VVP byl odpovědný za bezpečnost podřízených zaměstnanců a pokud nejsou ukončeny práce na výlukou dotčených součástech dráhy, musí to oznámit OZOV a musí se vzájemně dohodnout na dalším postupu. Pokud práce pokračovaly již na provozované koleji, musela být dodržena odpovídající ustanovení předpisu SŽDC Bp1.

Při výlukové činnosti je především správné ukončování výluk důležitou činností z hlediska bezpečnosti a obnovení provozu:

- v čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 je mj. uvedeno: „VVP...Dále odpovídá za to, že přípravné práce na výlukou, průběh realizace a dokončení výluky budou provedeny včas a nebudou překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. Tyto skutečnosti **prokazatelně ohlásí OZZ**, a pokud není určen, **oznámí je přímo OZOV**.“;
- v čl. 259 předpisu SŽDC D7/2 je mj. uvedeno: „ ... Před ukončením výluky ZPŘS **prokazatelně oznámí OZOV volnost vyloučené koleje**.“;
- v čl. 261 předpisu SŽDC D7/2 je mj. uvedeno: „OZZ ... je povinen tyto skutečnosti **prokazatelně (např. písemně) oznámit OZOV**.“

V těchto člancích je opakovaně 3x jasně, výslovně a jednoznačně požadována povinnost prokazatelnosti stanovených úkonů, a tato prokazatelnost je nezpochybnitelně specifikována. Ale v jednom případě, a to na konci čl. 257 pro komunikaci VVP a OZOV v případě, že není určen OZZ, což je i případ této výluky, není prokazatelnost výslovně požadována a ani z textu jednoznačně nevyplývá („**oznámí je přímo OZOV.**“), navzdory tvrzení gestorky ve výše uvedeném gestorském výkladu k předpisu SŽDC D7/2.

Proto k ujasnění této situace a možnosti různého výkladu uvedeného textu nechala DI vypracovat posudek Ústavem pro jazyk český Akademie věd české republiky, Oddělením jazykové kultury – jazykovou poradnou, ve kterém je vyloženo znění textu předpisu SŽDC D7/2. V rámci tohoto posudku se jednalo o jazykové stanovisko k čl. 257 předpisu SŽDC D7/2, zároveň i vzhledem k odpovědím výše uvedeného gestorského výkladu tohoto předpisu.

Otázky DI a citace odpovědi:

...,v čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 je uvedeno...:

*„VVP v určeném obvodu odpovídá za bezpečnost jemu podřízených zaměstnanců, za to, že výlukovými pracemi nebude ohroženo bezpečné provozování drážní dopravy po sousedních nevyloučných kolejích a v součinnosti se ZPŘS za organizaci pohybu drážních vozidel po vyloučených kolejích. Dále odpovídá za to, že přípravné práce na výluky, průběh realizace a dokončení výluky budou provedeny včas a nebudou překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. **Tyto skutečnosti prokazatelně ohlásí OZZ, a pokud není určen, oznámí je přímo OZOV.**“*

K upřesnění smyslu textu výše uvedeného článku 257 předpisu SŽDC D7/2 byl Drážní inspekci vyžádán gestorský výklad, kde bylo gestorkou tohoto předpisu mj. uvedeno:

*„Při ukončování výluky VVP oznamuje přímo OZOV ukončení prací, provozuschopnost zařízení a případná nutná omezení. Tyto informace oznamuje vždy prokazatelně... VVP předává informaci prokazatelně vždy. Pokud je ustanoven OZZ předá informace jemu. V případě, že není OZZ ustanoven komunikuje přímo s OZOV, přičemž prokazatelnost je platná v obou případech... Prokazatelnost z daného textu plyne vztahem k danému typu informací, nikoli k dané funkci... Váš výklad (pozn.: Drážní inspekce chtěla z čl. 257 objasnit, zda prokazatelnost předání informací nevyplývá pouze pro vztah VVP a OZZ) by byl oprávněný, pokud by text zněl následovně: **„Tyto skutečnosti ohlásí OZZ prokazatelně, a pokud není určen, oznámí je přímo OZOV.“***

Žádáme o jazykový výklad k výše uvedenému textu čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 a posouzení z hlediska jasnosti a srozumitelnosti pro čtenáře, který text má číst a řídit se jím, a k tomu odpovědi na následující otázky:

- 1) Plyne z původního výše uvedeného textu čl. 257 zcela jednoznačně a nezpochybnitelně nutnost prokazatelnosti předání informací i mezi VVP a OZOV tak, jak je uvedeno v citovaném gestorském výkladu k tomuto článku předpisu?*
- 2) Vztahuje se prokazatelnost ohlášení OZZ a prokazatelnost oznámení OZOV vztahem k danému typu informací, nikoli k dané funkci, jak je uvedeno v gestorském výkladu ke čl. 257 předpisu?*
- 3) V čl. 257 má mj. VVP za povinnost **prokazatelně ohlásit OZZ** uvedené skutečnosti, ale v případě, že OZZ není určen, má je **oznámít přímo OZOV**. Jaký je v tomto případě rozdíl mezi zvýrazněnými pojmy a lze je při čtení pochopit rozdílně?*

- 4) Lze text na konci čl. 257, kde je doslova požadováno **oznámení přímo**, bez výslovné prokazatelnosti, pochopit a vyložit si tak, že stačí např. telefonát či domluva?

Vyjádření Ústavu pro jazyk český Akademie věd České republiky:

„K vyřešení prvních dvou bodů nám pomůže odpověď na otázku, jaké větněčlenské postavení má slovo prokazatelně v daném souvětí. Slovo prokazatelně je příslovečné určení způsobu, které je syntakticky závislé na slovesu ohlásit v první větě hlavní (říká, jakým způsobem se ohlašuje). Ke slovesu oznámit uvedenému ve druhé větě hlavní nemá syntakticky žádný vztah. Z toho vyplývá, že **z čistě syntaktického hlediska se slovo prokazatelně vztahuje pouze k ohlášení skutečností OZZ**. K danému typu informací či funkci žádný syntaktický vztah nemá. Pro úplnost dodejme, že ani návrh alternativní formulace gestorky předpisu (Tyto skutečnosti ohlásí OZZ prokazatelně, a pokud není určen, oznámí je přímo OZOV), v němž dochází pouze ke změně slovosledu, větněčlenské vztahy nemění.

Spojení prokazatelně ohlásit a přímo ohlásit vyjadřují odlišné skutečnosti, a to především prostřednictvím příslovcí prokazatelně a přímo. **Slovesa ohlásit a oznámit** jsou podle definic obecných výkladových slovníků **synonymní**. Pokud se v daném profesním prostředí význam uvedených sloves nerozlišuje (to ovšem nedokážeme posoudit), stála za jejich použitím v textu zřejmě **snaha o stylistickou rozmanitost, která však v textech úřední povahy není vhodná**. Zatímco však příslovce **prokazatelně** znamená takovým způsobem, který lze prokázat, tzn. **„podat důkaz“**, příslovce **přímo** (které je vícevýznamové) v této větě vyjadřuje **„bezprostředně“** (tedy „ihned“ nebo v tomto případě spíše „bez prostředníka“).

Nelze zcela vyloučit interpretaci, kterou uvádí gestorka předpisu, tedy že se slovo prokazatelně vztáhne k oběma slovesům: ohlásit i oznámit (jež tu jsou zřejmě synonymní, viz výše). V takové interpretaci se odráží tzv. „všeobecná znalost světa“ (představa člověka o tom, „jak to asi běžně chodí“). **V případě úředních dokumentů, které by měly být formulovány jasně a jednoznačně, je však důležité, co vyplývá z formulace textu. Text je tak podle našeho názoru možné vyložit si tak, že při ohlašování OZZ se dané skutečnosti ohlásí prokazatelně (např. písemně), při oznamování OZOV však prokazatelnost není bezpodmínečně nutná, a stačí tak např. telefonát či domluva.**“

Je tedy zřejmé, že dle čl. 257 předpisu SŽDC D7/2:

- v případě, že je ustanoven OZZ, VVP má přímo nařízeno, že mu musí požadované skutečnosti výslovně **prokazatelně ohlásit**;
- pokud však OZZ není určen, jako v případě předmětné výluky, tak stačí, když je VVP **oznámí přímo** OZOV. Ale jak je uvedeno výše v podtrženém textu, takové slovní spojení umožňuje vyložit si ustanovení čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 bez nutnosti prokazatelného oznámení, a to bez ohledu na tvrzení, že jsou tak zaměstnanci školeni. Skutečnost, jak jsou školeni, nelze objektivně prokázat a navíc je naprosto nepřipustné, aby bylo možné bezpečnostní informace (tedy informace souvisejícími se zajišťováním bezpečnosti provozu, u nichž musí být dle SZB zajištěno jejich předání prokazatelně) vysvětlovat více způsoby, jako to lze v uvedeném případě. Taková možnost zpochybňuje nezbytnost tak opravdu konat a nezakládá jednoznačnou povinnost jejich prokazatelného předání mezi dotýcnými osobami.

Shrnutí:

U oslovených ST bylo namátkou dožádáno a zjištěno používání velkého množství různých druhů či typů formulářů nebo zápisů různé úrovně a kvality, sloužících k dokumentování skutečností souvisejících s osobami ve funkcích VVP, ZPŘS a OZOV a jejich činností zaznamenávaných v souvislosti se zahajováním či ukončováním výluk. Celkově jsou zřetelné výrazné odlišnosti, nejednotnost a nejasnost obsahu, který není stanoven v oblasti požadovaného oznámení mezi OZOV, VVP a ZPŘS, především v době ukončování výluk. Doložené zápisy dokládají především pokusy zakomponovat do nich přibližný obsah toho, co by tam asi mělo nebo mohlo být.

Přípravné práce na výluku, průběh realizace a dokončení výluky mají být provedeny včas a nesmí být překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. Ukončování výluky a obnovení provozu jsou dle části P. SZB bezpečnostními informacemi, tedy informacemi souvisejícími se zajišťováním bezpečnosti provozu, a proto musí být zajištěno jejich předání vždy prokazatelně (např. písemně). Proto je ze strany provozovatele dráhy žádoucí:

1) nutnost **prokazatelného** předání informací souvisejících především s ukončováním výluk vždy jasně a jednoznačně stanovit v technologických postupech ve všech případech, např. v čl. 257 předpisu SŽDC D7/2;

2) dále **stanovit jasná pravidla** pro tuto činnost – doplnit do technologických postupů alespoň základní údaje, které jsou požadované v textu tohoto oznámení mezi VVP a OZOV, OZZ a OZOV a ZPŘS a OZOV, souvisejících především s ukončováním výluk, nebo přímo stanovit závazné a jednotné slovní znění takového textu či podobu vzorového formuláře;

3) stanovit dobu archivace těchto dokumentů.

Z uvedených skutečností je zřejmé, že čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 (který je součástí SZB SŽDC) je v nesouladu s částí „P“ SZB, která stanovuje postupy pro zajištění toho, aby všechny příslušné bezpečnostní informace byly přesné, úplné, jednotné, snadno srozumitelné, odpovídajícím způsobem aktualizované a řádně zdokumentované a že informace související, byť jen v části, se zajišťováním bezpečnosti provozu se předávají zásadně písemně, proti podpisu. Zaměstnanci se podepisují až po přečtení, čímž potvrzují, že informaci rozumějí. V závěru čl. 257 je informace, že „VVP ... oznámí je přímo OZOV“, která není přesná, úplná, jednotná s ostatními, a proto ani snadno srozumitelná, dá se vykládat více způsoby. Z článku tak, jak je uveden, nevyplývá prokazatelnost a řádná dokumentovatelnost požadovaná v souladu se SZB (zásadně písemně, proti podpisu).

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

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

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

a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravy.

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

V době vzniku předmětné MU byla osoba dopravce RJ, zúčastněná na MU a provádějící činnosti při provozování drážní dopravy, odborně způsobilá k výkonu zastávané funkce.

Na výluce pracovali zaměstnanci zhotovitele, kteří byli odborně a zdravotně způsobilí, zaměstnanci se podrobovali pravidelným denním školením zaznamenaným ve stavebním deníku (nikoliv však v Záznamech o poučení č. 1) a zároveň měli všechny předepsané zkoušky potřebné pro výkon zastávaných funkcí.

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

SŽDC uzavřela se zhotovitelem (firmou CHaTP) Smlouvu o dílo „Oprava prostorové polohy koleje v úseku Třebovice v Čechách – Hoštejn a Svitavy – odb. Zádulka“. V části 6.12 této smlouvy je stanovena možnost kontroly ze strany SŽDC, zda osoby využívané ze strany zhotovitele nejsou pod vlivem alkoholu nebo návykových látek. Jiný typ kontrol zde specifikován nebyl.

Provozovatel dráhy SŽDC doložil jako výstupy z kontrol výlukové činnosti v žst. Rudoltice v Čechách a kontrol zúčastněného OZOV níže uvedené dokumenty s tím, že dokumenty jiného typu k dispozici nejsou:

- 1) Denní hlášenky STO2 Česká Třebová ze dnů 14. 9. 2018 a 6. 11. 2018 – z doby po vzniku předmětné MU, ze kterých je zřejmé pouze to, že tyto dny byl vrchní mistr TO 2 Česká Třebová ve výlukách zaměstnancem ve funkci OZOV;
- 2) Denní záznamy ze stavebních deníků, pořadové číslo listu 371885 ze dne 21. 3. 2018 a pořadové číslo listu 371888 ze dne 24. 3. 2018. Dole v pravém rohu, pod podpisem VVP, je jen nečitelný podpis s razítkem SŽDC. Z těchto záznamů není zřejmá ani v nich zaznamenaná kontrolní činnost.
- 3) Denní záznamy ze stavebních deníků, pořadové číslo listu 0201776 ze dnů 7/8. 4. 2018 a pořadové číslo listu 0201777 ze dnů 8/9. 4. 2018. Dole v levém rohu, vedle razítka s podpisem VVP, je napsáno „Za ST“ a nečitelný podpis (ve všech 4 předložených záznamech ze stavebních deníků stejný) s razítkem SŽDC. Z těchto záznamů není zřejmá ani v nich zaznamenaná kontrolní činnost.

Tyto dokumenty ani záznamy v nich nemají charakter či povahu kontrolní činnosti a nevyplývá z nich do vzniku předmětné MU žádná kontrolní činnost ze strany SŽDC.

Firma CHaTP má holdingovou směrnici Zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, platnou od 15. 1. 2018, ve které jsou v části 12. Kontrolní činnost v oblasti BOZP, bodu 12.1., mj. stanoveny druhy kontrol a v bodu 12.3. je stanovena vlastní kontrolní činnost vedoucích zaměstnanců.

K výkonu kontrolní činnosti, mimo jiné i z pohledu dodržování pravidel bezpečnosti práce, pracovníků na staveništích společnosti Chládek a Tintěra, Pardubice a.s. (na vedoucích i nevedoucích pozicích) dochází na několika úrovních. Ke své vlastní kontrolní

činnosti zaslala firma CHaT následující vyjádření:

„Kontrolu nevedoucích zaměstnanců na staveništi vykonávají primárně jejich vedoucí, tj. hlavně stavbyvedoucí a jeho nadřízený stavitel, jejichž přítomnost na staveništi je pravidelná. Stavitel zároveň dohlíží i na činnost stavbyvedoucího, kde případně zjištěné problémy jsou řešeny okamžitě na místě dle povahy zjištěného problému. Stavbyvedoucí a stavitel kontrolují mimo jiné naplňování instrukcí z pravidelných ranních porad, na kterých bývá řešena i bezpečnost práce plánované na daný den, zejména pokud by ten den mělo docházet k nestandardním pracím, nebo pracím obzvláště nebezpečným.

Dále je prováděna namátková kontrolní činnost ze strany pracovníků na úseku BOZP, výrobního náměstka a ředitele divize (kolejových staveb), kde těmito jsou kontrolováni jak koncoví zaměstnanci (tj. dělníci), tak jejich vedoucí (stavbyvedoucí a stavitel). Zjištěné nedostatky při provádění prací (mimo jiné nedodržování pravidel bezpečnosti práce) jsou primárně řešeny okamžitě na místě, případně u závažnějších zjištění jsou řešeny i dále v rámci porad „týlu“ (tj. pravidelné týdenní porady, na nichž jsou řešeny probíhající stavby) či na měsíčních poradách celé divize, kde jedním z bodů porady je i výroba. V případě zjištění vážnějších nedostatků na poli bezpečnosti práce se stavba „dostává do hledáčku“ a frekvence kontrol takovéto stavby se zvyšuje.

Před zahájením každé stavby se koná koordinační porada za účasti vedení divize a pracovníků „týlu“ (logistika, odpadové hospodářství, obchod, příprava, rozpočty, případně i pracovník bezpečnosti práce, bylo-li by to nutné), na níž se probírají i záležitosti bezpečnosti práce, vyžadují-li zvláštní pozornost nebo se liší oproti standardu.

Po ukončení realizace každé stavby dochází k jejímu hodnocení za účasti stavitele, ředitele divize a výrobního náměstka divize. Pokud by se na stavbě ukázaly jakékoliv nedostatky, dojde k jejich analýze a stanovení opatření k jejich odstranění.

Každý pracovník společnosti Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., prochází jednou ročně hodnotícím pohovorem (hodnocení provádí ředitel divize nebo jeho náměstek), kde jsou pečlivě analyzovány úspěchy, neúspěchy, silné a slabé stránky, případně pochybení a stanoveny opatření pro odstraňování slabých stránek a předcházení pochybení. Zároveň jsou stanoveny kritéria zlepšení, jejichž naplňování je nadřízeným monitorováno.“

Nelze konstatovat, že by v postupu vnitřní kontroly bezpečnosti zhotovitele (firmy CHaTP) a provozovatele dráhy (SŽDC) byly nebo nebyly zjištěny nedostatky, protože v době výlukové činnosti v úseku Třebovice v Čechách – Hoštejn do dne 26. 3. 2018 z jejich strany nebyla žádná kontrola doložena.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽDC, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, byla SŽDC.

Dopravcem vlaku Ex 1007 byl RJ, se sídlem nám. Svobody 86/17, Brno-město,

PSC 602 00.

Zhotovitelem stavby byla firma Chládek & Tintěra Pardubice, a. s., se sídlem K Vápence 2677, Pardubice – Zelené Předměstí, PSČ 530 02.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1, písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„Provozovatel dráhy je povinen
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;*
- § 22 odst. 2, písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
*„Provozovatel dráhy je dále povinen
d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování“;*
- § 101 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb.:
„Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce (dále jen „rizika“).“;
- § 102 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb.:
„Zaměstnavatel je povinen vytvářet bezpečné a zdravé neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a přijímáním opatření k předcházení rizikům.“;
- § 5 odst. 1 písm. d) zákona č. 309/2006 Sb.:
*Požadavky na organizaci práce a pracovní postupy
„Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy tak, aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti a aby zaměstnanci
d) nebyli ohroženi dopravou na pracovištích“.*

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto technologických postupů:

Systému zajišťování bezpečnosti, zpracovaném v dokumentu *„Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u Správy železniční dopravní cesty,*

státní organizace“:

- bod P. Postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro kontrolu nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací:
*„Postupy pro zajištění toho, aby všechny příslušné bezpečnostní informace byly přesné, úplné, jednotné, snadno srozumitelné, odpovídajícím způsobem aktualizované a řádně zdokumentované:
Nezbytným prvkem při budování systému managementu bezpečnosti a následně při jeho udržování je systém dokumentování všech bezpečnostních činností a procesů provozovatele dráhy. Jde o soubor povinných dokumentovaných postupů a povinných záznamů, které jsou z hlediska bezpečnosti provozování dráhy pro organizaci důležité a významné. Bezpečnostní informace je taková informace o stavu železniční dopravní cesty, která má vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Jsou to zejména stavy, kdy je zjištěna, pozorována nebo předpokládána situace, kdy dochází k odchylce od normového stavu s vlivem na provozování dráhy a drážní dopravy ... Informace související, byť jen v části, se zajišťováním bezpečnosti provozu se předávají zásadně písemně, proti podpisu. Zaměstnanci se podepisují až po přečtení, čímž potvrzují, že informaci rozumějí. Bezpečnostní informace jsou povinnou náplní pravidelných školení zaměstnanců.“*

Vnitřních předpisů provozovatele dráhy:

- čl. 3707 předpisu SŽDC D1:
„O uvolnění vyloučené koleje zpraví zaměstnanec pro řízení sledu prokazatelně OZOV, který odpovídá po skončení výluky za sjízdnost a volnost koleje.“;
- čl. 251 předpisu SŽDC D7/2:
„OZOV odpovídá za včasné provedení všech úkonů, zápisů (včetně případných přechodných omezení v provozování dráhy) k ukončení výluky. Uvedené skutečnosti oznámí (resp. zaeviduje) ve smyslu ustanovení předpisu SŽDC D1.“;
- čl. 257 předpisu SŽDC D7/2:
*„VVP v určeném obvodu odpovídá za bezpečnost jemu podřízených zaměstnanců, za to, že výlukovými pracemi nebude ohroženo bezpečné provozování drážní dopravy po sousedních nevyloučených kolejích a v součinnosti se ZPŘS za organizaci pohybu drážních vozidel po vyloučených kolejích.
Dále odpovídá za to, že přípravné práce na výluky, průběh realizace a dokončení výluky budou provedeny včas a nebudou překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. Tyto skutečnosti prokazatelně ohlásí OZZ, a pokud není určen, oznámí je přímo OZOV.“;*
- čl. 259 předpisu SŽDC D7/2:
„ ... Před ukončením výluky ZPŘS prokazatelně oznámí OZOV volnost vyloučené koleje.“;
- čl. 300 předpisu SŽDC D7/2:
„Dojde-li při realizaci výluky k situaci, že nebude možné ukončit výluky v čase uvedeném ve zmocnění:

- a) při překročení max. o 24 hodin OZOV neprodleně informuje zaměstnance pracoviště určeného k zahájení výluky. Tento zaměstnanec projedná skutečnost s příslušným provozním dispečerem CDP ve vztahu k provozování drážní dopravy. Provozní dispečer CDP projedná s dopravci opatření pro vlaky dotčené překročenou výlukou. ...“;
- čl. 98 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. 99 předpisu SŽDC Bp1:
„Vedoucí zaměstnanci (mimo dopravní zaměstnance), kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v provozované dopravní cestě a kontrolují jejich osobní bezpečnost, jsou povinni:
e) zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout potřebná opatření k odstranění nebezpečí,
f) zajistit po skončení práce uvedení pracoviště do takového stavu, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob, které mají přístup do daného místa.“;
 - čl. 100 předpisu SŽDC Bp1:
„Chůze v provozované dopravní cestě smí být konána mimo kolej – zpravidla po stezce. Výjimky stanovuje čl. 107 tohoto předpisu ...“;
 - čl. 121 předpisu SŽDC Bp1:
„Povinnosti zaměstnanců pracujících v provozované dopravní cestě:
c) práce v místech, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor, jsou povoleny jen ve výjimečných případech a při zajištění dostatečných bezpečnostních opatření“;
 - čl. 130 předpisu SŽDC Bp1:
„CPS je při vykonávání prací v provozované nevyložené dopravní cestě dále povinen:
b) dodržovat ustanovení předpisů SŽDC (pokud jsou pro něj závazná), právních předpisů, technických předpisů a norem a smluvních ujednání a tím zajistit bezpečnost a ochranu svého zdraví i zdraví jiných zaměstnanců“;
 - čl. 142 předpisu SŽDC Bp1:
„Práce na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě a její zabezpečení musí probíhat přesně ve smyslu jednotlivých ustanovení tohoto předpisu. Při nesplnění daného postupu nesmí dojít k zahájení práce na zařízení nebo započaté práce na zařízení musí být okamžitě ukončeny. To platí jak v případě práce na zařízení vykonávané osamělým zaměstnancem, tak i v případě pracovní skupiny.“;
 - čl. 193 předpisu SŽDC Bp1:
„Práce (včetně práce na zařízení) v místech, kde není trvale dodržen volný schůdný a manipulační prostor, na mostech, v tunelech, v místech se zvýšeným

nebezpečím (např. nepřehledné zářezy, pevné stavby a zařízení dráhy) a na místech, kde zaměstnanci nemají možnost okamžitě ustoupit do bezpečné vzdálenosti od jedoucích vozidel, jsou povoleny jen za podmínek daných čl. 194 tohoto předpisu. V případě práce na zařízení musí být i v tomto případě dodrženy podmínky uvedené v kapitolách IV a V této části. ...“;

- čl. 194 předpisu SŽDC Bp1:
„Práce v místech uvedených v čl. 193 tohoto předpisu se mohou provádět jen z nutných provozních důvodů. Práce se může uskutečnit, není-li očekáváno vozidlo nebo má-li zaměstnanec jistotu, že před příjezdem vozidla dostihne bezpečného místa, ...“;
- čl. 202 předpisu SŽDC Bp1:
„Jestliže však probíhá práce na zařízení v provozované vyloučené dopravní cestě, ovšem v blízkosti provozované nevyložené koleje, platí ustanovení pro práci na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě.“.

Při šetření MU bylo zjištěno porušení technické normy:

- článek 6.1.1.1 TNŽ 34 3109:
„ ... Příkaz „B“ se skládá z originálu a kopie souhlasného číslování. V příkazu „B“ je zakázáno opravování, škrtnutí a přepisování, s výjimkou škrtnutí předtištěného textu ke zvolení vhodné z uvedených možností.“;
- článek 6.1.4.4 TNŽ 34 3109:
*„Pouze vedoucí práce může dát povolení k zahájení práce. Zakazuje se vydávat povolení k zahájení prací na předem smluvený čas. Tento postup musí být dodržen i v případě přerušení a ukončení práce.
Po zajištění pracoviště zkontroluje osoba pověřená zajištěním pracoviště spolu s vedoucím práce, zda jsou učiněna všechna bezpečnostní opatření na pracovišti a teprve potom povolí vedoucí práce pracujícím osobám vstup na pracoviště. Tuto kontrolu provede vedoucí práce i v tom případě, že pracoviště zajišťoval sám. Tam, kde si vedoucí práce na základě stanoveného pracovního postupu dohodnutého s pověřenou osobou zajišťuje pracoviště v plném rozsahu sám, oznámí odchod na pracoviště pověřené osobě.“;*
- článek 6.1.4.6 TNŽ 34 3109:
*„Po ukončení práce musí vedoucí práce zajistit uvedení trakčního vedení nebo části zařízení, na kterém se pracovalo, do provozuschopného stavu. Nakonec vedoucí práce prohlédne pracoviště, zkontroluje přítomnost všech pracujících osob (skupin), uvědomí je o zamýšleném zapnutí a dá pokyn všem pracujícím osobám (skupinám), aby opustily pracoviště. Po kontrole, že všechny pracující osoby (skupiny) opustily pracoviště, může být odstraněno zajištění pracoviště.
Po odstranění zkratovacího zařízení se považuje vypnutá část trakčního vedení již za zařízení pod napětím.
O ukončené práci podá vedoucí práce zprávu pověřené osobě, která pracoviště zajišťovala nebo zajištění organizovala. Tato osoba odstraní zajištění pracoviště, ukončí příkaz „B“ a nahlásí elektrodispečerovi nebo osobě odpovědné za trakční*

vedení ukončení práce a příkazu „B“.

Potřebné zkoušky trakčního vedení se musí provést na zajištěném trakčním vedení, při čemž mohou být odstraněna jen ta zajišťovací zařízení, která by zkoušky znemožňovala (viz 5.3).

Uvést zařízení do provozu lze až na pokyn elektrodispečera nebo osoby odpovědné za trakční vedení po tom, co pověřená osoba prohlásila toto zařízení za provozuschopné.“;

- článek 6.4.3.9 TNŽ 34 3109:

„Před prací na vodivém spojení trakčních podpěr se zpětným kolejnicovým vedením (na ukolejnění) se musí provést propojení náhradní propojkou s izolační tyčí následovně:

– propojovací lano se připojí ke kolejnicovému vedení;

– zkušební drát nebo hrot izolační tyče se přiloží k trakční podpěře a odzkouší se, zda není mezi trakční podpěrou a kolejnicovým vedením napětí;

– speciální vodičová svorka se připojí pomocí izolační tyče k trakční podpěře.

Náhradní propojka se připojuje a snímá s použitím ochranných izolačních rukavic. Po skončení práce se snímá propojovací lano nejprve z trakční podpěry a potom z kolejnicového vedení.“;

- článek 6.4.4 TNŽ 34 3109:

„Zajištění a odjištění pracoviště při napěťové výluce se provádí podle příkazu „B“. Na provedení prací se ukládá příkazem „B“ vydání „Záznamu o poučení“.

Příkaz „B“ se vydává na osobu pověřenou zajištěním pracoviště. Tato osoba vydá pro vedoucího práce a jeho skupinu „Záznam o poučení“. Vedoucí práce potvrdí podpisem v příkazu „B“, že byl poučen o stavu a zajištění pracoviště. Poté vedoucí práce potvrdí podpisem na originál i kopii „Záznamu o poučení“, že byl poučen z jeho obsahu a převezme originál „Záznamu o poučení“. Kopie „Záznamu o poučení“ zůstává po celou dobu trvání prací u pověřené osoby. Před zahájením práce musí vedoucí práce poučit osoby v pracovní skupině o rozsahu pracoviště, o zajištění pracoviště a o postupu prací. Po poučení podepíší osoby pracovní skupiny záznam o poučení. Po podepsání osob v „Záznamu o poučení“ může povolit vedoucí práce vstup osob na pracoviště a zahájení práce.

Po ukončení prací vedoucí práce potvrdí svým podpisem v originálu „Záznamu o poučení“ a v příkazu „B“, že práce jsou ukončeny, všechny pracující osoby opustily pracoviště a nepřibližují se k živým částem trakčního vedení. Poté vrátí originál ukončeného „Záznamu o poučení“ osobě pověřené zajištěním pracoviště, která může provést odjištění pracoviště a uvedení trakčního vedení pod napětí.

Osoba pověřená zajištěním pracoviště po zajištění a předání pracoviště může příkaz „B“ ukončit. Před zahájením práce nebo po jejím přerušení musí vedoucí práce zajištění pracoviště zkontrolovat.“.

Při šetření MU bylo zjištěno porušení ustanovení ROV č. 53029:

- bodu 7. „Opatření pro TV a silnoproudá zařízení“:

„Během výluk budou ze strany zhotovitele dodržena všechna vztažná ustanovení interních předpisů SŽDC, ČD, TNŽ, ČSN a EN. ...

SEE požaduje po skončení každé fáze výluky připojení všech ukolejňovacích vodičů a zajištění zpětné cesty trakčního proudu. Při nesplnění této podmínky

nebude trakční vedení uvedeno pod napětí.“;

- bodu 11. „*Bezpečnostní opatření*“:
„Bezpečnost práce na výluce bude zajištěna ve smyslu znění předpisu SŽDC Bp 1, za bezpečnost zaměstnanců provádějících stavební práce odpovídají provádějící stavební organizace.“;
- bodu 13. „*Jiná závazná opatření*“:
„Během výluk budou ze strany objednavatele a dodavatele výluk dodržena všechna vztažná ustanovení interních předpisů SŽDC a norem TNŽ, ČSN a EN.“

Při šetření MU bylo zjištěno porušení technologických postupů provozovatele dráhy a ustanovení technických norem.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

SZZ žst. Rudoltice v Čechách má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1287/03-E.45, vydaný DÚ dne 18. 8. 2003, s platností na dobu neurčitou.

Rozborem staženého archivu dat bylo zjištěno:

- 13.16.47 h změna návěštního znaku návěstidla Sc6 na návěst povolující jízdu pro vlak Os 12727 (údaj pro srovnání časových rovin mezi kamerovými záznamy a SZZ, viz část 3.2.5 této ZZ);
- 13.24.55 h zadání příkazu zrušení výluky 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách;
- 13.25.00 h potvrzení příkazu zrušení výluky 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách, a tím ukončení výluky 1. SK;
- 13.25.15 h zadání příkazu zrušení výluky 1. traťového úseku 1T7 v 1. traťové koleji ve směru na Krasíkov;
- 13.25.23 h potvrzení příkazu zrušení výluky 1. traťového úseku 1T7 v 1. traťové koleji ve směru na Krasíkov;
- 13.25.24 h ukončení výluky 1. traťového úseku 1T7 v 1. traťové koleji ve směru na Krasíkov;
- 13.25.33 h postavení vlakové cesty od vjezdového návěstidla 1S pro vjezd vlaku Ex 1007 na 1. SK žst. Rudoltice v Čechách;
- 13.25.47 h postavení vlakové cesty od odjezdového návěstidla S1 pro průjezd vlaku Ex 1007 po 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách;
- 13.26.08 h indikace obsazení posledního traťového úseku 1T1 vlakem Ex 1007 před vjezdovým návěstidlem 1S (návěst „Volno“);
- 13.26.26 h indikace obsazení úseku 1SK vlakem Ex 1007 za vjezdovým návěstidlem 1S;
- 13.26.35 h indikace obsazení úseku V18-19 vlakem Ex 1007;

- 13.26.43 h indikace obsazení úseku 1-15K vlakem Ex 1007;
- 13.26.46 h indikace obsazení 1. SK vlakem Ex 1007;
- 13.26.55 h indikace uvolnění úseku 1-15K vlakem Ex 1007, celý vlak na 1. SK.

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

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Provozovatel dráhy SŽDC uzavřel se zhotovitelem (firmou CHaTP) Smlouvu o dílo „Oprava prostorové polohy koleje v úseku Třebovice v Čechách – Hoštejn a Svitavy – odb. Zádulka“. Termín ukončení všech prací byl stanoven na 30. 11. 2018. Součástí smlouvy byla i oprava GPK 1. SK dle ROV č. 53029, etapy K, v žst. Rudoltice v Čechách. Z tohoto důvodu bylo mj. odpojeno ukolejnění sloupů TV č. 37 a 35 u ostrovního nástupiště a u sloupu TV č. 39 před ním. Před odjištěním pracoviště, ukončením napěťové výluky a výluky celkově nebylo, v rozporu s technologickými postupy, zajištěno zpětné připojení ukolejnění sloupu TV č. 35.

Byl zjištěn nedostatek.

Zjištění:

v ROV č. 53029 byly (viz část 3.3.2 této ZZ) uvedeny požadavky týkající se zejména bezpečnosti při práci a při provádění prací při výluce. Ze strany zhotovitele nebyly dodrženy požadavky uvedené v bodech 7. a 11., a tím nebyla zajištěna bezpečnost poškozeného i dalších osob pracujících v době výluky v žst. Rudoltice v Čechách. Ze strany objednavatele výluky i zhotovitele nebyl dodržen bod 13. při ukončování výluky TV.

Nedokončení prací na součásti dráhy, navzdory jejich oficiálnímu ukončení ve 13.10 h, bylo v příčinné souvislosti se vznikem MU. Bez ukončení prací na ukolejnění nemělo vůbec dojít k odjištění pracoviště a ukončení napěťové výluky a následně výluky kolejí.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

Použití sdělovacích, komunikačních a informačních zařízení – viz části 3.5.1, 3.5.2 a 4.2.1 této ZZ.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 162.116-8 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 12323/11-V.01, vydaný DÚ dne 3. 8. 2011. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 25. 11. 2017 s platností do 25. 5. 2018 s výsledkem, že HDV vyhovuje podmínkám provozu na dráhách.

HDV 162.116-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 13.18.47 h zaznamenán rozjezd vlaku ze žst. Česká Třebová na rychlost 37 km.h⁻¹ a ta byla udržována na vzdálenost 343 m;
- 13.20.07 h zvyšování rychlosti vlaku na rychlost 139 km.h⁻¹, ta byla dosažena ve 13.25.00 h, poté vlak ujel touto rychlostí vzdálenost 848 m;
- 13.25.23 h provozním brzděním snížení rychlosti na 114 km.h⁻¹, snížení rychlosti proběhlo na dráze 931 m;
- 13.26.00 h zvyšování rychlosti vlaku na rychlost 125 km.h⁻¹ na dráze 1 868 m, ta byla dosažena ve 13.26.54 h;
- 13.26.52 h evidováno použití lokomotivní houkačky;
- 13.26.54 h začátek rychločinného brzdění;
- 13.26.58 h čas vzniku MU dle vyhodnocení rychloměrového proužku, střet vlaku s osobou v rychlosti 125 km.h⁻¹;
- 13.27.32 h zastavení vlaku na dráze 487 m.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Při výluce dle ROV č. 53029 pro výlukové rameno 309 se jednalo o úpravu GPK v úseku žst. Hoštejn – žst. Česká Třebová. Etapa K, plánovaná dle ROV na 26. 3. 2018, při které se měla vyloučit kolejově a napětově 1.TK v úseku žst. Rudoltice v Čechách – Krasíkov, kolejově záhlaví a zhlaví 1. TK na krasíkovském zhlaví v žst. Rudoltice v Čechách a kolejově a napětově 1. a 3. SK v žst. Rudoltice v Čechách. Doba pro konání výluky byla dle ROV stanovena v rozmezí 7.15 h – 13.15 h a pracovištěm určeným k zahájení, přerušení a ukončení výluky bylo CDP Přerov. V bodu 5. ROV byl stanoven rozsah prací, měla být provedena oprava GPK 1. SK a výhybek č. 1, 5 a 6 a dále regulace TV a revize úsekového odpojovače, kontrola průjezdného průřezu a kotvení. Provozním a dopravním opatřením pro tuto výlukou bylo v bodu 6. ROV stanoveno vyloučení dopravy po 1. a 3. SK a vyloučení jízdy vlaků po záhlaví a zhlaví 1. TK ve směru na žst. Krasíkov, určení beznapětového úseku na záhlaví a zhlaví 1. TK ve směru k žst. Třebovice v Čechách. Dále byla stanovena pro jízdy vlaků ve směru od žst. Česká Třebová jízda po sudé skupině SK a pro jízdu vlaků ze žst. Rudoltice v Čechách do žst. Krasíkov jízda po 2. TK (proti správnému směru).

V bodu 7. bylo pro výlukou TV stanoveno vypnutí úsekového oddělovače č. 421 v žst. Krasíkov a úsekových odpojovačů č. 3B, 101, 411 v žst. Rudoltice v Čechách. V tomto bodu byl zároveň uveden požadavek SEE provést po skončení každé fáze výluky připojení všech ukolejňovacích vodičů a zajištění zpětné cesty trakčního proudu. Při nesplnění této podmínky nesmí být TV uvedeno pod napětí. V bodu 10. bylo stanoveno omezení rychlosti jízdy vlaků po 2. SK v úseku km 15,145 – 13,829 v žst. Rudoltice v Čechách na 50 km.h⁻¹ a v bodu 11. bezpečnostní opatření, že bezpečnost práce na výluce bude zajištěna ve smyslu znění předpisu SŽDC Bp1 a za bezpečnost zaměstnanců provádějících stavební práce odpovídají provádějící stavební organizace. Za dodržování

bezpečného průjezdného průřezu na nevyločených a provozovaných kolejích odpovídali též zaměstnanci provádějící stavební, opravné a údržbové práce. ROV č. 53029 byl řádně zpracován a byla zde zapracována bezpečnostní rizika a dopravní opatření.

Pro vlak Ex 1007 byl vydán všeobecný rozkaz č. 1772-009, kde bylo uvedeno omezení od 13.30 h do 19.30 h, pro jízdu vlaku ve směru na žst. Olomouc hl. n. přes beznapěťový úsek při vjezdu z 2. TK do žst. Rudoltice v Čechách, a dočasná pomalá jízda v době od 7.25 h do 13.10 h po 2. SK a v době od 13.30 h do 19.20 h po 1. SK. Obě omezení rychlosti vlaku byla na $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ v úseku od km 13,829 (km poloha odjezdových návěstidel ve směru k žst. Česká Třebová) až do km 15,145 (km poloha vjezdových návěstidel na krasíkovském zhlaví).

Zaměstnanec dopravce, strojvedoucí vlaku Ex 1007, v době vjezdu na 1. SK žst. Rudoltice v Čechách okamžitě po spatření dvou zaměstnanců, pohybujících se v prostoru 1. SK, použil zvukové výstražné znamení. Následně spatřil třetího zaměstnance, klečícího u pravého kolejnicového pásu, a okamžitě zavedl rychločinné brzdění a dával zvukové výstražné znamení.

V km 13,829 byla vpravo od 1. SK ve směru od žst. Česká Třebová umístěna na vstřícném návěstidle návěst „Začátek dočasné pomalé jízdy“ (Z), z opačné strany (ve směru jízdy vlaků od krasíkovského zhlaví) byla na tomto návěstidle umístěna návěst „Konec dočasné pomalé jízdy“ (K). Tato návěstidla byla již umístěna pro výluky dle ROV č. 53029, etapu L.

V denních záznamech stavebního deníku ze dne 26. 3. 2018 byl mimo jiné uveden zápis o BOZP s tvrzením, že všichni zaměstnanci byli seznámeni s podmínkami BOZP na staveništi, tj. v místě konání výluky v den vzniku MU. Tento zápis byl bez podpisu zaměstnanců, podpisy jednotlivých pracovníků byly v dokumentech „Zápisy o seznámení zaměstnanců denní“, vedené pod č. 1011/18/604 na samostatných listech. Bylo zde uvedeno, k jaké stavbě jsou tyto dokumenty vydávány, a stručný obsah školení: „technologické postupy dle vyhlášky č. 591/2006, rizika stavby, bezpečnostní předpisy prací na žel. (Bp1), přístupové cesty na pracoviště a harmonogram postupu prací“. V těchto dokumentech byl dole uveden VVP (uvedena funkce stavitel), jako osoba která provedla školení, jeho podpis a datum tohoto školení.

V 7:15 h bylo dle příkazu č. 74 vypnuto TV nad lichou skupinou žst. Rudoltice v Čechách, včetně TV u krasíkovského zhlaví, a zapnuto bylo až na konci etapy K elektrodispečerem ve 13.22 h, příkazem č. 75, který rušil příkaz č. 74.

Pro výluky TV byl vydán příkaz „B“ č. 84, ve kterém byly uvedeny dne 26. 3. 2018 práce na TV 1. TK v úseku žst. Rudoltice v Čechách – žst. Krasíkov a na 1. a 3. SK v žst. Rudoltice v Čechách. Byly zde uvedeny úkony pro zajištění pracoviště, vypnutí úsekového oddělovače č. 421 v žst. Krasíkov a úsekových odpojovačů č. 3B, 101, 411 v žst. Rudoltice v Čechách a jako další opatření rozmístění návěstí pro elektrický provoz. Pracoviště bylo zajištěno ověřením beznapěťového stavu, uzemněním a zkratováním, bylo vymezeno a takto zajištěné pracoviště VVP převzal a byl mu předán Zápis o poučení č. 1, který je zpracován na provedení neelektrických prací v blízkosti živých částí TV v souladu s TNŽ 34 3109. Zde byla uvedena činnost GPK, způsob zajištění pracoviště byl mezi zkratovacími soupravami a pracoviště bylo vymezené na 1. TK v úseku mezi žst. Rudoltice v Čechách – Krasíkov a na 1. a 3. SK v žst. Rudoltice v Čechách. Zápis o poučení měl platnost po dobu výlukových prací dne 26. 3. 2018. Dále v něm bylo

uvedeno předání zajištěného pracoviště osobou pověřenou zajištěním pracoviště v 7.20 h a jeho převzetí VVP.

Součástí příkazu „B“ je na druhé straně v **bodu 3. – práce zhotovitele, uvedení ukončení práce zhotovitele, i s uvedením provozuschopného stavu ukolejnění kovových konstrukcí, podpěr a zpětné kolejnicové vedení, a že všechny osoby opustily pracoviště** a nepřibližují se k částem elektrického zařízení, které může být pod napětím. V tomto bodě byl uveden den 26. 3. 2018, čas 13.10 h, podpis VVP a převzetí pracoviště vedoucím MVTV s jeho podpisem. Na konci příkazu „B“ jsou uvedeny jednotlivé kroky ze strany vedoucího MVTV ke zprovoznění TV po výluce jím, jako osobou pověřenou k zajištění pracoviště. Je zde uvedeno a podepsáno, že práce byly ukončeny ve 13.10 h (v tu dobu stál MVTV na 1. SK a poškozený před ním montoval ukolejnění a pak mu uhýbal při jeho jízdě), pracoviště bylo odjištěno ve 13.15 h, elektrodispečerovi bylo ukončení prací a odjištění pracoviště ohlášeno ve 13.20 h a zapnuto pod napětím bylo ve 13.22 h.

Na konci Záznamu o poučení č. 1, v jeho dolní části, zcela chybí podpis od VVP, který měl před začátkem prací poučit osoby pracovní skupiny a dbát na bezpečnost, a chybí podpisy těch, kteří měli být před započítím práce poučeni o stavu a vymezení pracoviště – není zde ani jeden podpis. Z toho vyplývá, že VVP před zahájením prací osoby pracovní skupiny nepoučil prokazatelným způsobem o stavu a vymezení pracoviště a nedal tento dokument nikomu z nich podepsat. Až úplně na konci je uvedena **informace o ukončení prací, že všechny osoby opustily pracoviště** a nepřibližují se k částem elektrického zařízení, které může být uvedeno pod napětí. Dále zde je uvedeno **prohlášení VVP, že práce byly dokončeny v požadované kvalitě a nejsou překážkou bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy dne 26. 3. 2018 ve 13.10 h, a podpis VVP.**

Z doručené dokumentace – Záznamů o poučení č. 1, vztahujících se k výlukám ze dnů 22., 23., 24., 25. 3. 2018 vyplynulo, že na těchto dokumentech rovněž nebyly podpisy osob pracovní skupiny, tzn. že vedoucí práce před zahájením práce v tyto dny nepoučil prokazatelným způsobem osoby v pracovní skupině o rozsahu pracoviště, o zajištění pracoviště a o postupu prací.

V bodu 3. „Práce zhotovitele“ příkazu „B“ je uveden čas 13.10 h, tento časový údaj byl evidentně opraven, zvýrazněna nebo přepsána byla 0 – poslední číslice tohoto údaje. Původní údaj nelze zjistit. Dále byl dole, v části o ukončení prací, odjištění pracoviště, uveden čas 13.20 h, v tomto časovém údaji byly poslední dvě číslice – 20 zvýrazněny, případně přepsány. Původní údaj také nelze zjistit. To není v příkazu „B“ dovoleno dle čl. 6.1.1.1 normy TNŽ 34 3109.

V souvislosti s MU byl VVP vydán pokyn při cestě na MVTV (dle výpovědi VVP kvůli konání úkonů spojených s ukončením napěťové výluky), a to v době před ukončením výluky cca v čase 13.20.30 h, kdy VVP procházel kolem místa pracoviště traťových dělníků, kteří zde pracovali (procházel kolem něj opačným směrem). Na 1. SK jim za chůze sdělil informaci, že bude ukončena výluka, a dále pokračoval pěšky v cestě směrem ke krasíkovskému zhlaví k MVTV. Podle čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 VVP odpovídá mj. za to, že ... **dokončení výluky budou provedeny včas a nebudou překážkou bezpečnosti**, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy. Přesto nezajistil, aby byla výluka ukončena včas a hlavně se v době ukončování výluky a těsně po jejím ukončení v koleji pohybovali jeho podřízení, což bylo evidentní překážkou

bezpečnosti, pravidelnosti a plynulosti provozování dráhy a drážní dopravy – vzhledem k tomu, že jako VVP odpovídá za bezpečnost, nezajistil a nedohlédl na jejich včasný a úplný odchod z koleje v době před plánovaným ukončením výluky.

V příkazu „B“ č. 084 v bodu 3 bylo dne 26. 3. 2018 ve 13.10 h podepsáno VVP za zhotovitele ukončení prací, toto podepsané ukončení prací se vztahuje pouze na práci související s výlukou napětí TV, ne na celkové ukončení prací ve výluce. Ve 13.10 h zde bylo dále podepsáno vedoucím pracovní čtyry MVTV, že práce byly ukončeny a zařízení uvedeno do provozuschopného stavu, ve 13.15 h vedoucím pracovní čtyry MVTV, že pracoviště bylo odjištěno, a ve 13.20 h je uvedeno ohlášení elektrodispečerovi, vše s podpisem vedoucího pracovní čtyry MVTV.

VVP také uvedl, že práce byly časově náročné, že nebylo nutné a z ničeho neplynulo, že čas uvedený v ROV měl být dodržen, dle něj bylo podstatné, že musí být dodrženy podmínky dané smlouvou o dílo, tedy celkový den zahájení a ukončení díla, což bylo v daném případě splněno. Vzhledem k jeho předpokládané znalosti ROV, kde byly jasně stanoveny podmínky a opatření pro výluky danou v konkrétním čase, čl. 257 předpisu SŽDC D7/2, by měl vědět, že výluka má být dokončena včas, tedy v době uvedené v ROV a ve zmocnění, a pokud se nestihne ukončit včas, je další postup stanoven v čl. 300 předpisu SŽDC D7/2. Ve zmocnění je mj. uvedeno, že 26. 3. 2018 bude vyloučena kolejově a napěťově 1. TK v úseku Rudoltice v Čechách – Krasíkov, kolejově záhlaví a zhlaví 1. TK žst. Rudoltice v Čechách ve směru Krasíkov a kolejově a napěťově 1. a 3. SK v žst. Rudoltice v Čechách, dle ROV 53029 K **od 7.15 do 13.15 h.**

Dále VVP uvedl, že nezodpovídá za chování a jednání jeho podřízených, že k tomu byli všichni proškoleni dokumenty BOZP a Bp1. Dle čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 však odpovídá za jejich bezpečnost při výluce i v době ukončování výluky, což bylo porušeno již při stanovení nepravdivého času ukončení prací v příkazu „B“, neboť dále probíhaly práce na ukolejnění sloupů TV. Skutečnost, že zaměstnanci zhotovitele, i s přítomným zástupcem stavbyvedoucího, po upozornění VVP o končící výluce z koleje evidentně nespěchali, ještě několik minut (cca 4) dodělávali práci a tři neodešli vůbec, nasvědčuje tomu, že na prodlužování výluk byli se vši pravděpodobností zvyklí a nezískali návyk bezpečného chování po pokynu VVP vyloučenou kolej neprodleně opustit.

Konfrontace tvrzení, uvedených v podaných vysvětlení k MU (viz část 3.1.1 této ZZ), se zaznamenanými důležitými a prokazatelně ověřitelnými skutečnostmi vyplývajícími z rozboru kamerových záznamů:

Vedoucí prací VVP – v rozporu s jeho tvrzeními:

- zaměstnanci CPS, které vyzval k opuštění kolejiště, toto kolejiště neopustili ani z něj neodcházeli v době, kdy šel k MVTV, kolejiště nebylo prázdné a v kolejišti někteří byli ještě v době, kdy vystupoval z MVTV ve 13.24.34 h, tedy i po ukončení výluky;
- nelze dokázat, že pokyn k opuštění kolejiště z důvodu ukončení výluky vydal zástupci stavbyvedoucího, protože se otočil a za chůze pronesl cosi k zaměstnancům, ale ze záznamů kamer nevyplývá, že by oslovil někoho konkrétního;
- v MVTV nemohl provádět úkony k ukončení napěťové výluky, protože dovnitř MVTV nastoupil až v čase 13.22.49 h, tedy v době, kdy již bylo TV pod napětím: ve 13.10 h byly dle skutečností, uvedených v Příkazu „B“ č. 084, ukončeny práce na elektrickém zařízení (pozn. DI: nebyly), ve 13.15 h došlo k odzkratování TV a ve 13.22 h k jeho zapnutí;
- tvrzení, že „není podmínkou ani to nevyplývá ze žádných smluv, že předpokládaný

konec času výluky musí být takový, jak je napsáno v ROV, který vydává SŽDC. Stává se tedy, že se výluka o 10 – 15 minut prodlouží. Podstatné je, že se musí dodržet podmínky dané smlouvou o dílo, tedy celkový den zahájení a ukončení díla, což splňovali“, je v jasném rozporu s vnitřním předpisem SŽDC D7/2, čl. 257 a čl. 300, a v nahrávkách rozhovorů mezi dispečery se tito nad tím pozastavují, že dochází k opakovanému a někdy i výraznému překračování časů nařízených k ukončení výluk, a to až o hodinu;

- nemohl vycházet z předpokladu, že výluka bude ukončena ve 13.15 h, jak bylo naplánováno, když teprve ve 13.19.23 h vyšel z buňky vedle staniční budovy s tím, že jde ukončit napěťovou výluku;

- když oznamoval dělníkům konec výluky, tak práce ještě nebyla zcela ukončená – nebylo připojené ukolejnění;

- dle čl. 257 předpisu SŽDC D7/2 odpovídá za bezpečnost při výluce, mj. i za to, že „průběh realizace a **dokončení výluky** budou provedeny včas a nebudou překážkou bezpečnosti...“, tedy i za chování a jednání jeho podřízených, přestože k tomu byli všichni proškoleni dokumenty BOZP a Bp1;

- firma CHaTP má holdingovou směrnici „Zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci“, a pracovní postup „Organizování výlukových činností“, které mají správce a zpracovatele, čili odpovědné osoby pro BOZP.

OZOV – v rozporu s jeho tvrzeními:

- na základě zjištění je nepravděpodobné jeho tvrzení, že práce ukončil společně s VVP, protože oba byli v době ukončování výluky s největší pravděpodobností jinde;

- na základě zjištění nelze ani potvrdit jeho tvrzení o tom, kdy mu VVP oznámil ústně na krasíkovském zhlaví žst. Rudoltice v Čechách ukončení výlukových prací, protože dle všeho v jím uvedené době, kdy se ještě po 1. SK pohyboval MVTV (od 13.11.07 h) a bylo jasné, že výluka neskončí dle ROV, jak opakovaně vypověděl, tam VVP nemohl být (VVP byl v buňce vedle staniční budovy, což mu potvrzuje stavbyvedoucí), teprve ve 13.19.23 h z ní vyšel;

- poněkud překvapující je jeho tvrzení, že se o ukončení výlukových prací dle příkazu „B“ již před vznikem MU dozvěděl dodatečně – pokud by tyto práce nebyly v příkazu „B“ ukončeny, nemohla by skončit výluka TV a on by tak nemohl ukončit výluku koleje. Tedy jestliže po telefonátu z MVTV mohl ukončit a ukončil výluku koleje a TV již bylo pod napětím, musely být logicky už před tím oficiálně ukončeny práce v příkazu „B“, jinak by totiž nemohlo být TV odzkratováno a pod napětím. A z toho důvodu by nemohl výluku bez dalších opatření ukončit ani kolejově.

Stavbyvedoucí – v rozporu s jeho tvrzeními:

- práce dle daných technologií nebyla úplně hotová – nebylo připojené ukolejnění.

Zástupce stavbyvedoucího – v rozporu s jeho tvrzeními:

- ačkoliv oznámení o ukončení výluky pro ně dle něj jednoznačně znamená, že mají co nejdříve opustit kolejiště, tak sám uvedl, že dále dočišťovali kolej (vyplývá z kamerových záznamů) a kolejiště ihned neopustili. Skupina dělníků pracujících u nástupiště začala pomalu odcházet z koleje až v době, kdy již byla ukončena výluka, v cca 13.24.10 h, a v té době stále ještě zůstali 3 dělníci dál pracovat v koleji. Nikdo nedohlédl na to, aby byl příkaz VVP beze zbytku splněn a aby úplně všichni opustili kolejiště, nebo aby zajistil jejich bezpečnost jiným způsobem;

- přestože údajně zopakoval skutečnost o ukončení výluky ještě jednou v době, kdy se potkali s poškozeným v koleji u nástupiště, odešla jen část dělníků a tři uvedení zůstali v koleji bez dalších opatření.

Trat'ový dělník 1 – v rozporu s jeho tvrzeními:

- nelze doložit jeho tvrzení, že jim VVP oznámil, že se výluka bude prodlužovat o 9 minut, protože sám v době, kdy je informoval o blížícím se konci výluky, sice věděl, že se prodlouží, ale nemohl vědět, o kolik minut přesně to bude;
- tvrzení, že všichni brali oznámení VVP vážně a odešli a že když se po dokončení dodělávky ohlédl, tak v kolejišti nikdo nebyl, vyvrací kamerové záznamy – tři dělníci až do příjezdu vlaku kolej prokazatelně neopustili.

Trat'ový dělník 2 – v rozporu s jeho tvrzeními:

- po oznámení VVP, že bude končit výluka, zástupce stavbyvedoucího poslal poškozeného pro služební automobil a poškozený údajně odešel směrem ke krasíkovskému zhlaví, tedy směrem k automobilu – neodešel, vůbec neopustil 1. SK a pokračoval dál v práci na dalším ukolejnění.

Vedoucí čtyř MVTV – v rozporu s jeho tvrzeními:

- „*po zastavení na 3. SK přišel VVP, předal mu zpět záznam o poučení, který mu byl ráno osobně předán vyplněný, poté již mohli odzkratovat a ukončit napětovou výluku. Do záznamu vyplnil čas a datum, kdy skončili s prací*“ – po příchodu VVP na MVTV již nemohli provádět úkony k ukončení napětové výluky, musely být hotovy před jeho příchodem, protože:

- VVP na MVTV, stojící na 3. SK, přišel až v čase 13.22.49 h, v době, kdy již bylo TV pod napětím, výluka TV byla ukončena ve 13.22 h;
- z tohoto důvodu ve 13.10 h (uvedené ukončení prací) ještě nemohl vedoucí MVTV mít k dispozici Příkaz „B“ č. 084 (měl ho mít u sebe tou dobou VVP ve stavební buňce) s ukončením práce na elektrickém zařízení;
- ve 13.11.37 h projížděl MVTV po vyloučené 1. SK kolem místa práce poškozeného, který připojoval ukolejnění u sloupu TV č. 37 a vystoupil před průjezdem MVTV na ostrovní nástupiště, tedy v čase až po 13.10 h, kdy byly oficiálně ukončeny v příkazu „B“ práce na ukolejnění. Dvě osoby na stanovišti strojvedoucího na projíždějícím MVTV (strojvedoucí a vedoucí čtyř MVTV) musely vidět skutečnost, že práce nejsou ukončeny, MVTV se pohyboval po koleji dál, protože v době po 13.10 h ještě nebyla doměřena poloha TV, klikatost a výška;
- přesto, dle skutečností uvedených v příkazu „B“, došlo ve 13.15 h k odjištění pracoviště (odzkratování TV) a ve 13.22 h k jeho zapnutí (v době pokračujících prací), což evidentně muselo proběhnout ještě před příchodem VVP na MVTV a v rozporu s technologickými postupy.

V době ukončování výluky a po jejím ukončení nebyla učiněna žádná opatření k zajištění bezpečnosti zaměstnanců společnosti CHaTP, nacházejících se v době jízdy vlaku Ex 1007 na 1. SK.

Byly zjištěny nedostatky.

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

Na základě informací ve vyhodnocení dat záznamů SZZ a časů kamerových záznamů bylo provedeno srovnání časových rovin záznamů ze záznamových zařízení v žst. Rudoltice v Čechách. Ve 13.16.47 h byla postavena vlaková cesta pro vlak Os 12727 kolem návěstidla Sc6, na kterém se rozsvítila návěst povolující jízdu tohoto vlaku. Ze záznamu kamery, která byla umístěna na přístřešku podchodu na ostrovním nástupišti, bylo zaznamenáno rozsvícení této návěsti v čase 13.16.49 h. Rozdíl mezi časovými údaji SZZ a kamerovými záznamy je minimální, ne větší než 2 sekundy. Proto lze časy z kamerových záznamů brát za skutečné časy zaznamenaných událostí. Navíc se kamerami zaznamenaný čas vzniku MU shoduje s časem na rychloměru HDV vlaku Ex 1007.

Ukončení výluky OZOV se uskutečnilo v čase 13.23.53 h – 13.24.45 h telefonickým hovorem s traťovým dispečerem CDP Přerov, ve kterém OZOV oznámil volnost a sjízdnost koleje, navrhol ukončení výluky ve 13.26 h, ale domluvili se na jejím ukončení ve 13.24 h. Dále při hovoru proběhla informace od traťového dispečera o ukončení výluky TV a o tom, že po 1. SK projede vlak Ex 1007, a po další jízdě vlaku opačným směrem se OZOV může ozvat ohledně pokračování následující výluky (etapy L). V době hovoru se OZOV nacházel asi 100 m od MVTV, VVP se nacházel na MVTV na 3. SK, kam přišel ve 13.22.49 h, zhruba minutu před tímto hovorem.

V souvislosti s MU údajně proběhla, dle zápisu se zaměstnancem ve funkci OZOV ze dne 3. 4. 2018, jeho osobní komunikace s VVP několik metrů za železničním nadjezdem nad pozemní komunikací na krasíkovském zhlaví, ohledně oznámení o ukončení prací zhotovitele na výhybkách č. 1, 5 a 6 a na 1. SK. VVP ve svých výpovědích tvrdí, že taková komunikace vůbec neproběhla, že teprve měla být uskutečněna po tom, co by se dotazem pomocí mobilního telefonu u stavbyvedoucího ujistil, zda již všichni zaměstnanci opustili pracoviště. Dle záznamů odchozích hovorů mobilních operátorů VVP a OZOV nebylo mezi nimi toho dne, ani bezprostředně před vznikem MU, uskutečněno telefonické spojení, na ukončení výluky se tedy mohli domluvit opravdu pouze ústní formou, případně vůbec.

Byly zjištěny nedostatky.

Zjištění:

- ze shromážděných důkazů a zjištěných skutečností nelze prokázat, že by proběhla osobní komunikace mezi OZOV a VVP související s ukončením výluky, pokud vůbec nějaká proběhla. Na záznamech z kamer nejsou v době před vznikem MU, a to ani v době uváděné OZOV, tito zaměstnanci v kontaktu, resp. ve vzdálenosti umožňující přímý hovor. MVTV se pohyboval po 1. SK v době od 13:11.07 h (počátek doby, kdy se dle tvrzení OZOV měl osobně setkat a hovořit s VVP), VVP v čase 13.19.23 h vyšel z buňky a ve 13.22.49 h přišel na MVTV, stojící na 3. SK. Při cestě VVP neprošel kromě traťových dělníků v 1. SK, kterým sdělil oznámení, že bude ukončena výluka, kolem žádného dalšího zaměstnance a s nikým jiným nekomunikoval. Dle vedoucího pracovní čtyř MVTV se OZOV v době ukončení napěťové výluky (13.22 h – o tomto ukončení zavolal mobilním telefonem OZOV) nacházel cca 100 m od MVTV. VVP byl na MVTV od 13.22.49 h do 13.24.34 h. Mezi časy 13.22.49 h až do 13.23.53 h, což je chvíle, kdy OZOV telefonicky začal

ukončovat výluky s traťovým dispečerem CDP Přerov, nelze dle kamerových záznamů komunikaci mezi VVP a OZOV potvrdit, a to ani dle výpovědí dalších zaměstnanců;

- v době uváděné OZOV, od 13:11.07 h až 13.19.23 h (od pohybu MVTV po 1. SK až po odchod VVP z buňky u staniční budovy, vše je zdokumentováno kamerovými záznamy) by se VVP musel oklikou, mimo kamerový záznam, dostavit za OZOV ke krasíkovskému zhlaví a po krátké komunikaci se vrátit zpět do buňky až u staniční budovy. Už ve 13.19.23 h šel znovu jinou cestou na stejná místa, odkud právě přišel, když přitom mohl s OZOV komunikovat např. mobilním telefonem (OZOV ve 13:18 h volal na telefon SSZT v Rudolticích v Čechách a pak ukončoval telefonicky výluky, signál tedy měl). Navíc stavbyvedoucí ve svých vysvětleních potvrzuje slova VVP, že před koncem výluky spolu byli ve stavební buňce a připravovali se na další výluky;
- oznámení VVP, že bude ukončena výluka, bylo z pohledu zajištění bezpečnosti provedeno laxním způsobem, kdy tato informace (na kterou část traťových dělníků zareagovala odchodem až v době, kdy byla výluka ukončena a část vůbec), byla předána za chůze, a neproběhla ani v době, kdy VVP procházel kolem traťových dělníků, kteří pracovali v 1. SK a šli proti němu směrem od krasíkovského zhlaví, ale byla vydána jako by dodatečně a opožděně, když se VVP otočil a pokyn vydal na vzdálenost cca 15 – 20 m od posledních zaměstnanců pracujících v 1. SK;
- v souvislosti s činností poškozeného došlo ke komunikaci mobilním telefonem se stavbyvedoucím, který jej poslal v čase 12.40 h provést kontrolu ukolejnění, o tomto informoval též mobilním telefonem stavbyvedoucí svého zástupce, který s poškozeným v té době pracoval na manuální úpravě šťěrku kolejového lože. Dle výpovědi stavbyvedoucího byl při tomto hovoru přítomen i VVP;
- zástupce stavbyvedoucího tvrdí, že když VVP oznámil traťovým dělníkům, že bude ukončena výluka, udělil v době, kdy končili s pracemi a nacházeli se spolu s poškozeným u sloupu TV č. 37, poškozenému pokyn k opuštění kolejíště a dovozu služebního automobilu ke staniční budově ve směru od krasíkovského zhlaví. Toto sdělení však nelze prokázat, poškozený naopak kolej vůbec neopustil a nikdo z odpovědných vedoucích zaměstnanců nepřijal opatření k zajištění bezpečnosti práce a odvrácení hrozícího nebezpečí v bezprostředně poté již provozované dráze.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

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

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Ex 1007, ve směně dne 26. 3. 2018 od 3.40 h, odpočinek před

směnou 7,16 h. Přestávka na jídlo a oddech čerpána ve vhodné pauze mezi řízením vlaků Ex 1000 a 1007;

- traťový dispečer, ve směně dne 26. 3. 2018 od 6.29 h, odpočinek před směnou 72 h. Přestávka na jídlo a oddech čerpána ve vhodných provozních dobách;
- OZOV, ve směně dne 26. 3. 2018 od 6.00 h, odpočinek před směnou 36 h. Přestávka na jídlo a oddech čerpána v době od 11.30 – 12.00 h.

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

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

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

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

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

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

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI šetřila příčiny a okolnosti, v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU, na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální u těchto obdobných MU:

- ze dne 20. 10. 2010, mezi železničními stanicemi Prackovice nad Labem a Lovosice, kdy došlo v prostoru 1. TK v km 496,093 ke střetu vlaku EC 175 se dvěma zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo neoprávněné vstoupení dvou zaměstnanců firmy Viamont DSP, a. s., do průjezdného průřezu provozované 1. TK v době, kdy po této koleji projížděl vlak EC 175. Zásadní příčinou bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy, jimiž se řídí činnosti při zajišťování bezpečnosti zaměstnanců pracujících a pohybujících se za provozu v kolejišti.

Příčiny v používání systému zajišťování bezpečnosti byly:

- nerozlišování činnosti zhotovitele na staveništi vyloučené koleje bez provozování drážní dopravy a činnosti prováděné zhotovitelem pro zabezpečení dráhy na provozované dopravní cestě, mající za následek nepřijímání

potřebných opatření ze strany provozovatele dráhy, a to zejména ve vztahu ke kontrolní činnosti v této oblasti;

- nezajištění provázanosti mezi zaměstnanci provozovatele dráhy mající na starosti smluvní vztahy a jejich plnění zhotoviteli a mezi dopravními zaměstnanci, kteří se podílejí na zajištění bezpečnosti zaměstnanců zhotovitelů vykonávajících na základě těchto smluvních vztahů činnosti provozovatele dráhy v průjezdném průřezu a ve volném schůdném prostoru provozované koleje.
- ze dne 11. 10. 2013, žst. Karlov pod Ještědem, záhlaví staniční koleje, km 135,900, kdy došlo ke střetu vlaku Sv 101155 se zaměstnancem externí firmy, provádějícím údržbu trati. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nepřerušování pracovní činnosti zaměstnance zhotovitele v provozované nevyložené koleji v době, kdy po této koleji projížděl vlak Sv 101155, z důvodu jeho neupozornění na jízdu vlaku osobou střežící pracovní místo a nedodržení podmínek pro střežení pracovního místa pracovní skupiny nezajištěním informací o aktuální dopravní situaci a stanovením nedostatečné vzdálenosti začátku střeženého úseku od pracovního místa s následkem pozdního dávání varovných návěstí. Faktory, které přispěly ke vzniku MU byly:
 - nevhodný způsob vyrozumívání členů pracovní skupiny při práci na provozované nevyložené koleji vzhledem k použitému pracovnímu nářadí;
 - provádění činností vedoucího prací při práci pracovní skupiny na provozované nevyložené koleji osobou odborně nezpůsobilou.

Zásadními příčinami bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy nezajištěním včasného informování výpravčí žst. Karlov pod Ještědem o plánované práci CPS na provozované nevyložené koleji, o odpovědném zástupci CPS vykonávajícím funkci vedoucího prací a o časovém rozmezí, ve kterém se tento zástupce ohlásí výpravčí ke sjednání podmínek bezpečnosti práce a nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených CPS pro činnost v provozované nevyložené dopravní cestě. Příčiny v používání systému zajišťování bezpečnosti byly:

- nevytvoření dostatečného kontrolního systému, jenž by při neoprávněném delegování systémové odpovědnosti za činnosti při provozování dráhy na provozované nevyložené dopravní cestě z provozovatele dráhy na CPS zabránil:
 - provedení práce zhotovitele na provozované nevyložené dopravní cestě bez povolení zaměstnance provozovatele dráhy, řídicího a organizujícího drážní dopravu v příslušném obvodu;
 - vykonávání činností vedoucího prací osobou odborně nezpůsobilou a bez znalosti pracovního místa a příslušné ZDD;
 - získání příslušné kvalifikace osobou, která v praxi nedokázala aplikovat pravidla pro bezpečný provoz a údržbu systému řízení a zabezpečení dopravy při činnostech na provozované nevyložené dopravní cestě a při zajišťování bezpečné součinnosti zaměstnanců provozovatele dráhy a zaměstnanců CPS.

Drážní inspekce vydala provozovateli dráhy SŽDC, na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 11. 10. 2013 v 9.25 h v žst. Karlov pod Ještědem, dne 24. 2. 2015 Bezpečnostní doporučení č. j.: 130/2015/DI.

Předmětem Bezpečnostního doporučení bylo:

- stanovit ve Smlouvách o dílo uzavřených s CPS odpovědného zaměstnance SŽDC, jenž vždy před započítím práce CPS na provozované nevyložené dopravní cestě provede kontrolu dodržení stanovených vztažných technologických postupů pro plánovanou práci na zařízení;
- úpravou vzdělávacího a kontrolního systému zajistit, aby příslušnou kvalifikaci pro činnosti na provozované nevyložené dopravní cestě vlastnily pouze osoby schopné v praxi aplikovat, v rozsahu své odborné způsobilosti, pravidla pro bezpečný provoz a údržbu systému řízení a zabezpečení dopravy i při přímém výkonu pracovní činnosti.

Provozovatel dráhy přijal opatření v souvislosti s vydaným bezpečnostním doporučením DI:

- zrychlení postupu v přípravě zavedení nové počítačové aplikace Evidence vstupů CPS do ŽDC v rámci webového portálu Speciální technologické komunikační rozhraní, kterou se bude provádět i kontrola řádného dodržování stanovených postupů při sjednávání práce na zařízení ze strany provozovatele dráhy;
 - do doby ověření a plnohodnotného spuštění uvedené aplikace provádění zvýšeného počtu kontrol dodržování stanovených technologických postupů pro práci na zařízení vykonávaných CPS ze strany O10;
 - zkvalitnění vzdělávacího procesu dodáním instruktážního filmu o bezpečné práci v provozované železniční dopravní cestě s důrazem na sjednávání práce na zařízení;
 - zvýšení nároku na zpětnou vazbu od zaměstnanců (pochopení výkladu) v rámci získávání a udržování odborné způsobilosti a znalosti.
- ze dne 6. 9. 2017, mezi žst. Jaroměř a Česká Skalice, km 9,171, kdy došlo ke střetu vlaku R 925 s osobou – zaměstnancem CPS, který vstoupil do průjezdného průřezu provozované koleje, přestože měl vykonávat práce v obvodu dráhy veřejnosti přístupném.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 26. 3. 2018 ve 13.26.58 h došlo v 1. SK žst. Rudoltice v Čechách v km 14,167 ke střetu vlaku Ex 1007, jedoucího ve směru od žst. Česká Třebová, se zaměstnancem CPS, který pracoval v prostoru koleje u sloupu TV č. 35 na připojení ukolejnění k pravému kolejnicovému pásu.

Zaměstnanci zhotovitele výluky, mimo poškozeného, kterého stavbyvedoucí před koncem výluky pověřil kontrolou stavu ukolejnění (o tomto informoval zároveň svého zástupce), prováděli práce na dočištění kolejí a kolejového roštu od šterku po práci

mechanizačních prostředků zhotovitele na 1. SK. Při tomto postupovali s prací od krasíkovského zhlaví ve směru do žst. Rudoltice v Čechách, až ke sloupu TV č. 37. Dle kamerových záznamů je patrné, že v čase 12.50 h šel poškozený ve směru od krasíkovského zhlaví směrem na ostrovní nástupiště mezi 1. a 3. SK a dále až ke sloupu TV č. 37, kde prohlédl ukolejnění tohoto sloupu. V této době ještě stály na 1. SK, v místě ukolejnění sloupu TV č. 37, mechanizační prostředky, TDV řady Faccs. Dále poškozený pokračoval za nástupiště a pracoval v čase 12.57 – 13.10 h na ukolejnění sloupu TV č. 39. V čase 13.03 h odjely mechanizační prostředky, poškozený v čase 13.10 h odešel od sloupu TV č. 39 a ve 13.10.52 h začal pracovat na ukolejnění sloupu TV č. 37. Při této práci kolem něj ve 13.11.37 h projel MVTV ve směru na krasíkovské zhlaví, poškozený při tom vystoupil na ostrovní nástupiště. Ve 13.18.15 h přišel k poškozenému první traťový dělník, který prováděl dočišťování šterku, další traťová dělníci přicházeli postupně.

VVP se domluvil se svým zástupcem (cca v čase 13.05 – 13.10 h), že půjde ukončit výluky TV a že řekne zaměstnancům, aby opustili kolejiště, že bude končit výluka. VVP vyšel ze stavební buňky v čase 13.19.23 h, v době mezi těmito časy není na kamerových záznamech vidět vstup osoby do stavební buňky zhotovitele. V době, kdy dle své výpovědi šel ukončit napěťovou výluky na MVTV, přešel na nástupiště mezi 2. a 4. SK a za druhým přechodem pro cestující, v cca 13.20.30 h se otočil a zjevně něco řekl zaměstnancům, traťovým dělníkům, kteří byli v té době již za úrovni sloupu TV č. 35 a pokračovali s prací směrem ke sloupu TV č. 37, kde byl v tu dobu i poškozený. Dle jejich svědectví jim v této době byla sdělena informace od VVP o ukončení výluky a o opuštění kolejiště, v této skupině byl mj. i zástupce stavbyvedoucího, který dle svého vysvětlení sdělil tuto informaci poškozenému a dal mu za úkol zajít do služebního automobilu zaparkovaného ve směru na krasíkovské zhlaví a přijet s ním ke staniční budově. Způsob oznámení VVP o ukončení výluky zaměstnancům nebyl z hlediska jednoznačného a prokazatelného předání takového příkazu proveden s důrazem na jejich bezpečnost. Informace byla vydána na vzdálenost cca 15 – 20 m (viz přílohy, obr. č. 6) od nejbližších zaměstnanců provádějících dočišťování v 1. SK. V tu chvíli předával informaci o ukončení výluky směrem k poškozenému na vzdálenost 60 – 70 m, tj. ke sloupu TV č. 37, kde se poškozený nacházel. VVP uvedl, že po přechodu přes 2. a 1. SK se ještě otočil a na vzdálenost cca 300 m viděl, jak zaměstnanci odcházejí z kolejiště, což není pravda, v té době se ještě všichni nacházeli v kolejišti. Vzhledem k závažnosti a důležitosti informace o ukončování výluky a opuštění koleje mělo být k situaci odpovědněji přistupováno ze strany CPS (především zajistit a dohlédnout na skutečný odchod zaměstnanců z kolejiště) i přes to, že dle podání vysvětlení zástupce stavbyvedoucího se tato informace prostřednictvím něj k poškozenému dostala, což ale není prokazatelné.

Již ve 13.10 h byla ukončena bezpečnostní pomalá jízda 50 km.h⁻¹ pro vlaky jedoucí po vedlejší 2. SK a vlaky po ní tak mohly jezdit kolem pracovního místa (práce stále nebyly ukončeny a pokračovaly) nesníženou traťovou rychlostí 160 km.h⁻¹. Je možné, že právě tato skutečnost (plánované ukončení bezpečnostní pomalé jízdy 50 km.h⁻¹ ve 13.10 h) souvisí se zápisem o ukončení prací na vyloučené koleji ve 13.10 h, jak je uvedeno a podepsáno v příkazu „B“ č. 84 v bodu 3. Práce zhotovitele – ukončení práce ve 13.10 h. Práce se však ve skutečnosti k tomuto času nepodařilo ukončit a předpoklad nebyl dodržen. Od 13.10 h nebylo provedeno v této věci žádné opatření a nebyla dál řešena bezpečnost zaměstnanců ze strany CPS ve vztahu k jízdám vlaků po vedlejší koleji, přestože do té doby toto opatření (bezpečnostní pomalou jízdou) CPS z důvodu vyšší bezpečnosti požadoval. Další bezpečnostní pomalá jízda 50 km.h⁻¹, pro vlaky jedoucí po

1. SK, měla pokračovat až od 13.30 h, po zahájení výluky 2. SK.

Ve 13.23.30 h odešel poškozený dál ke sloupu TV č. 35, kde plynule pokračoval v práci na připojení ukolejnění tohoto sloupu až do vzniku MU. V čase 13.25 h, po ukončení výluky 1. SK, se tři zaměstnanci zhotovitele – poškozený, traťový dělník 1 a traťový dělník 2 ocitli v již provozované dopravní cestě, kdy nebyla žádným odpovídajícím způsobem zajištěna jejich bezpečnost. Ostatní zaměstnanci zhotovitele, kteří skončili svou práci u sloupu TV č. 37, opustili prostor 1. SK až v době těsně po oficiálním ukončení výluky, zhruba 2 minuty před vznikem MU. V tu dobu se všichni traťoví dělníci dostali do místa, které nebylo z hlediska bezpečnosti pro jejich práci nijak zabezpečeno. Ve svých výpovědích se traťový dělník 1 i traťový dělník 2 zmiňují, že si toto neuvědomili, zároveň traťový dělník 1 uvedl, že práci dodělával i mimo kolej a oba se poté vraceli po 1. SK i přes to, že VP vydal pokyn o ukončení výluky a opuštění kolejiště. Tato skutečnost svědčí i o tom, že přes informaci, že bude výluka za chvíli končit, nebrali zaměstnanci tuto informaci s dostatečným respektem a v kolejišti ještě dál setrvali.

Traťový dělník 1 po krátkém rozhovoru s poškozeným pokračoval k místu ukolejnění sloupu TV č. 39, provedl zasypání drátu ukolejnění šterkem a poté se vracel zpět po 1. SK. Ve směru ke sloupu TV č. 39 šel traťový dělník 2, vzhledem k tomu, že traťový dělník 1 měl již práce na ukolejnění sloupu TV č. 39 hotové, vraceli se spolu zpět po 1. SK směrem ke krasíkovskému zhlaví. V tuto dobu byla již výluka ukončena a pohybovali se shodně jako poškozený na provozované koleji, po které byla postavena vlaková cesta pro vlak Ex 1007, a to pro jízdu nesníženou rychlostí v plánované čtvrt hodinové přestávce mezi dvěma etapami výlukové činnosti. Poškozený stále pracoval na ukolejnění sloupu TV č. 35. Po chvíli uslyšel traťový dělník 1 houkání vlaku Ex 1007 a spolu s traťovým dělníkem 2 stihli vyskočit na ostrovní nástupiště mezi 1. a 3. SK. Poškozený, který pracoval v podřepu u sloupu TV č. 35 u nástupiště, otočený zády k přijíždějícímu vlaku Ex 1007, na něj již nestihl zareagovat, pouze zvedl hlavu a podíval se směrem k vlaku.

4.2 Rozbor

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

Na příkazu „B“ č. 84 bylo v bodu 3. Práce zhotovitele uvedeno ukončení práce ve 13.10 h a tento bod byl VVP za zhotovitele podepsán a vedoucí pracovní čtyř MVTV pracoviště převzal a následovaly úkony spojené s ukončením výluky TV. V tomto času, uvedeném v příkazu „B“, se MVTV nacházel na 1. SK, až za ostrovním nástupištěm ve směru na Českou Třebovou. Před tím, ve 12.37 h, odjížděl od konce nástupiště ze 3. SK. Mezi tímto časovým úsekem dle kamerových záznamů zastavil ve 12.38 h na 24 sekund na 3. SK, po 1. SK projeli ve směru od České Třebové s pojízdnou rozchodkou dva zaměstnanci zhotovitele až do úrovně nástupiště a ve 12.38.48 h ji přenesli ve směru ke stavební buňce zhotovitele přes koleje. Po těchto zaměstnancích šel po 1. SK v téže směru další zaměstnanec zhotovitele a v čase 12.39 h přešel přes koleje. Žádní další zaměstnanci zhotovitele (vzhledem k umístění kamery a jejímu záběru), vyjma poškozeného, nebyli v této době v blízkosti MVTV na záznamech, až do průjezdu MVTV po 1. SK, zaznamenání. MVTV zastavil za nástupištěm na 1. SK (cca 60 m od ostrovního

nástupiště ve směru na Českou Třebovou) v čase 12.48 h a zůstal stát, poté se dal do pohybu směrem na krasíkovské zhlaví až v čase 13.11.07 h.

Dle výpovědi ZPŘS jím byl OZOV ústně zpraven o uvolnění 1. SK, v této době se nacházel OZOV shodně jako ZPŘS poblíž krasíkovského zhlaví. Dle komunikace mezi ZPŘS a traťovým dispečerem 2C CDP Přerov bylo ve 13.16 h oznámeno, že mechanizace – výlukové prostředky zhotovitele byly na 3. SK, a zároveň byl traťový dispečer požádán o přestavení MVTV z 1. SK na 3. SK. Dle rozboru SZZ vjelo poslední DV mechanizace na 3. SK v čase 13.16.03 h, posunová cesta pro přestavení MVTV byla postavena ve 13.17.09 h. Ve 13.18.44 h byla postavena posunová cesta pro MVTV na 3. SK a ve 13.21.23 h bylo uvolněno krasíkovské zhlaví, MVTV vjel na 3. SK. OZOV byl zpraven vedoucím pracovní čtyř MVTV, který prováděl kontrolu sjízdnosti TV po práci mechanizačních prostředků na opravě GPK 1. SK, o zapnutí TV. Dle jeho výpovědi se v tuto dobu (13.22 h – čas zapnutí TV) nacházel OZOV cca 100 m od MVTV (nelze prokázat přesný pohyb OZOV a ZPŘS kamerovými záznamy vzhledem ke vzdálenosti, kde se měli nacházet, a též vzhledem k postavení DV na 3. SK).

Ukončení výluky proběhlo při komunikaci mobilním telefonem mezi traťovým dispečerem a OZOV. Hovor byl uskutečněn v čase 13.23.53 – 13.24.45 h. OZOV oznámil „ukončení výlukových prací dle ROV 53029, etapy K, koleje volné, sjízdné, provozuschopné bez omezení“, ukončení výluky bylo dohodou s traťovým dispečerem 2C v čase 13.24 h. Při tomto hovoru OZOV na úvod uvedl, že je možné ukončit výlukou ve 13.26 h. Traťový dispečer ho opravil a sdělil mu, že ve 13.24 h, a po ohlášení ukončení výluky dle ROV č. 53029, etapy K, toto zopakoval a potvrdil. Informoval OZOV o zapnutí napájení troleje – ukončení výluky TV a že projede vlakem Ex 1007 po 1. SK. Dále sdělil, že se OZOV může cca ve 13.30 h ozvat pro zahájení následující výluky, etapy L, po projetí vlaku R 888 z opačného směru, a že tento vlak již před cca 2 minutami projel žst. Krasíkov. Na závěr hovoru s tím OZOV vyjádřil souhlas.

Za TO 2 Česká Třebová byly doloženy i tři vyplněné a podepsané předtištěné formuláře o prokazatelném oznámení o ukončení výlukových prací mezi OZOV a VVP z doby před vznikem předmětné MU. Jsou dobře zpracované a při použití výrazně přispívají k zajištění bezpečnosti při ukončování výluk – dokud se do nich VVP nepodepíše a neodsouhlasí tak ukončení výluky, OZOV ji neukončí. Tyto formuláře byly použité v březnu 2018 při výlukách na jiné trati nadřazeným vrchního mistra ve funkci OZOV. Je evidentní, že OZOV mohl mít k dispozici formulář o prokazatelném oznámení o ukončení výlukových prací mezi OZOV a VVP, který ale vrchní mistr ve funkci OZOV v březnu 2018 při výlukách nepoužíval. Navíc nebyl schopen doložit ani to, že před ukončením výluky ZPŘS prokazatelně oznámil OZOV volnost vyloučené koleje. Ani k tomuto prokazatelnému oznámení, které je ale přímo a výslovně požadováno v čl. 259 vnitřního předpisu SŽDC D7/2, mezi OZOV a ZPŘS dne 26. 3. 2018 v žst. Rudoltice v Čechách nedošlo.

OZOV ve výpovědi ze dne 27. 4. 2018 uvedl, že na konci výluky, nepamatoval si kolik bylo hodin, mu VVP osobně oznámil ukončení výlukových prací na výhybkách č. 1, 5, 6 a na 1. SK. V tuto dobu se pohyboval na 1. SK ještě MVTV, bylo mu tedy jasné, že výluka nebude ukončena včas. V zápisu se zaměstnancem ze dne 3. 4. 2018 zmiňuje shodně jako s výpovědí ze dne 27. 4. 2018 oznámení ukončení výluky VVP a pohyb MVTV po 1. SK, dále zde uvádí, že tato informace o ukončení výlukových prací VVP byla předána několik metrů za železničním nadjezdem nad silnicí u krasíkovského zhlaví. Předání informace o ukončení výlukových prací mezi těmito zaměstnanci ale nebylo

doloženo. Pohyb OZOV před ukončením výluky u krasíkovského zhlaví potvrdili ZPŘS, který mu zde osobně oznámil uvolnění kolejí, a vedoucí pracovní čtyř MVTV, který ho informoval telefonicky o zapnutí TV.

Od 13.24.34 h, kdy VVP vyšel z MVTV, kde byl v době ukončování výluky, až do vzniku MU se pohyboval sám u MVTV a mechanismů odstavených na 3. SK, v tu dobu není známa jeho činnost či komunikace ve věci zjišťování situace ohledně odchodu jeho podřízených z pracoviště po upozornění o konci výluky a případné možnosti jejího ukončování. Je ale prokazatelné, že ani v tuto dobu, ani od chvíle, kdy vyšel z buňky ve 13.19.23 h (a logicky i dle svědka – stavbyvedoucího určitou dobu před tím), až do vzniku MU nijak nekomunikoval s OZOV.

Zrušení výluky proběhlo normální obsluhou SZZ traťovým dispečerem, ve 13.24.55 h byl zadán příkaz zrušení výluky 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách, ve 13.25.00 h byl tento příkaz zrušení výluky 1. SK v žst. Rudoltice v Čechách potvrzen a došlo k jejímu ukončení. Ve 13.25.15 h byl zadán příkaz zrušení výluky 1. TK ve směru na Krasíkov, ve 13.25.23 h došlo k potvrzení příkazu zrušení výluky 1. TK a ve 13.25.24 h byla výluka 1. TK zcela ukončena. Dále byla ve 13.25.33 h postavena vlaková cesta od vjezdového návěstidla 1S pro vjezd vlaku Ex 1007 na 1. SK žst. Rudoltice v Čechách, a ve 13.25.47 h došlo k postavení vlakové cesty od odjezdového návěstidla S1 pro průjezd vlaku Ex 1007 po 1. SK žst. Rudoltice v Čechách. V čase 13.26.26 h indikuje SZZ obsazení úseku za vjezdovým návěstidlem 1S vlakem Ex 1007, v tuto dobu vjel vlak do žst. Rudoltice v Čechách a blížil se k místu MU.

Z níže uvedeného chronologického sledu událostí jsou vybrány a tučně zvýrazněny ty zásadní a nejdůležitější pro situaci, vedoucí ke vzniku MU z pohledu poškozeného, VVP, OZOV a ukončování výluky.

Chronologický sled prokazatelných událostí do vzniku MU:

- 12.57.20 – 13.10.00 h, poškozený pracoval na ukolejnění sloupu TV č. 39 (před nástupištěm);
- **13.10 h, VVP potvrdil ukončení prací na elektrickém zařízení** (čas ukončení prací uvedený VVP v Příkazu „B“ č. 084, bodu 3, kde je mj. napsáno, že „ukolejnění kovových konstrukcí podpěr a zpětné kolejnicové vedení je v provozním stavu, všechny osoby opustily pracoviště“...) a v Záznamu o poučení č. 1;
- **13.10.52 h, poškozený začal pracovat na ukolejnění sloupu TV č. 37;**
- **13.11.07 h, MVTV se dal do pohybu podél ostrovního nástupiště po 1. SK směrem na krasíkovské zhlaví;**
- **13.11.37 h, kolem místa práce poškozeného projel MVTV, poškozený vystoupil na ostrovní nástupiště;**
- **13.15 h, odjištění pracoviště (odzkratování TV);**
- 13.16.03 h, všechna mechanizace zhotovitele CHaTP zajela na 3. SK;
- 13.17.17 h, postavena posunová cesta pro MVTV směrem na krasíkovské zhlaví;
- 13.17.26 h, MVTV vyjel z 1. SK;
- 13.17.40 h, k poškozenému přešel kolega přes koleje od místa stavební buňky, poškozený mu později předal klíče;
- 13.18.15 h, k poškozenému, který pracoval u sloupu TV č. 37, přišel traťový dělník

- ve směru od krasíkovského zhlaví, pryč z kolejiště odešel ve 13.18.55 h;
- 13.18.16 h, MVTV se nacházel za návěstidlem Se3 ve směru na krasíkovském zhlaví;
 - 13.18.44 h, postavena posunová cesta pro MVTV na 3. SK;
 - **13.19.23 h, VVP odešel z buňky umístěné vpravo od staniční budovy;**
 - 13.20.05 h, VVP přešel na nástupiště u 4. SK a pokračoval směrem na krasíkovské zhlaví;
 - **13.20.30 h, VVP se v chůzi otočil a něco řekl traťovým dělníkům v 1. SK (všichni traťoví dělníci šli od krasíkovského zhlaví);**
 - 13.20.33 h, MVTV vyjel za návěstidlo Se3 směrem na 3. SK;
 - 13.21.00 h, VVP byl u služebního přechodu v žst. Rudoltice v Čechách;
 - **13.21.11 – 13.22.10 h, k poškozenému, který byl stále u sloupu TV č. 37, již přišla skupina 7 traťových dělníků;**
 - 13.21.23 h, MVTV vjel na 3. SK (dle záznamu ze zabezpečovacího zařízení);
 - **13.22 h, ukončena výluka TV;**
 - 13.22.17 h, poškozený ukazoval traťovému dělníkovi 1 směrem, kde pracoval na ukolejnění sloupu TV č. 39;
 - 13.22.20 h, MVTV přijel a zastavil na 3. SK (dle záznamů z kamer), všechny mechanizační prostředky byly na 3. SK;
 - **13.22.49 h, VVP přišel na MVTV, na 1. SK se stále nacházela pracující skupina traťových dělníků;**
 - **13.22.54 h, poškozený dokončil práci na ukolejnění sloupu TV č. 37;**
 - 13.23.05 h, telefon elektrodispečera řídícímu dispečerovi, oznámení ukončení výluky TV ve 13.22 h;
 - 13.23.25 h, zástupce stavbyvedoucího odešel směrem ke stavební buňce zhotovitele;
 - **13.23.30 h, poškozený odešel směrem ke sloupu TV č. 35;**
 - 13.23.53 – 13.24.45 h, telefonický hovor OZOV a traťového dispečera CDP Přerov. Domluveno ukončení výluky ve 13.24 h;
 - **13.24 h, OZOV ukončil výluku;**
 - 13.24.10 h, z kolejiště odešla přes koleje směrem ke staniční budově skupina pěti traťových dělníků, tři pracovníci byli stále v prostoru 1. SK;
 - **13.24.17 h, poškozený přišel ke sloupu TV č. 35 a začal sám pracovat na jeho ukolejnění, při této práci byl předkloněn (později v podřepu) otočen zády směrem k přijíždějícímu vlaku Ex 1007, stále nedošlo k vyklizení koleje a pohybovali se v ní zaměstnanci CPS;**
 - 13.24.30 h, traťový dělník 2 šel směrem k traťovému dělníkovi 1, směrem ke sloupu TV č. 39;
 - 13.24.34 h, VVP vyšel z MVTV, kde byl v době ukončování výluky, a až do vzniku MU se pohyboval sám u mechanismů odstavených na 3. SK;
 - 13.24.48 h, poškozený ukazoval kolegovi u staniční budovy po krátké komunikaci (nejspíš jen dotaz) směrem ke krasíkovskému zhlaví. Poškozený byl

stále otočen zády směrem k přijíždějícímu vlaku Ex 1007;

- **13.25.00 h, ukončena výluky 1. SK traťovým dispečerem CDP Přerov** (dle záznamů ze zabezpečovacího zařízení);
- 13.25.10 h, skupina pěti traťových dělníků procházela podél staniční budovy, poškozený sám pracoval na ukolejnění sloupu TV č. 35 na 1. SK;
- 13.25.25 h, traťový dělník 1 šel od sloupu TV č. 39;
- 13.25.33 h, postavena vlaková cesta na 1. SK pro vlak Ex 1007;
- **13.25.47 h, postavena vlaková cesta pro vlak Ex 1007, vlak měl postaveno pro průjezd po 1. SK žst. Rudoltice v Čechách;**
- 13.25.40 h, traťový dělník 1 se na 1. SK potkal s traťovým dělníkem 2 a spolu odcházejí 1. SK směrem ke krasíkovskému zhlaví;
- **13.25.56 h, poškozený sám dál v podřepu pracoval v 1. SK na ukolejnění sloupu TV č. 35;**
- 13.26.26 h, vlak Ex 1007 vjel do žst. Rudoltice v Čechách (dle záznamů ze zabezpečovacího zařízení);
- **13.26.46 h, vlak Ex 1007 vjel na 1. SK žst. Rudoltice v Čechách (dle záznamů ze zabezpečovacího zařízení), v koleji se stále ještě pohybovali 3 zaměstnanci CPS;**
- 13.26.51 h, traťový dělník 1 slyšel vlak a před jeho čelem ve 13.26.54 h stihl spolu s traťovým dělníkem 2 vyskočit na ostrovní nástupiště;
- **13.26.58 h, 1 minutu a 58 sekund po ukončení výluky 1. SK dispečerem CDP došlo ke střetu vlaku Ex 1007 s poškozeným.**

Celou situaci, vedoucí ke vzniku předmětné MU a usmrcení zaměstnance CPS, lze z dostupných důkazů a svědectví shrnout takto:

- poškozený byl cca 30 minut před plánovaným koncem výluky poslán nadřízenými zkontrolovat ukolejnění sloupů TV. Evidentně nešlo jen o pouhou kontrolu, protože bylo nejméně u tří sloupů odpojeno a bylo nutné ho před ukončením připojit zpět ke kolejnici, k čemuž byl poškozený vybaven patřičným nářadím;

- v čase cca 13.10 h poškozený ukončil připojování ukolejnění u sloupu TV č. 39, přičemž zhruba ve stejnou dobu VVP (jeho nadřízený) potvrdil ukončení prací v Příkazu „B“ č. 084, bodu 3 a příloze č. 1, kde svým podpisem potvrdil, že **„ukolejnění kovových konstrukcí podpěr a zpětné kolejnicové vedení je v provozním stavu, všechny osoby opustily pracoviště“**, což prokazatelně nebyla pravda. Vedoucí pracovní čtyř MVTV pracoviště převzal a napěťovou výluky ve 13.22 h ukončil, viz níže;

- VP se ve 13.10 h s nacházel ve stavební buňce umístěné vpravo od staniční budovy, v podstatě téměř naproti pracujícímu poškozenému, a musel mít jasný přehled o tom, že tato práce – připojení ukolejnění – ještě není ukončena a pokračuje, což navíc mohl vidět i v době, kdy vyšel z buňky a šel k MVTV;

- ve 13.10.52 h, navzdory výše uvedenému písemnému ukončení prací (v Příkazu „B“) na ukolejnění poškozený začal pracovat na připojení ukolejnění sloupu TV č. 37 a ve 13.22.54 h (již po ukončení výluky TV a zapnutí proudu ve 13:22 h) dokončil tuto práci, a ve 13.23.30 h odešel směrem ke sloupu TV č. 35;

- ve 13.24.17 h, v době, kdy OZOV telefonicky ukončoval výluky 1. SK, poškozený přišel ke sloupu TV č. 35 a začal sám pracovat na připojení ukolejnění, stále nedošlo k vyklizení

koleje a pohybovali se v ní další zaměstnanci CPS;

- ve 13.25.17 h (17 s po ukončení výluky 1. SK dispečerem CDP) byla postavena vlaková cesta pro vlak Ex 1007 pro průjezd po 1. SK, kolej však stále nebyla vyklizena z pohledu přítomnosti zaměstnanců CPS, většina sice již odešla, ale ještě v době příjezdu vlaku se v ní pohybovali 3 zaměstnanci CPS;
- dva zaměstnanci jdoucí po 1. SK stačili reagovat na zvukovou návěst, dávanou strojevodoucím vlaku Ex 1007 po spatření osob v kolejišti, a vyskočili na nástupiště těsně (3 s) před čelem vlaku;
- poškozený, pracující v podřepu, bez jakýchkoliv bezpečnostních opatření otočen zády směrem k blížícímu se vlaku Ex 1007 a nikým nestřežen v již provozované koleji v místě, kde není dodržen volný schůdný a manipulační prostor (v prostoru pod deskami vedle ostrovního nástupiště), již nestihl na vlak jedoucí rychlostí 125 km.h⁻¹ reagovat, ani neměl kam uhnout, a byl sražen a na místě usmrčen.

Zjištěné skutečnosti a tvrzení související s ukončením výlukových prací mezi VVP a OZOV, informováním o odchodu zaměstnanců CPS z kolejiště a vlastním ukončením výluky:

- dle tvrzení OZOV se měli setkat s VVP před ukončením výluky u nadjezdu přes pozemní komunikaci poblíž krasíkovského zhlaví žst. Rudoltice v Čechách v době, kdy se ještě na 1. SK pohyboval MVTV a bylo zřejmé, že výluka neskončí včas, a domluvit osobně ukončení prací a souhlas s ukončením výluky;
- mechanismy používané ve výluce se daly do pohybu za účelem vyklizení vyloučené 1. SK v čase cca 13:04 h směrem ke krasíkovskému zhlaví a do té doby zakrývaly výhled na 1. SK, MVTV na ní v té době z pohledu OZOV stál v prostoru až v oblouku za ostrovním nástupištěm a nepohyboval se;
- stojící MVTV se dal po 1. SK do pohybu ve 13.11.07 h směrem ke krasíkovskému zhlaví, kde se nacházel OZOV, a opustil ji ve 13.17.26 h. Tím je vymezen čas, ve kterém se dle jeho opakovaného tvrzení měl OZOV setkat s VVP u krasíkovského zhlaví a osobně s ním komunikovat („v době, kdy se po 1. SK ještě pohyboval MVTV a bylo jasné, že výluka neskončí včas“);
- VVP se dle svého tvrzení a svědectví stavbyvedoucího touto dobou nacházel v zázemí stavby – stavební buňce vedle staniční budovy, připravovali se na další výluku;
- volnost a sjízdnost vyloučené koleje (souhlas s ukončením výluky) VVP dle svého tvrzení OZOV nedal, OZOV od něj souhlas vůbec nedostal, nemluvili spolu v době výše uváděné OZOV;
- vzhledem k tomu, že cca po 8 minutách od pohybu MVTV po 1. SK, a to ve 13.19.23 h, VVP skutečně vyšel z buňky u staniční budovy, je málo pravděpodobné i z časového hlediska, že by se mohl fyzicky nacházet u krasíkovského zhlaví žst. Rudoltice v Čechách v době uváděné OZOV a mohl mu v tu dobu předat osobně informaci o ukončení výlukových prací;
- v době uváděné OZOV není kamerami registrován pohyb VVP po žst. Rudoltice v Čechách, musel by se navíc pohybovat tam i zpět mimo záběr kamer, tedy nelogicky po delší trase;
- ani ZPŘS, který byl v tuto kritickou dobu při ukončování výluky dle svého vyjádření společně s OZOV, není schopen potvrdit, zda VVP oznamoval OZOV, že jsou všichni zaměstnanci z kolejiště pryč a že může být ukončena výluka;

- údajnou přítomnost VVP poblíž krasíkovského zhlaví žst. Rudoltice v Čechách v době před ukončením výluky a jejich osobní kontakt v době, jak tvrdí OZOV, nelze potvrdit, z dostupných materiálů pro to neexistuje jediný důkaz, v OZOV uváděné době je to málo pravděpodobné a tato věc tak zůstává pouze v rovině jeho tvrzení;
- naopak tvrzení VVP potvrzuje svědek – stavbyvedoucí, který opakovaně uvedl, že před koncem výluky byl s VVP v zázemí stavby u staniční budovy a že byli domluveni, že si zavolají před ukončením výluky informaci o vyklizení pracoviště na vyloučené koleji;
- nelze doložit, jaké kroky vedoucí ke kontaktu se stavbyvedoucím a OZOV konal VVP po odchodu z MVTV po ukončení výluky TV. Na kamerových záznamech je zachycen jeho pohyb směrem zpět od krasíkovského zhlaví, poslední telefonní hovor před vznikem MU uskutečnil ve 13.22 h na telefonní číslo firmy CHaTP, tedy ještě před příchodem na MVTV, další je registrován až po MU.

Vzhledem k odmítnutí VVP, OZOV i dalších zúčastněných podat vysvětlení pro DI již nelze doplnit jejich svědectví a případně je konfrontovat se zaznamenanými, prokázanými a ověřenými skutečnostmi a objasnit tak některé pochybnosti a rozpory, plynoucí především z jejich vyjádření. Proto z důvodu jejich odmítnutí komunikace s DI ani nelze zjistit, proč především příslušní odpovědní pracovníci postupovali v rozporu s předpisy tak, jak bylo zjištěno a je uvedeno v této ZZ.

Kumulace pochybení vedoucí ke vzniku MU:

- 1) VVP potvrdil ve 13.10 h zástupci SEE (tuto informaci nepotvrzuje pro OZOV, týká se elektrických zařízení) ukončení prací v Příkazu „B“ č. 084, bodu 3 a Záznamu o poučení č. 1, kde svým podpisem potvrdil, že **„ukolejnění kovových konstrukcí podpěr a zpětné kolejnicové vedení je v provozním stavu, všechny osoby opustily pracoviště“**, což prokazatelně nebyla pravda, práce zaměstnance CPS na montáži ukolejnění (vodivé spojení některých trakčních podpěr se zpětným kolejnicovým vedením ještě nebylo v provozním stavu) pokračovaly až do vzniku MU;
- 2) ve 13.10 h nemohl být na MVTV předán VVP odepsaný Záznam o poučení č. 1 s ukončením prací na elektrickém zařízení, přesto je to zaznamenáno a podepsáno od VVP a vedoucího MVTV ve 13.10 h i v Příkazu „B“ č. 084. Následně došlo ve 13.15 h k odjištění pracoviště (odzkratování TV) a dokonce ve 13.22 h k zapnutí TV, přestože VVP přinesl Záznam o poučení č. 1 na MVTV až ve 13.22.49 h, tedy v době, kdy již bylo TV prokazatelně pod proudem – je evidentní, že výluka TV (napěťová výluka) neměla být ještě ve 13.22 h vůbec ukončena, dokonce v tu dobu nemělo být ještě ze strany SEE ani odjištěno (odzkratováno) pracoviště, a tím pádem ještě neměla být ani výluka jako celek v žádném případě ukončena;
- 3) nedůsledně bylo postupováno ze strany vedoucích pracovníků CPS ve věci odchodu jejich zaměstnanců z kolejiště před ukončováním výluky, zaměstnanci pokračovali v práci dál i přes upozornění VVP o blížícím se konci výluky (což potvrdili) a navíc v době, kdy VVP věděl, že práce na ukolejnění mají být hotové, viz bod 1). Nikdo se nepostaral a nedohlédl na to, aby zaměstnanci po výzvě VVP ve 13.20.30 h kolejiště skutečně všichni neprodleně opustili;
- 4) OZOV ukončil obratem (ihned po ukončení výluky TV ve 13.22 h) ve 13.24 h výluku kolejí, aniž by měl bezpečně ověřeno a doloženo od VVP, že došlo k ukončení prací v kolejišti a že ho zaměstnanci opustili, a neměl prokazatelný (např. podepsaný dokument, telefonní hovor nebo alespoň svědka) souhlas VVP s ukončením výluky.

Výsledkem celého řetězce pochybení byla situace, kdy byly oficiálně (ale pouze administrativně) ve 13.10 h VVP ukončeny práce na ukolejnění, které ale ve skutečnosti nebyly hotovy a plynule pokračovaly. V rozporu s ROV, částí 7., poslední větou, byla pak nestandardně ve 13.22 h ukončena i výluka TV, přestože ukolejnění ještě nebylo připojeno. Hned do dvou minut poté, v evidentním spěchu kvůli překročení času konce výluky etapy K, uvedeném ve zmocnění, a zahajování navazující výluky (mělo to být ve 13.30 h), byla ve 13.24 h ukončena výluka kolejí. V té době se ale na 1. SK stále pohybovali pracující dělníci CPS, kteří kolej dosud neopustili a poškozený z důvodu dokončovacích prací na ukolejnění (které však měly být hotovy již před koncem výluky TV), a vlivem těchto skutečností se tak ve 13.25 h ocitli při práci na provozované koleji bez jakýchkoliv bezpečnostních opatření.

Především nezodpovědný přístup VVP, OZOV a i vedoucího MMTV vytvořil v době končící výluky prostor pro vznik rizikové a nebezpečné situace, která vyvrcholila zbytečnou MU, kdy bezpečnost byla potlačena zprovozněním vyloučeného úseku trati za cenu porušení nastavených pravidel v rámci SZB, byť v něm byl na základě šetření odhalen nedostatek v podobě nejednoznačného postupu týkajícího se prokazatelného předávání bezpečnostních informací v souvislosti s ukončováním výluk.

Za jasné porušení bezpečnostních pravidel lze označit chování zaměstnance SEE – vedoucího MMTV, který nechal odjít pracoviště a ukončil výluku TV bez toho, že by byl odpovídajícím způsobem podepsán Příkaz „B“ č. 084 a ukončen Záznam o poučení č. 1 (bez ohledu na skutečnost, že VVP nepravdivě odepsal v těchto dokumentech ukončení prací již ve 13.10 h). K tomu v žádném případě nemělo dojít, dokud nebyl VVP na MMTV, nepřinesl s sebou a nepředal mu Záznam o poučení č. 1, a uvedené dokumenty nebyly vyplněny a podepsány. Tyto dokumenty přinesl VVP na MMTV až ve 13.22.49 h, z čehož plyne, že teprve po 13.23 h mohlo ze strany SEE dojít k odjištění (odzkratování) pracoviště a zapnutí napětí TV (ovšem jen pokud by byly splněny veškeré další podmínky a povinnosti – např. ukončení prací souvisejících s ukolejněním a všichni pracovníci opustili pracoviště). Při tomto správném postupu by výluka TV nemohla skončit ve 13.22 h a ani celkové ukončení výluky by se nedalo stihnout ve 13.24 h. Ze strany vedoucího MMTV se jednalo o nezodpovědné a unáhlené kroky, možná ve snaze urychlit ukončení výluky.

VVP měl jednoznačně počkat na úplné ukončení prací na ukolejnění (v Záznamu o poučení č. 1 je od něj uvedena prokazatelná lež o času ukončení těchto prací), odchod zaměstnanců z kolejiště a teprve potom mělo dojít k postupu výše uvedenému – ukončení prací v Záznamu o poučení č. 1 a v Příkazu „B“ č. 084, odjištění pracoviště (odzkratování TV), zapnutí TV a ukončení napěťové výluky, třeba i za cenu většího překročení určeného času konce výluky. Potom, teprve po jeho souhlasu, mohl OZOV ukončit výluku. Tímto nesprávným postupem nezajistil bezpečnost svých podřízených v době ukončování výluky.

OZOV ukončující ve 13.24 h výluku kolejí nemá prokazatelně ani žádným jiným způsobem doložen souhlas VVP s ukončením výluky, a neměl tak bezpečně ověřeno, že došlo k ukončení prací v kolejišti a že ho zaměstnanci CPS opustili, a neměl tedy výluku v žádném případě vůbec ukončovat. Jeho tvrzení o osobní komunikaci s VVP před koncem výluky nelze ničím prokázat, zatímco tvrzení VVP, že k takové komunikaci nedošlo, mj. potvrzuje svědek – stavbyvedoucí.

Prokazatelnost oznámení je, jak se ukazuje, v těchto případech nezbytná, aby

nemohlo dojít k obdobné MU – teprve až poté, co by VVP prokazatelně oznámil OZOV ukončení prací, mohla skončit výluka a k této MU nemuselo vůbec dojít.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- provádění práce, bez jejíhož dokončení nesměla být ukončena výluka, v prostoru provozované koleje po ukončení výluky bez zajištění bezpečnosti pracovního místa.

Přispívající faktory mimořádné události byly:

- nedokončené práce na ukolejnění sloupu trakčního vedení č. 35 před ukončením výluky;
- pozdní ukončování výluky – došlo překročení stanoveného času ukončení výluky o 9 minut;
- nesprávná organizace práce ze strany provozovatele dráhy i externí firmy a nebezpečný způsob ukončování výlukové činnosti – postupy při ukončování výluky byly v rozporu se stanovenými technologickými postupy.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčiny mimořádné události byly:

- uvedení nepravdivého času ukončení prací zhotovitele v příkazu „B“ a Záznamu o poučení č. 1 k tomuto příkazu a ukončení výluky trakčního vedení v době, kdy stále probíhaly práce na ukolejnění sloupu trakčního vedení poškozeným;
- ukončení výluky bez prokazatelného předání bezpečnostní informace mezi vedoucím prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky o ukončení prací zhotovitele ve výluce;
- nezajištění bezpečnosti práce zaměstnance pracujícího samostatně v kolejišti v době těsně po ukončení výluky v provozované koleji.

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

Příčinami mimořádné události způsobenými právním rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti bylo:

- nejednoznačně stanovený postup týkající se povinnosti prokazatelného předávání informací souvisejících s ukončováním výluk mezi vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky, který nesplňuje požadavky na předávání bezpečnostních informací a je tak v rozporu s odpovídajícími

ustanoveními systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy.

4.4 Doplnující zjištění

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

- v dolní části Záznamu o poučení č. 1 zcela chybí podpis vedoucího prací, který měl před začátkem prací poučit osoby pracovní skupiny a dbát na bezpečnost, a chybí podpisy těch, kteří měli být před započítáním práce poučeni o stavu a vymezení pracoviště, což je v rozporu s ustanovením článku 6.4.4 TNŽ 34 3109;
- výluka dle ROV č. 53029 etapa K nebyla ukončena včas, což je nedodržením ustanovení čl. 257 vnitřního předpisu SŽDC D7/2 a § 13 vyhlášky č. 173/1995 Sb., a OZOV o této skutečnosti neprodleně neinformoval zaměstnance pracoviště určeného k zahájení výluky, což je v rozporu s ustanovením čl. 300 předpisu SŽDC D7/2;
- v rozporu s ustanovením čl. 6.1.1.1 TNŽ 34 3109 byly opravovány nebo přepisovány některé časové údaje uvedené v bodu 3 příkazu „B“ č. 084;
- před ukončením výluky ZPŘS prokazatelně neoznámil OZOV volnost vyloučené koleje, což je v rozporu s ustanoveními čl. 259 předpisu SŽDC D7/2 a čl. 3707 předpisu SŽDC D1;
- z kamerových záznamů je zřejmé, že někteří dělníci CPS bez patřičné opatrnosti (např. rozhlédnutí) vstupovali a pohybovali se v kolejišti provozovaných kolejí v rozporu s ustanovením čl. 98 a čl. 100 předpisu SŽDC Bp1.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

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

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Drážnímu úřadu:

s využitím výkonu svých pravomocí zajistit u provozovatele dráhy, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční:

1) v technologických postupech doplnění jednoznačných a jasných pravidel pro prokazatelná předávání informací souvisejících s ukončováním výluk mezi vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky;

2) vytvořit jednotné vzory pro dokumentování a předávání bezpečnostních informací, stanovit dobu jejich archivace a určit náležitosti, které má prokazatelné předání informací souvisejících s ukončováním výluk obsahovat, a to mezi:

- organizačním zástupcem zhotovitele, vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky;
- zaměstnancem pro řízení sledu a odpovědným zástupcem objednavatele výluky.

3) v rámci smluvních ujednání se zhotoviteli vždy zakotvit podmínky provádění kontrol ze strany objednatele (provozovatele dráhy) na celou oblast BOZP a všech příslušných ustanovení právních předpisů a technologických postupů provozovatele dráhy, ve vazbě na rizika, charakter a rozsah (délku) objednávaných (prováděných) prací, a tyto kontroly následně namátkově provádět, řádně dokumentovat, bezprostředně vyhodnocovat a přijímat účinná opatření.

Smyslem výše uvedených bezpečnostních doporučení je předcházení obdobným mimořádným událostem odstraněním nedostatku v prováděcích pravidlech pro práci s bezpečnostními informacemi. Prováděcí pravidla musí korespondovat se základními prvky systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy a nemohou být stanovena s bezpečnostní mezerou, zjištěnou v procesu předávání bezpečnostních informací při ukončováním výluk mezi odpovědnými zaměstnanci objednavatele výluky a zhotovitelem prací. Cílem je i srozumitelnost a jednoznačnost takového textu s ujednocením jednotlivých pojmů (úkonů). Dále je smyslem bezpečnostního doporučení v rámci preventivních opatření zintenzivnit a rozšířit vnitřní kontrolní činnost provozovatele dráhy na CPS (dodavatelské firmy) co do zaměření, tj. nikoliv pouze na požívání alkoholických nápojů a návykových látek, ale na všechna stanovená pravidla a postupy související s BOZP a bezpečností provozování dráhy, drážní dopravy a zaměstnanců provádějících příslušné práce, s přihlédnutím k tomu, jaká rizika z objednávaných prací vyplývají, o jakou činnost se jedná a kde se vykonává (tj. přímo v provozované koleji nebo u provozované koleje, s vyšší nebo nižší traťovou rychlostí apod.), jaký je celkový rozsah (časová náročnost) prací. Uvedené kontroly by měly být prováděny jako namátkové, předem neohlášené, zjištěné nedostatky by se měly bezodkladně řešit, a to i v rámci přijímání systémových opatření.

V Brně dne 3. dubna 2019

Bc. Radim Sucháč v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Pohled ze směru jízdy vlaku Ex 1007 směrem k pracovnímu místu u sloupu TV č. 35

Zdroj: DI



Obr. č. 4: Postavení vlaku Ex 1007 a mechanizačních prostředků na 3. SK po vzniku MU

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Vydání informace VP (vlevo v záběru) o ukončení výluky traťovým dělníkům (vpravo v záběru), sloup TV č. 35 na ostrovním nástupišti, kde později prováděl práce poškozený

Zdroj: SŽDC