



Česká republika
Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

**Střet soupravového vlaku Sv 101155 se zaměstnancem externí firmy
provádějícím údržbu trati, na dráze železniční, celostátní,
v železniční stanici Karlov pod Ještědem**

Pátek, 11. října 2013

Investigation Report of Railway Accident

**Collision of train set No. 101155 with maintenance worker
in Karlov pod Ještědem station**

Friday, 11th October 2013

č. j.: 6-3109/2013/DI

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

1 SOUHRN



Zdroj: SŽDC

- Skupina události: nehoda.
- Vznik události: 11. 10. 2013, 09:25 h.
- Popis události: Střet soupravového vlaku Sv 101155 se zaměstnancem externí firmy provádějícím údržbu trati.
- Dráha, místo: dráha celostátní, železniční stanice Karlov pod Ještědem, záhlaví staniční koleje, km 135,900.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Sv 101155);
Chládek & Tintěra, a. s. (zhotovitel).
- Následky: 1 usmrcený.
celková škoda 83 118 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- nepřerušení 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;
- 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.

Přispívající faktory:

- 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.

Zásadní příčiny:

- 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;
- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených CPS pro činnost v provozované nevyložené dopravní cestě.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- 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.

Bezpečnostní doporučení:**Provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:**

- 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.

SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 11th October 2013, 9:25 (7:25 GMT).
- Occurrence type: accident to person caused by rolling stock in motion.
- Description: Three maintenance workers were working on the track, while the train No. 101155 drove on this track and one worker was hit by this passing train.
- Type of train: Train without passenger - train set No. 101155.
- Location: Karlov pod Ještědem station, track No. 1, (Děčín východ – Česká Lípa hl.n. - Liberec main line), km 135,900.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the train set No. 101155);
Chládek & Tintěra, a. s. (maintenance service company).
- Consequences: 1 fatality (maintenance worker);
total damage CZK 83 118,-
- Direct cause:
- failure to stop work activity of contractor's employee on not excluded track at the time when train No. 101155 passed by. This employee wasn't warned by the work site patrol;
 - violation of terms for securing the work area by failure of providing information about current transport situation. Failure to determine adequate distance from the beginning of the work area. Consequence was late giving warning signals.
- Contributory factor:
- unsuitable manner of informing workers while working on not excluded track relative to the used working tools;
 - providing of supervisor activities when working on not excluded track by incompetent person.
- Underlying cause:
- breach of technological procedures of (IM) - failure to ensure of informing station dispatcher from Karlov pod Ještědem station about the planned works on operated, not excluded track, who is going to ensure supervision and time range within which the supervisor will have to report itself to station dispatcher of Karlov pod Ještědem station because of work safety conditions;
 - breach of technological procedures of IM for activity on operated, not excluded track.

Root cause:

- failure to create sufficient control system which in case of unauthorized delegation of system responsibility for activities on not excluded track towards other legal entities would prevent:
 - conducting contractor's work activities on not excluded track without permission issued by infrastructure manager's employee responsible for this appropriate district;
 - performing operation supervisor by professionally unqualified person without local knowledge and appropriate documentation knowledge;
 - acquiring appropriate qualification by person incapable in practice to apply rules and regulations for safety operation and maintenance of management and safety system during work activities on not excluded track and during conducting safety cooperation between infrastructure manager's and contractor's employees.

Recommendations:

Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:

- in contracts with external entities determine a duty for responsible SŽDC employee to perform a supervision of relevant technological processes before beginning the works;
- by the adjustment of education and control system ensure that relevant qualification for activities on not excluded track will be owned only by person capable, in the extent of its professional qualification, to apply rules and regulations for safety operation and maintenance of management and safety system even in the direct performance of work activities.



Obsah

1 Souhrn	3
Summary	6
2 Údaje týkající se mimořádné události	16
2.1 Mimořádná událost	16
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	16
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	16
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	18
2.2 Okolnosti mimořádné události	19
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	19
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	19
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zabezpečovacího zařízení)	20
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	20
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	21
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	21
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	21
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	22
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	22
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	22
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ...	22
2.4 Vnější okolnosti	22
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	22
3 Záznam o podaných vysvětleních	23
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	23
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	23
3.1.2 Jiné osoby	37
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	38

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	38
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	40
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	41
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	41
3.3	Právní a jiná úprava	42
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	42
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	44
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení	50
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	50
3.4.2	Součásti dráhy	51
3.4.3	Komunikační prostředky	51
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	51
3.5	Dokumentace o provozním systému	52
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	52
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	56
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	57
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	57
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	57
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	57
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	58
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	58
4	Analýzy a závěry	60
4.1	Konečný popis mimořádné události	60
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	60
4.2	Rozbor	63
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	63
4.3	Závěry	68

4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení	68
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	68
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	68
4.4 Doplnující zjištění	69
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	69
5 Přijatá opatření	69
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	69
6 Bezpečnostní doporučení	70
7 Přílohy	71

Seznam použitých zkratk a symbolů

ARR	automatická regulace rychlosti
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
CPS	cizí právní subjekt
ČD	České dráhy, a. s.
ČSN	Česká státní norma
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EDD	elektronický dopravní deník
GI	generální inspektor
GPK	geometrická poloha koleje
GPS	Global Position System (Globální polohový systém)
GŘ	generální ředitel, generální ředitelství
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičská záchranná služba
CH.T.	Chládek & Tintěra, a. s. (zhotovitel)
IZS	Integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
KŘP	krajské ředitelství policie
MU	mimořádná událost
OŘ	Oblastní ředitelství
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
PČR	Policie České republiky
PJ	Provozní jednotka
PMD	Posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PS	Provozní středisko
PZ	průkaz způsobilosti
PZM 1	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické obsluhované na dálku
PZM 2	Přejezdové zabezpečovací zařízení mechanické obsluhované na místě
RPB AŽD 71	reléový poloautoblok RPB AŽD 71
RZS	Rychlá záchranná služba
ŘÚI	ředitel Územního inspektorátu
SD	státní dozor
SK	staniční kolej
SKPV	Služba kriminální policie a vyšetřování
SŘ	staniční řád
ST	Správa tratí
STO	Sdružený traťový okrsek
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (objednavatel)

TDV	tažené drážní vozidlo
TEST	typové elektrické stavědlo
TO	Traťový okrsek
TRS	traťové rádiové spojení
TTP	Tabulky traťových poměrů
ÚP	Úřední povolení k provozování dráhy
UTZ	určené technické zařízení
VI	vrchní inspektor
VŠ	vlastní šetření
VZ	vlakový zabezpečovač
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZZ	Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídicích drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
SŽDC Bp 1	vnitřní předpis SŽDC Bp 1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 2. 9. 2013, č. j.: 31893/13-PERS, s účinností od 1. října 2013.
SŽDC D1	vnitřní předpis SŽDC D1 – Dopravní a návěstní předpis, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 17. 12. 2012, č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. července 2013.
SŽDC Dp 17 (prozatímní)	vnitřní předpis SŽDC Dp 17 (prozatímní) – Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 6. 2008, č. j.: 22957/08-OKS, v platném znění.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 11. 10. 2013.

Čas: 9:25 h.

Dráha: železniční, celostátní.

Místo: trať 540D Děčín východ – Česká Lípa hl. n. – Liberec, žst. Karlov pod Ještědem, záhlaví SK, km 135,900.

GPS: 50°46'36.861"N, 14°58'29.126"E.



Obr. č. 1: Pohled na místo vzniku MU

Zdroj: Dražní inspekce

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

Dne 11. 10. 2013 prováděla na záhlaví žst. Karlov pod Ještědem pracovní skupina zhotovitele práce na železničním svršku v provozované nevyložené koleji. Jednalo se o odstraňování závad v GPK zjištěných jízdou měřicího vozu. Práce byla prováděna na základě Rámcové smlouvy „Operativní údržba a odstraňování závad u ST Liberec“ a měsíční objednávky na měsíc říjen 2013. Pracovní skupinu tvořili tři zaměstnanci zhotovitele. Vedoucím skupiny byl zaměstnanec zhotovitele ve funkci mistr, jenž si cca v 7:00 h u vrchního mistra ST Liberec (SŽDC) vyzvedl podklady pro práci. Asi v 7:30 h

mistr zhotovitele komunikoval s výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, nechal si upřesnit směr k místu, na kterém měla pracovní skupina odstranit závadu v GPK, a vyžádal si časy jízd vlaků. V 8:17 h, po průjezdu vlaku směr Křižany, se pracovní skupina přesunula na místo práce na záhlaví žst. Karlov pod Ještědem v km 135,899, kde zahájila opravu GPK. Před očekávaným průjezdem vlaku v 9:03 h pracovní skupina přerušila práci a vyklidila kolejiště. Po průjezdu vlaku pokračovala v práci. Další průjezd vlaku očekával mistr zhotovitele v 10:50 h. Asi v 9:25 h zaregistroval mistr zhotovitele blížící se vlak od Křižan. Ihned na to běžel k členům pracovní skupiny a křikem upozorňoval na blížící se vlak. Na tuto výstrahu reagoval pouze první, blíže postavený dělník, který ihned křikem začal upozorňovat druhého, vzdálenějšího dělníka. Ten však nereagoval. Mistr zhotovitele doběhl k prvnímu dělníkovi a na poslední chvíli jej stáhl mimo kolejiště od projíždějícího vlaku. V té době byl od něj druhý dělník vzdálen asi 3 m a utahoval matice motorovou zatáčečkou. Následně došlo v 9:25 h ke střetu druhého dělníka s čelem vlaku Sv 101155. Po střetu již tento zaměstnanec nejevil žádné známky života. Po vzniku MU strojvedoucí vlaku Sv 101155 neprodleně mobilním telefonem aktivoval IZS a dále ohlásil vznik MU dle ohlašovacího rozvrhu.



Obr. č. 2: Schéma místa MU

Zdroj: Drážní inspekce, Mapy.cz

Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že vjezdové návěstidlo L žst. Karlov pod Ještědem se nachází v km 135,760. Kolej záhlaví je vedena ve směru jízdy vlaku v pravostranném oblouku a v zářezu, se sklonem ke krajní výhybce. Svahy tělesa železničního zářezu byly porostlé mladými nálety listnatých dřevin do výšky cca 2 m. Barva listů dřevin byla zažloutlá. Železniční svršek byl mokrá po dešti, bez viditelných závad a poškození.

Místo střetu vlaku Sv 101155 s osobou bylo v žst. Karlov pod Ještědem, na záhlaví stanice směr žst. Křižany, km 135,900. Pracovní místo bylo ve směru jízdy vlaku poprvé vidět z km 135,840, tzn. 60 m před místem vzniku MU, a nebylo žádným způsobem označeno. Cca 3 m před místem vzniku MU byly zřetelné stopy po prováděných pracích.

V pracovním místě v odvodňovacím příkopu ležel ruční manipulační vozík a dále se tam nacházelo poházené poškozené pracovní náradí zhotovitele, mj. dvě ruční vibrační podbíječky, jejichž kabely od benzinového agregátu byly přejety DV. V km 135,924 leželo tělo druhého dělníka. Mezi místem vzniku MU a tělem dělníka se nacházely v kolejišti kousky lidské tkáně s krví, dále části motorové zatáčečky, dva poškozené klikové hevery, poškozená rozchodka a pohozené pracovní rukavice. Druhý dělník měl na sobě pracovní reflexní oděv, jeho bunda ležela vedle těla. Jeho zranění se viditelně neslučovalo se životem.

Čelo vlaku Sv 101155 se nacházelo v km 136,043, tj. 143 m od místa střetu. Řídicí vůz měl viditelné poškození předního pluhu, na kterém byly zjištěny části lidské tkáně a krev. Motorový vůz měl poškozený chladicí systém a dále kryty motoru a palivové nádrže. Na stanovišti strojvedoucího byl brzdič v poloze rychločinného brzdění. Vlak byl označen předepsanými návěstmi.

Železniční stanice Karlov pod Ještědem je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie TEST 12. Na vjezdovém návěstidle „L“ byla návěstěna návěst „Stůj“. Na odjezdových návěstidlech S1 a S3 byla návěstěna návěst „Stůj“. U tlačítek opatřených bezpečnostními závěry byly plomby neporušeny a neumožňovaly jejich stlačení. Stav počítadel souhlasil s odevzdávkou dopravní služby. V Záznamníku poruch zabezpečovacího zařízení nebyla před vznikem MU zapsána žádná porucha.

Telefonní zápisník žst. Karlov pod Ještědem – záznam z denní směny dne 11. 10. 2013 obsahuje do doby vzniku MU v 9:25 h pouze zápis o vzetí informací o změnách v dopravě na vědomí provedený výpravčí, jiné záznamy do uvedené doby nejsou evidovány.

V EDD žst. Karlov pod Ještědem jsou prvotní záznamy o jízdě vlaku Sv 101155 v denní směně dne 11. 10. 2013 částečně smazány.

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

MU ohlášena na COP DI dne:	11. 10. 2013, 9:46 h (tj. 0:21 h po vzniku MU).
Způsob ohlášení:	telefonicky.
Ohlášeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	11. 10. 2013 v 9:46 h dle oznámených skutečností, na základě dalších zjištěných skutečností souhlas zrušen v 11:10 h, ve 13:19 h (tj. 3:54 h po vzniku MU) po ukončení zjišťování příčin a okolností DI na místě vzniku MU vydán souhlas nový.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ dne 11. 10. 2013, a to na základě poznatků zjištěných v průběhu šetření příčin a okolností na místě vzniku MU.

Složení VI DI na místě MU: 2x VI ÚI Praha.

Sestavení vyšetřovacího týmu: 2x VI ÚI Praha,

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

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Sv 101155, zaměstnanec ČD, DKV Česká Třebová, PJ Liberec.

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, zaměstnankyně SŽDC, OŘ Hradec Králové, PO Liberec;
- vrchní mistr SŽDC.

Zaměstnanci zhotovitele (CH.T.):

- mistr, zaměstnanec zhotovitele;
- stavbyvedoucí zhotovitele;
- první dělník pro práce na železničním svršku a spodku, zaměstnanec zhotovitele;
- druhý dělník pro práce na železničním svršku a spodku, zaměstnanec zhotovitele, usmrcená osoba.

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

Vlak:	Sv 101155	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	29	HDV: 95 54 5 914 152-4	ČD
Počet náprav:	4	95 54 5 814 152-5	ČD
Hmotnost (t):	47		
Potřebná brzdící %:	69		
Skutečná brzdící %:	120		
Chybějící brzdící %:	0		
Stanovená rychlost vlaku: (km·h ⁻¹)	60		
Způsob brzdění:	I.		
Brzdy v poloze:	P		

Pozn. k vlaku Sv 101155:

Soupravový vlak Sv 101155 nebyl určen pro přepravu cestujících. V době vzniku MU se ve vlaku žádná další osoba kromě strojvedoucího nenacházela. Skutečný stav

vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci. V čele vlaku byl řídicí vůz 95 54 5 914 152-4.

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

Jízdy vlaků se na jednokolejně trati v mezistaničním úseku Křižany – Karlov pod Ještědem zajišťují telefonickým dorozumíváním. V mezistaničním úseku Karlov pod Ještědem – Liberec-Horní Růžodol je zřízeno traťové zabezpečovací zařízení 2. kategorie RPB AŽD 71.

Staniční zabezpečovací zařízení žst. Karlov pod Ještědem je zařízením 2. kategorie, TEST 12, se souvislým odizolováním kolejiště paralelními kolejovými obvody a s rychlostní návěstní soustavou. Použité kolejové obvody splňují funkci pro zjišťování obsazení kolejí a vyhodnocení jejich volnosti je podmínkou pro postavení vlakových cest zabezpečovacím zařízením.

Traťová kolej ze žst. Křižany navazuje v žst. Karlov na záhlaví 1. SK. Vjezdové návěstidlo L žst. Karlov pod Ještědem je v km 135,760. Kolej v místě vzniku MU je vedena v pravostranném oblouku, v zářezu a klesá 22,6 %. Ve vzdálenosti 50 m od vjezdového návěstidla L směrem ke krajní výhybce je umístěno nepřenosné návěstidlo „Označnick“. Nejvyšší dovolená rychlost v místě vzniku MU je 60 km·h⁻¹.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 7:00 h ústní komunikace mezi vrchním mistrem SŽDC a mistrem zhotovitele při předávání informací o závadách GPK a místě, kde je bude zhotovitel odstraňovat;
- 7:30 h ústní komunikace mezi výpravčí žst. Karlov pod Ještědem a mistrem zhotovitele, výpravčí předala mistrovi informace o jízdách vlaků a ukázala na plánu stanice přibližnou polohu dotazovaného místa;
- 8:00 h ústní komunikace mezi mistrem zhotovitele a prvním a druhým dělníkem, mistr zhotovitele dal dělníkům pokyny o bezpečnosti práce;
- 8:50 h ústní komunikace mezi mistrem zhotovitele a prvním a druhým dělníkem, mistr zhotovitele dal dělníkům pokyny o přerušení práce a vyklizení koleje a po průjezdu vlaku pokyn k pokračování práce;
- 9:25 h ústní komunikace mezi mistrem zhotovitele a prvním a druhým dělníkem, mistr zhotovitele hlasitě volal „Pozor vlak“, první dělník křikem upozorňoval druhého dělníka na jízdu vlaku;
- 9:27 h komunikace mobilním telefonem strojvedoucího s dispečinkem IZS, strojvedoucí nahlásil vznik MU;
- 9:28 h ústní komunikace mobilním telefonem strojvedoucího s výpravčí žst. Karlov pod Ještědem a pak strojmistrem PJ Liberec, strojvedoucí nahlásil vznik MU;

Uvedené ústní komunikace nebyly zaznamenávány.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU byly bezprostředně před jejím vznikem prováděny zhotovitelem pro provozovatele dráhy opravné a údržbové práce na základě smluvního vztahu (viz kap. 3.2.4 této zprávy). Konkrétně byla prováděna oprava závady na GPK v provozované, nevyložené koleji v km 135,899 na záhlaví žst. Karlov pod Ještědem, směr žst. Křižany.

Po přesném určení místa závady rozchodkou byly prováděny práce na podbíjení pražců elektrickou podbiječkou a dotahování upevňovadel motorovou utahovačkou. Zdrojem elektrické energie pro elektrické podbiječky byl benzínový agregát.

Dle dokumentu „Měřicí vůz a měřicí drezína“ a vyjádření mistra zhotovitele měla pracovní skupina zhotovitele dne 11. 10. 2013 provádět práce na provozované nevyložené koleji od km 135,899 v žst. Karlov pod Ještědem směrem k zastávce Kryštofovo Údolí. Jedná se o traťový úsek směr žst. Křižany, jenž je v ZDD, Staničním řádu žst. Karlov pod Ještědem, veden jako nepřehledný úsek, v němž je dle předpisu SŽDC Bp1 možné provádět obdobnou práci jen za splnění určitých podmínek.

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

- 9:25 h vznik MU, střet vlaku s osobou;
- 9:27 h aktivace IZS strojvedoucím;
- 9:28 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím výpravčí žst. Karlov pod Ještědem;
- 9:39 h MU ohlášena výpravčí dle ohlašovacího rozvrhu;
- 9:45 h MU ohlášena pověřenou osobou OSB na COP DI;
- 9:46 h COP DI udělen souhlas s uvolněním dráhy (jeho udělení se vztahovalo na oznámené skutečnosti);
- 11:10 h COP DI zrušen souhlas s uvolněním dráhy;
- 12:50 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
- 13:19 h DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 15:05 h obnovení provozu.

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

Zástupci provozovatele dráhy a dopravce bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

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

MU ohlásil: v 9:28 h strojvedoucí vlaku Sv 101155 výpravčí žst. Karlov pod Ještědem.

Plán IZS byl aktivován. Plán IZS aktivoval v 9:27 h strojvedoucí vlaku Sv 101155.

Na místo MU se dostavily složky IZS:

- Rychlá záchranná služba Liberec;

- Hasičský záchranný sbor Liberec;
- Hasičská záchranná služba SŽDC, JPO Liberec;
- PČR, SKPV Liberec.

2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Při MU došlo k:

- usmrcení zaměstnance zhotovitele.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Při MU došlo ke škodě na:

- pracovním náradí zhotovitele 63 288 Kč;

Při MU byla škoda vzniklá na majetku zhotovitele vyčíslena **celkem na: 63 288 Kč.**

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- HDV (vlak Sv 101155) 19 830 Kč;
- zařízení dráhy 0 Kč;
- škoda na životním prostředí 0 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech vyčíslena **celkem na: 19 830 Kč.**
Škoda na součástech dopravní cesty a životním prostředí nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, mokro po dešti, + 15 °C, klid, viditelnost dobrá.

Geografické údaje: zalesněný členitý terén, místo MU v zářezu, v oblouku, v blízkosti tunelu, svahy porostlé dřevinami do výše 2 m.

3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

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

- Výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, zaměstnanec SŽDC – z Úředního záznamu PČR mimo jiné vyplývá:
 - dne 11. 10. 2013 v 7:00 h převzala službu výpravčí, v odevzdávce služby nebyly žádné mimořádnosti a ani kolegyně, kterou střídala, jí ústně žádné mimořádnosti nesdělila;
 - služba probíhala bez problémů, asi v 7:30 h zastavilo před dopravní kanceláří v žst. Karlov pod Ještědem auto a poté vstoupil do dopravní kanceláře civilně oblečený muž a výpravčí sdělil, že jdou po tom včerejším „měřičáku“. Dále jí ukázal papír, kde byla ručně napsaná čísla, na jedno z nich ukázal s tím, že jsou to km na trati, a chtěl vědět, jak je km, na který ukazoval, daleko od dopravní kanceláře a kterým směrem, zda doleva, nebo doprava;
 - výpravčí mu pomocí plánu stanice pomohla určit hledanou polohu, pokud se pamatovala, tak to bylo 800 m až 1 km, přesně to nevěděla;
 - dále od ní muž nic nechtěl, teprve až při odchodu od dveří požádal, aby mu napsala, jak teď jezdí vlaky. Na tuto žádost mu výpravčí napsala ručně na kus papíru tři časové údaje jízd vlaků podle výlukového jízdního řádu, přitom o posledním vlaku se muž vyjádřil, že už jej nepotřebuje;
 - po jeho odchodu si výpravčí uvědomila, že mu chybí údaje o soupravových vlacích, které jezdí bez jízdního řádu, a vyběhla za mužem z dopravní kanceláře k jejich autu;
 - muž, který s ní mluvil, seděl již v autě jako spolujezdec, přes okénko mu řekla o těch soupravách s tím, že není schopná říci konkrétní časy jejich průjezdů;
 - muž se zeptal, kdy jede první, a po odpovědi, že za pár minut, se usmál a řekl, že na místo ještě ani nedojedou, a poté s autem odjeli;
 - výpravčí se pak věnovala svým pracovním povinnostem. Vybavila tři vlaky a cca v 9:15 h přijala informaci o předvídaném odjezdu vlaku Sv 101155 ze stanice Křižany, který v žst. Karlov pod Ještědem projíždí. V 9:18 h dostala informaci u skutečném odjezdu vlaku ze žst. Křižany, následně nabídla vlak do žst. Liberec-Horní Růžodol. Po obdržení traťového souhlasu pro vlak Sv 101155 postavila vlakovou cestu na první a z první koleje. Před očekávaným průjezdem vyšla před dopravní kancelář. Vlak nejel, proto se vrátila do kanceláře, kde začal zvonit veřejný telefon. V telefonu se ozval strojvedoucí vlaku Sv 101155, který oznámil vznik MU a aktivaci IZS na čísle 112.

Z odpovědí na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplývá:

- muž, který za výpravčí přišel do dopravní kanceláře, nic dalšího nechtěl, takže výpravčí nevěděla kdo to je, od jaké firmy je, kolik lidí bylo v autě, resp. to, že jich je víc zjistila, až když vyběhla k autu;
- muž byl civilně tmavě oblečený, neměl na sobě žádnou vestu, žádný štítek, nebo logo, pokud si výpravčí uvědomovala, ani auto nebylo firemně označeno;

- z odpovědi výpravčí na dotaz, zda jí muž sdělil, co budou dělat a proč, zda předložil nějaký doklad o plánovaných pracích a zda věděla, že má na dráze něco takového probíhat, vyplývá, že jí nikdo nic neřekl, žádný doklad neviděla a o žádných pracích předem nevěděla a nikdo jí o ničem neinformoval;
- z další odpovědi výpravčí vyplynulo, že pokud by se jí ten člověk představil, kdyby řekl, že budou nějakou práci a kde vykonávat, měla by na ně telefon, věděla by, kdo je vedoucím prací, věděla by čas pro vyklizení pracovního místa a předpokládaný čas těch prací celkově, měla by číslo smlouvy, na jejíž základě pracují, a ještě by měla sjednané dorozumívání a přesnou kilometrickou polohu toho místa. Místo, které jí ráno muž ukázal, nebylo, dle vyjádření výpravčí, totožné s místem srážky, to bylo o cca 600 m dál. Výpravčí vůbec nečekala, že se jednalo o nějaké pracovníky, nebylo to ani podle čeho poznat.

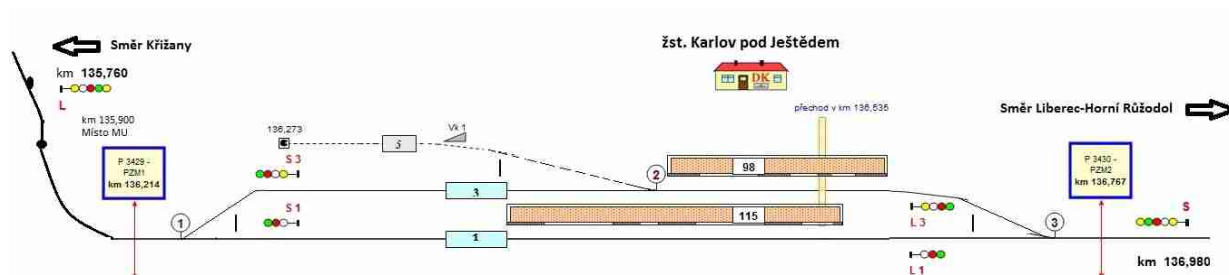
Ze zápisu se zaměstnancem, sepsaným SŽDC, mimo jiné dále vyplývá:

- k podání informací muži, který se dostavil do dopravní kanceláře, výpravčí uvedla, že tyto informace podává běžně, protože na trati platí výlukový jízdní řád a cestující se ptají na upřesnění;

Z odpovědí na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplývá:

- výpravčí neměla informaci od zaměstnance odborné správy OŘ Hradec Králové o plánovaných pracích CPS na nevyložené koleji;
- výpravčí neměla informaci o časovém rozmezí prací za účelem sjednání bezpečné práce v souladu s předpisem SŽDC Bp1 od vedoucího prací CPS, a proto neprovedla žádný zápis do telefonního zápisníku. Neměla ani tabulku plánu práce na zařízení vykonávaných CPS;
- práci na zařízení v provozované nevyložené koleji výpravčí nepovolila, žádný vedoucí prací s ní podmínky bezpečné práce nesjednal, nikdo jí Bezpečnostní štítek nepředal. Zahájení prací na zařízení, druh a konkrétní místo jí nikdo neoznámil, ani s ní nikdo nesjednal způsob vzájemného dorozumívání;
- podávání informací lidem, se kterými ráno výpravčí mluvila, nepovažovala za zahájení práce na zařízení, ani nevěděla, že se někdo bude pohybovat na trati, a z toho důvodu do telefonního zápisníku žádný zápis nezapsala;
- podmínky, za kterých mohou CPS pracovat na zařízení na provozované nevyložené dopravní cestě, zná, pokud by se k ní dostavil vedoucí prací osobně, je jeho povinností prokázat se průkazem a sjednat podmínky bezpečné práce. V tomto konkrétním případě, protože neměla údaje od odborné správy OŘ, by do vyjasnění a stanovení dalšího postupu prací nepovolila.
- dle výpravčí nebyla civilně oblečeným mužem dotazovaná kilometrická poloha v obvodu žst. Karlov pod Ještědem, ale někde na trati mezi žst. Karlov pod Ještědem a žst. Křižany.

Pro doplnění informací DI v rámci šetření příčin a okolností vzniku MU vyzvala výpravčí žst. Karlov pod Ještědem k podání vysvětlení k této MU. Po zodpovězení úvodních otázek se výpravčí rozhodla dále na pokládané otázky neodpovídat.



Obr. č. 3: Schéma stanice s místem MU.

Zdroj: Dražní inspekce, SŽDC.

- Výpravčí žst. Křižany, zaměstnanec SŽDC – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 11. 10. 2013 vykonával od 7:30 h službu výpravčího v žst. Křižany. Za celou dobu směny jej nikdo o práci na trati neinformoval, a to ani ústně, ani telefonicky. S nikým nesjednával žádné podmínky práce na trati. O prováděné nebo zamýšlené práci na trati nebyl informován ani výpravčí, od kterého ráno přebíral dopravní službu.
- Mistr, zaměstnanec zhotovitele – z Úředního záznamu PČR mimo jiné vyplývá:
 - ve společnosti Chládek & Tintěra, a. s., zastává funkci mistra a má na starosti skupinu 4 lidí, na které dohlíží;
 - skupina se zabývá údržbou železničních tratí, od 10. 10. 2013 pracovali na zakázce na odstranění závad zjištěných jízdou měřicího vozu na trati mezi žst. Karlov pod Ještědem a žst. Křižany. Dne 10. 10. 2013 již pracovali od 8:00 h do 16:30 h na opravě trati mezi železniční zastávkou Kryštofovo Údolí a žst. Křižany;
 - dne 11. 10. 2013 měla skupina provést opravu trati mezi žst. Karlov pod Ještědem a železniční zastávkou Kryštofovo Údolí;
 - před příjezdem služebním autem na pracovní místo se mistr s dalšími dvěma dělníky zastavil v železniční stanici Karlov pod Ještědem u výpravčí;
 - mistr se dle svého vyjádření představil výpravčí tak, že uvedl, že jsou ze společnosti Chládek & Tintěra, a. s., a že mají opravovat část trati v km 135,899, kde byla měřicím vozem zjištěna závada na GPK. Dále výpravčí požádal o výpis vlaků, které na dané trati pojedou přes opravovaný úsek
 - výpravčí mu na kus papíru napsala časy průjezdu vlaků, včetně směrů, kterým pojedou. Na lístku byl uveden první spoj v 8:17 h ve směru do Liberce, další v 9:03 h ve směru do Kryštofova Údolí (Křižany) a poslední v 10:50 h ve směru na Liberec. Výpravčí ještě upozornila na mimořádný spoj, který měl jet nějak po 8:00 h;
 - mistr výpravčí dle svého vyjádření sdělil, že dříve jak v 8:10 h, tedy po průjezdu první soupravy, do kolejiště vstupovat nebudou;
 - na další komunikaci se mistr a výpravčí nedomluvili, ale mistr řekl výpravčí, že do kolejiště pracovní skupina vstoupí po průjezdu vlaku v 8:17 h;
 - asi v 7:45 h dojel mistr se dvěma dělníky k železničnímu přejezdu v žst. Karlov pod Ještědem, kde u sklopených závor zaparkovali služební auto a poté, co

- odjel vlak v 8:10 h, dali na kolej pomocný vozík, na který naložili všechno potřebné nářadí, a následně jej odtlačili do kilometru, kde byla zjištěna závada;
- před zahájením prací mistr určil, jakou práci budou jednotliví dělníci vykonávat. První dělník měl na starosti podbíjení, druhý dělník měl na starost utahování upevňovadel. K opravě měli k dispozici ruční podbíječku, motorovou utahovačku, elektrickou centrálu a rozchodku;
 - na pracovním místě sundali manipulační vozík z koleje, dělníci započali s opravou a mistr se asi v 8:30 h postavil na hlídku, aby se kolegům nic nestalo. Postavil se do prostoru mimo trať tak, aby měl co nejlepší výhled do oblouku trati v obou směrech;
 - asi v 8:50 h dal mistr příkaz k vyklizení kolejiště z důvodu očekávaného průjezdu vlaku kolem 9:03 h. Opustili kolejiště vlevo ve směru na žst. Karlov pod Ještědem. Vlak skutečně projel ve směru od Liberce na Křižany. Následně se opět vrátili do kolejiště a zahájili další opravy. Další spoj byl očekáván v 10:50 h od Křižan;
 - asi v 9:25 h zaregistroval mistr blížící se vlak od Křižan na vzdálenost cca 100 m. V tu dobu stál na hlídce ve vzdálenosti od svých kolegů asi 15 m směrem Křižany, s výhledem na trať směr Křižany do vzdálenosti cca 100 m a s výhledem na trať směr Karlov pod Ještědem cca 150 m. Ihned na to běžel ke kolegům a upozorňoval je na blížící se vlak hlasitým voláním, pokud si pamatuje, volal slovo „vlak“ nebo „ven“. Na tuto výstrahu reagoval pouze první dělník, blíže postavený k hlídce, ten pak křičel na druhého dělníka, vzdálenějšího od hlídky. Ten však nereagoval, dle vyjádření mistra zhotovitele, v tu dobu utahoval druhý dělník motorovou utahovačkou matice, a z tohoto důvodu zřejmě výstrahy neslyšel;
 - mistr stačil doběhnout k prvnímu dělníkovi, který se, kromě volání na druhého dělníka, ještě snažil vytáhnout z koleje hever, a strhnul jej na poslední chvíli za oděv mimo kolej;
 - následně došlo ke střetu druhého dělníka s čelem vlaku, který jej táhl asi 20 metrů. Tělo dělníka zůstalo ležet cca 25 m od mistra ve směru jízdy vlaku, když k němu mistr doběhl, nejevil již dělník známky života.

Z odpovědí na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplývá:

- postavení jednotlivých členů pracovní skupiny bezprostředně před vznikem MU bylo takové, že druhý dělník (usmrcený) stál v kolejišti levým bokem k příjíždějící soupravě, a to u levé kolejnice ve směru jízdy vlaku. První dělník stál ve směru jízdy vlaku asi 3 m před druhým dělníkem, vně pravé kolejnice, levým bokem k příjíždějícímu vlaku, mistr stál hned vedle prvního dělníka, po jeho levém boku.
- signalizování jízdy příjíždějícího vlaku je dle vyjádření mistra prováděno vždy hlasitým voláním „Pozor vlak“ nebo „Vlak jede“, apod.
- pro případ signalizace příjíždějícího vlaku nebyl mistr nijak vybaven, předpokládal, že jej budou kolegové na kratší vzdálenost slyšet;
- bezpečnost dělníků na trati zajistil dle svého vyjádření mistr tak, že si zjistil veškeré průjezdy vlakových souprav na opravované trati a dále za pomoci místních podmínek na trati, tj. houkání vlaku v tunelu, který se nachází nedaleko od místa MU ve směru na Křižany, a z druhého směru houkání vlaku u železničního přejezdu u žst. Karlov pod Ještědem;

- svou odbornou a zdravotní způsobilost doložil mistr tím, že absolvoval vstupní kabinet bezpečnosti práce, školení BOZP, má složenou odbornou zkoušku F - 01 a byl u odborného drážního lékaře;
- za vedoucího prací v tomto konkrétním případě označil mistr sebe osobně;
- s výpravčí žst. Karlov pod Ještědem komunikoval pouze on sám, v kanceláři se nikdo jiný nenacházel, na výpravčí žádný konkrétní způsob vyrozumívání nepožadoval, ani jiná opatření, pouze si vyžádal seznam vlaků na opravované trati s uvedením směru a času průjezdu;
- s výpravčí žádný zápis o jednání mistr nepsal, neboť neprováděli práci ve stanici;
- mezi rušivé vlivy, které ovlivňovaly slyšitelnost přijíždějící vlakové soupravy před vznikem MU, patřily benzinová centrála, motorová utahovačka, zvýšené povětrnostní podmínky, šum listů z okolních lesů a skutečnost, že bylo zataženo.

Z protokolu o výsledku svědka – mistra, sepsaného zástupcem zhotovitele CH.T., mimo jiné dále vyplývá:

- v pátek 11. 10. 2013 měla četa provádět práci v km 135,9 mezi žst. Karlov pod Ještědem a žst. Křižany podle zadání zástupce OŘ SŽDC Hradec Králové – zástupce traťmistra TO Jablonné v Podještědí;
- pracovní skupinu tvořili 2 dělníci a mistr, který byl vedoucím prací;
- po příjezdu do žst. Karlov pod Ještědem se mistr představil výpravčí, která na zaklepání vyšla z dopravní kanceláře, představil se jí a uvedl, že je vedoucím prací společnosti CH.T., a. s., a že jdou provádět údržbové práce do km 135,9. Přitom jí požádal o kompletní výpis vlaků. Výpravčí mu napsala na papír časy a směry vlaků – 8:17 h od Liberce, 9:03 h od Kryštofova Údolí a v 10:50 h od Liberce. Po napsání vlaků v 10:50 h mistr dle svého vyjádření výpravčí sdělil, že to stačí, že v té době již budou pryč a kolej bude volná;
- poté se mistr výpravčí zeptal, kterým směrem od žst. se nahlášené místo opravy nachází, a výpravčí jej po nahlédnutí do plánu trati poslala k železničnímu přejezdu na zhlaví č. 1, od kterého bylo nutné jít pěšky po trati se vším vybavením;
- dále se výpravčí mistra zeptala, zda budou odevzdávat bezpečnostní štítek, na to jí ale mistr odpověděl, že nikoliv, neboť by měli být na širé trati, výpravčí s touto odpovědí souhlasila;
- do telefonního zápisníku mistr s výpravčí nic nepsal, neboť jak mistr uvedl, výpravčí k tomu nebyl vyzván, ačkoliv na to byl vždy z minulosti zvyklý, a tak se domníval, že když neodevzdal štítek, není to nutné;
- bezpečnost při práci pracovní čety zajišťoval mistr na základě převzatého seznamu vlaků od výpravčí s tím, že práce bude probíhat ve vlakových přestávkách, a dále se při střežení řídil podle houkání vlaků v tunelech a od železničního přejezdu;
- při střežení pracovní čety stál odstoupen asi 15 m od prvního dělníka směrem ke Kryštofovu Údolí, druhý dělník stál ještě asi 3 m za prvním dělníkem;
- při střežení sledoval trať a když uslyšel šum blížícího se vlaku od Kryštofova Údolí, byl tím zaskočen, neboť žádný vlak jet podle převzatého výpisu neměl a ani jej nezaslechl od tunelů houkat;

- po vzniku MU volal strojvedoucí rychlou záchrannou službu, během krátké doby přilétl nad místo MU vrtulník, ale neměl kde přistát, mistr běžel napřed k druhému dělníkovi, který nejevil známky života, a poté k železničnímu přejezdu, aby mohl navést záchranné složky. Na místo jako první dorazili členové HZS, později rychlá záchranná služba, která pravděpodobně konstatovala úmrtí a přivolala pohřební službu.

Z podání vysvětlení k MU sepsaného DI s mistrem zhotovitele CH.T., mimo jiné dále vyplývá:

- dne 11. 10. 2013 před započatím práce necítil mistr žádný stres a byl odpočatý, ale druhý dělník byl unavený, necítil se dobře, ani nechtěl jít do práce, což potvrdila dělníkova manželka;
- dne 11. 10. 2013 ráno před 7 h se mistr zhotovitele setkal vrchním mistrem SŽDC v kanceláři TO Jablonném v Podještědí, kde převzal záznam „Měřicí vůz a měřicí drezína“. Byl tam sám. Dle svého vyjádření požádal o seznámení s místem oprav, ale to vrchní mistr SŽDC odmítl s tím, že nemá čas;
- dne 11. 10. 2013 byla naplánována zakázka na opravu trati mezi žst. Karlov pod Ještědem a zastávkou Kryštofovo Údolí, začít práci měli v km 135,9 (pozn. zpracovatele – do Úředního záznamu PČR uvedl km 135,899; dle zjištění není uvedený km na širé trati, jak mistr uvádí, ale na záhlaví směr Křižany, v žst. Karlov pod Ještědem);
- asi v 7:30 h se mistr sám dostavil do dopravní kanceláře v žst. Karlov pod Ještědem a představil se výpravčí s tím, že je ze společnosti CH.T., a že je pověřen od vrchního mistra SŽDC odstraňováním závad zjištěných měřicím vozem v daném km dle záznamu „Měřicí vůz a měřicí drezína“, tento záznam mistr výpravčí ukázal;
- mistr výpravčí požádal o úplný výpis vlaků, včetně mimořádných vlaků, v předpokládané době výkonu odstranění závady od 8 hodin do 10 hodin, aby mohl být stanovený technologický postup práce;
- dále mistr požádal o identifikaci místa práce z důvodu lepší orientace a přístupu k místu a poloze vůči žst. z důvodu odevzdání bezpečnostního štítku. Dle vyjádření mistra přešla výpravčí k nákresu stanice, který visel vpravo od vchodových dveří dopravní kanceláře, podívala se na plánek a sama pro sebe si řekla „A bezpečnostní štítek? Ne“ a pokračovala ve vysvětlování přístupu k pracovnímu místu ve směru přejezdu, který byl v km 136,214;
- výpravčí mistrovi napsala a předala lístek s časy jízd a směru jízd vlaků, ze kterého mistr jako vedoucí skupiny usoudil, že na odstranění závady jim bude stačit vlaková pauza v čase od 9:03 h do 10:50 h podle časů uvedených na lístku. Tuto skutečnost oznámil i výpravčí s tím, že do průjezdu vlaku v 10:50 h budou práce na zařízení ukončeny a oni budou dávno pryč;
- výpravčí vyšla s mistrem před dopravní kancelář ke služebnímu autu, kde se rozloučili, když jim ještě jednou ukázala cestu, kudy se dostanou k železničnímu přejezdu. Při odjezdu od dopravní budovy k nim výpravčí znovu vyběhla s tím, že jim zapoměla říci ještě jeden vlak, který jede před vlakem v 8:17 h. Mistr výpravčí ujistil, že do kolejiště vstoupí až po vlaku v 8:17 h;
- dle vyjádření mistra musela výpravčí na služebním autě zcela určitě vidět logo firmy zhotovitele, které je umístěné na přední kapotě auta o velikosti asi 80x80 cm a dále je menší logo na bočních dveřích spolujezdce, kde mistr seděl;

- na dotaz, jaké měl mistr oblečení v době komunikace s výpravčí, mistr uvedl, měl na sobě pracovní boty, montérky zelené barvy s 2 reflexními pruhy na nohavicích pod kolenem, pracovní bundu oranžové barvy s reflexními prvky a pruhy, obdobnou jako mají zaměstnanci dráhy, s malým logem zaměstnavatele na prsou a s velkým logem zaměstnavatele na zádech. Stejně tak byli oblečení oba dělníci;
- mistr má doklad o vstupu do prostor SŽDC, ale vzhledem k tomu, že od něj nebyl výpravčí požadován, ani on se jím neprokázal. Dále uvedl, že paní výpravčí viděl toho dne poprvé v životě;
- na dotaz, jak proběhlo dne 11. 10. 2013 denní školení BOZP, jaký byl jeho obsah, v kolik hodin proběhlo a jak bylo dlouhé, mistr sdělil, že první část školení proběhla u železničního přejezdu a týkala se bezpečnosti při práci, technologie a časového plánu práce a trvalo asi 3 minuty. Další část školení proběhla na pracovním místě a jejím obsahem byl např. výstup z kolejiště na bezpečné místo, to určil mistr podle místních podmínek a dále na bezpečnou práci s podbíječkami a s motorovou utahovačkou. Školení trvalo rovněž asi 3 minuty a proběhlo cca v 8:30 h;
- služebním autem dojela pracovní skupina k železničnímu přejezdu v km 136,214, který se nachází ještě v obvodu žst.;
- mistr uvedl, že k přesunu náradí od železničního přejezdu na místo práce použili manipulační vozík, jenž popsal jako skládací vozík, který se dá složit do auta a v případě potřeby během 3 – 4 vteřin ve dvou lidech odstranit z kolejiště. Vozík má kolečka z umělé hmoty a je odizolovaný. Na dotaz, zda ví, podle jakých pravidel se tento manipulační vozík na provozované dopravní cestě používá, mistr odpověděl, že technologický postup pro použití vozíku nezná, neví o něm;
- dělníky na pracovním místě střežil i v době, kdy podle obdrženého seznamu vlaků od výpravčí byla vlaková pauza. Hlídka měla být dle mistra postavena podle předpisu SŽDC Bp 1, ale vzhledem k tomu, že jich v pracovní skupině bylo málo, hlídal sám a nemohl postavit hlídky ve stanoveném rozsahu podle uvedeného předpisu. Hlídku držel mistr asi 20 m od pracovního místa blíže k tunelu. Z místa hlídky viděl směrem k žst. Karlov pod Ještědem asi 100 až 150 m, směrem k tunelu, asi na vzdálenost 60 až 70 m. V době, kdy mistr měřil rozchodkou, jej hlídali oba zaměstnanci, kteří v té době byli mimo kolej a měli vypnuté pracovní stroje;
- k samotné MU mistr ještě uvedl, že postižený druhý dělník měl na hlavě z důvodu začínajícího deště kapuci od bundy, která mohla způsobit omezení jeho sluchu;
- na dotaz, jakým způsobem je mistr seznamován s podmínkami pro výkon práce v jednotlivých traťových úsecích nebo v žst., popř. se základní dopravní dokumentací a jinou dokumentací, mistr sdělil, že většinou je o podmínkách informuje stavbyvedoucí zaměstnavatele nebo traťmistr SŽDC, který je někdy vezme na místo oprav. Dne 10. 10. 2013 jim místo opravy určil stavbyvedoucí zaměstnavatele. Dále mistr uvedl, že obecně je to tak, že pracovní skupinu proškolí stavbyvedoucí zaměstnavatele o rizicích při práci na trati, dále seznámí s místními podmínkami a nebo jsou s místními podmínkami seznámeni na daném místě traťmistrem SŽDC a oni pak podepisují seznamy o seznámení s riziky a s pracovním místem;
- na dotaz, zda byl mistr v poslední době kontrolován na místě práce

- v provozované koleji nebo při výlukách, mistr sdělil, že asi 1x týdně je chodí kontrolovat stavbyvedoucí zaměstnavatele, a to na používání pracovních a ochranných pomůcek, denního proškolení, služební knížky a na požívání alkoholu. Chodí na ně i najatý dozor od SŽDC nebo od zadavatele subdodávky;
- proškolení z předpisu SŽDC Bp 1 probíhalo celý den, tj. asi 8 h, 30. 9. 2013. Tento předpis mají navíc k dispozici ve služebním autě.
- První dělník pro práce na železničním svršku a spodku, zaměstnanec zhotovitele – z Úředního záznamu PČR mimo jiné vyplývá:
 - dělník je zaměstnancem firmy CH.T., kde pracuje na údržbě kolejových svršků, v souvislosti s tím uvedl, že jsou takovou externí firmou pro ČD, kdy provádějí údržbu u železničních kolejí;
 - dle vyjádření dělníka se dne 11. 10. 2013 ráno krátce před 7:00 h jejich pracovní skupina nahlásila na okrsku v Jablonném pod Ještědem u traťmistra projednat plán a místo práce. Traťmistr SŽDC předal mistrovi zhotovitele výkaz práce, tzn. objednávku na vykonání práce na daném traťovém km;
 - první dělník zakázku fyzicky viděl, jednalo se o km 13,9;
 - kolem 7:30 h pracovní skupina, tj. mistr a dva dělníci, přijela autem do žst. Karlov pod Ještědem a auto parkovali u přejezdu. První dělník šel s mistrem za výpravčí pro časy průjezdů vlaků. Výpravčí se zeptala, co potřebují. Mistr se představil jménem firmy. Zaměstnanci zhotovitele byli oblečení v pracovním oděvu s firemním logem v předu na prsní kapse a vzadu na zádech;
 - s výpravčí hovořil pouze mistr. Mistr řekl výpravčí, že budou pracovat v km 13,9, a poprosil ji o časy průjezdu vlaků. Výpravčí je napsala na lístek. První čas průjezdu vlaků byl v 8:17 h, ale to neměla pracovní skupina ještě ani složené nářadí, teprve jedli;
 - v 8:17 h projel vlak směrem na Českou Lípou (Křižany). Další vlak měl jet až v 9:00 h, takže měli dost času pro přesun s nářadím, které z auta naložili na vozík a po kolejích jej od přejezdu převezli na cca 200 m vzdálené pracovní místo v km 13,9;
 - po přesunu na pracovní místo vše vyklidili mimo trať a čekali na průjezd vlaku v 9:00 h. Vlak projel směrem na Českou Lípou (Křižany);
 - po průjezdu vlaku mistr řekl, že je dost času na práci, že další vlak pojede v 10:50 h. Lístek s časy průjezdu vlaků měl mistr neustále u sebe, první dělník si proto s časy průjezdu nebyl jistý;
 - práci zahájil mistr, který měřil rozchodkou koleje a hledal přesně místo opravy. První dělník v té době držel hlídku, aby nedošlo k nehodě, stál na stráni cca 5 m od kolejí v oblouku, aby měl rozhled na obě strany tratě. Mistr byl od něho vzdálen 10 – 15 m. Druhý dělník stál na opačné straně od hlídky, na rovince směrem na Liberec (Karlov pod Ještědem);
 - poté, co mistr našel přesné místo opravy – propadlinu, přestal první dělník držet hlídku, vzal hever, šel k mistrovi zvednout kolejnici a pak zapnul elektrocentrálu. V té době trať nikdo nehlídal;
 - první dělník začal podbíjet pražce a hlídku převzal mistr, postavil se na stejné místo. Druhý dělník v té době pracoval v kolejišti, na místě vzdáleném asi 3 m

- směrem na Liberec (Karlov pod Ještědem) od prvního dělníka. Druhý dělník pracoval s motorovou utahovačkou, utahoval svěrky na kolejnici;
- během podbíjení pražců stál první dělník mimo koleje, čelem k údolí. Po pravé straně stál druhý dělník a po levé straně stál mistr;
 - první dělník viděl periferně mistra běžet blíž a slyšel jej křičet „Pozor vlak“, v ten moment viděl i vlak;
 - když už byl mistr u prvního, blíže postaveného dělníka, oba křičeli na druhého dělníka. Oba uhnuli před vlakem na stranu vnějšího oblouku;
 - druhý dělník byl otočen zády, pro velký hluk, který dělá elektrocentrála a motorová utahovačka, volání asi neslyšel, vůbec na něj nereagoval;
 - první dělník viděl, jak druhého dělníka srazil vlak. Druhý dělník asi ani nevěděl, že se vlak k němu zezadu blíží. Vlak ihned poté začal brzdit;
 - první dělník spolu s mistrem viděl, jak druhý dělník leží v koleji;
 - v té chvíli začal křičet první dělník na mistra, kolik je hodin. Ten se podíval na lístek a řekl, že tento vlak neměl vůbec jet;
 - mistr pak hned sám šel k druhému dělníkovi;
 - po zastavení vlaku strojvedoucí vystoupil a volal mobilem;
 - mistr běžel za strojvedoucím, pak se vrátil a řekl, že strojvedoucí volal záchranku;
 - následně si mistr uvědomil, že se musí uhnout pracovním autem kvůli hasičům a záchrance, vzal z bundy druhého dělníka, který toho dne řídil do Liberce, klíče od auta;
 - potom přijeli hasiči, doktoři a policie;
 - na otázku, jaká je odborná způsobilost prvního dělníka pro vykonávání práce, kterou dne 11. 10. 2013 vykonával, odpověděl, že byl na vstupní zdravotní prohlídce a dále v září roku 2012 na bezpečnostním školení v kabinetu v Ústí nad Labem, kde byl proškolen z bezpečnosti práce v kolejišti. Následně je každý leden ve firmě zhotovitele prováděno zaměstnancem společnosti SŽDC školení bezpečnosti práce. Poté dostávají oprávnění ke vstupu do kolejiště. Dále uvedl, že je oprávněn provádět práce vazače, tzn., že může uvázat břemeno, a to jej opravňuje ke vstupu do kolejiště, je na to vyškolen;
 - na otázku, proč při výkonu této práce nebyly zajištěny hlídky před projíždějícími vlaky, odpověděl první dělník, že hlídku drží mistr, ale ten zároveň i pracoval. Ale když hlídal, tak samozřejmě nepracoval;
 - na otázku, z jakého důvodu nebylo použito a zabezpečeno nějaké technické zabezpečení proti nehodě, první dělník odpověděl, že mají k dispozici záblesková světla, ale ta se používají, když jsou v kolejišti půl dne nebo celý den. Tentokrát to byla krátká doba. Spoléhalo na to, že vlak nepojede, neboť jej výpravčí nevedla.

Z protokolu o výslechu svědka – prvního dělníka, sepsaného zástupcem zhotovitele CH.T., mimo jiné dále vyplývá:

- první dělník byl přítomen při sepisování protokolu o výslechu svědka – mistra, takže se jej zástupce zhotovitele pouze dotázal, zda chce k těmto otázkám, popř. k úrazovém ději, sdělit nějaké další informace. První dělník odpověděl, že nikoliv.

Z podání vysvětlení k MU sepsaného DI s prvním dělníkem zhotovitele CH.T., mimo

jiné dále vyplývá:

- dělník byl před nástupem do práce dne 11. 10. 2013 odpočatý, bez psychického nebo fyzického stresu;
- osobně nemluvil s vrchním mistrem tratí SŽDC;
- při jednání s výpravčí v Karlově pod Ještědem byl v dopravní kanceláři jen mistr, výpravčí viděl první dělník jen v době, když vyšla za mistrem z dopravní kanceláře a říkala jim, jak se dostat k železničnímu přejezdu, v té době od ní stál asi 3 m, opřený o přední blatník auta. Mistr si z dopravní kanceláře přinesl lístek, na kterém byly napsány 3 vlaky. Výpravčí pak první dělník viděl ještě jednou, když za nimi při odjezdu auta vyběhla, aby jim oznámila ještě jeden vlak, který měl jet kolem osmé hodiny;
- po příjezdu k železničnímu přejezdu čekali na vlak v 8:17 h, mezitím posnídali a byli mistrem proškoleni z BOZP tak, jako každé ráno. Mistr jim sdělil plán práce, kam mají ustupovat z kolejiště, pracovní rizika, podbíjení pražců a toto školení podepsali;
- po průjezdu vlaku v 8:17 h naložili všechno potřebné nářadí na manipulační vozík a na něm je přesunuli na místo opravy. Tam vše vyndali z vozíku na pravou stranu od koleje. Mistr začal hledat přesné místo opravy, přitom jej dělníci hlídali, každý z jedné strany pracovního místa, asi 10 až 15 m od mistra. Pak začali pracovat, nejdříve oba dělníci podbíjeli pražce, mistr stál od nich asi 10 až 15 m směrem k tunelu, směr Křižany. Druhý dělník potom začal benzinovým utahovákem pracovat ještě asi o 3 m dál od prvního dělníka směrem ke Karlovu pod Ještědem;
- po nějaké době uslyšel první dělník křik mistra, že jede vlak. Otočil se směrem k mistrovi a uviděl jej, jak běží k němu a vlak je za ním asi 20 až 30 m;
- první dělník se snažil vyndat z koleje hever a přitom křičel na druhého dělníka, který jej však kvůli hluku elektrocentrály a benzinového utahováku neslyšel. Prvního dělníka stačil mistr strhnout vedle koleje, pak již jen viděl, jak vlak srazil hever a poté porazil druhého dělníka;
- od momentu, kdy první dělník uviděl vlak, tak strojvedoucí vlaku ani jednou nezahoukal, nehoukal, ani když vlak srazil hever, ale poté začal brzdit.

Z odpovědí na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplývá:

- první dělník byl oblečen do zelených montérek s reflexními pruhy na nohavicích pod kolenem a v místě práce si oblékl oranžovou reflexní bundu proti dešti;
- během hlídky nedělal mistr žádnou jinou práci;
- po nehodě viděl první dělník lístek s vlaky, který mistr dostal od výpravčí, vlak, který usmrtil druhého dělníka, mezi nimi nebyl;
- s vozíkem, na kterém vezli nářadí na místo opravy, manipulují vždy dva lidé, ale technologický postup pro jeho použití na provozované dopravní cestě první dělník neznal;
- s podmínkami pro výkon práce v jednotlivých traťových úsecích nebo v žst. se ZDD, TTP atd., pracovní skupinu většinou seznamoval stavbyvedoucí nebo mistr, někdy traťmistr, který je vezme na místo opravy. Dne 11. 10. 2013 jim vrchní mistr SŽDC dal jen papíry, jiní traťmistři jim ukazují místo práce, což je lepší pro ně i pro pracovní skupinu;
- kontroly u pracovní skupiny prováděl namátkově 1 až 2 x týdně stavbyvedoucí

zaměstnavatele, který provádí kontrolu pracovních ochranných pomůcek, kontroluje doklady o provádění denního školení a pracovní knížku a provádí zkoušku na alkohol. Dále první dělník uvedl, že při práci na Mostecku v roce 2012 jim kontroly kontrolovaly vstupy do kolejiště a občanské průkazy.

- Strojvedoucí vlaku Sv 101155, zaměstnanec dopravce – z Úředního záznamu PČR mimo jiné vyplývá:
 - dne 11. 10. 2013 nastoupil strojvedoucí do zaměstnání v žst. Liberec v 5:26 h, nahlásil se, převzal hnací vozidlo a začal vykonávat svoji práci;
 - toho dne jezdil strojvedoucí na trase Liberec – Křižany;
 - před vznikem MU strojvedoucí projížděl místem několikrát, buď s cestujícími, nebo bez nich;
 - když jel strojvedoucí s vlakem bez cestujících z Křižan, při výjezdu z malého tunelu v km cca 134 sledoval trať a návěsti vjezdového návěstidla za tunelem a najednou spatřil tři osoby pohybující se v kolejišti, ihned zahoukal a začal rychločinně brzdit;
 - dvě osoby stačily z kolejiště uskočit, zaměstnanec, který tam byl poslední v té řadě, vůbec nereagoval a zůstal v kolejišti až do nárazu;
 - vlaková souprava zastavila asi 150 m od místa střetnutí, strojvedoucí zajistil hnací vozidlo a šel se podívat, co se stalo, a cestou volal č. 112, kam sdělil, že došlo ke střetu s osobou a že sražená osoba nejeví známky života. Poté čekal na příjezd záchranných složek.

Z odpovědí na jednotlivé dotazy mimo jiné vyplývá:

- na příjezd záchranných složek čekal strojvedoucí s těmi dvěma zaměstnanci, kteří tam předtím pracovali, ten vyšší (pozn. zpracovatele – mistr zhotovitele), někam běžel, pak se zase vrátil, menší zůstal na místě. Strojvedoucí mezitím vyrozuměl výpravčí v žst. Karlov pod Ještědem o vzniku MU a pak se vrátil k HDV a vypnul motor, protože došlo k úniku chladicí kapaliny;
- osoby byly vedle sebe v kolejišti cca do 1,5 m, šířka kolejiště je 1435 mm. Osoba úplně vlevo, ta sražená, z pohledu strojvedoucího pracovala s nějakým zařízením, zřejmě s utahovákem. Zbylé dvě osoby jakoby tomu sraženému něco podávaly, byly u sebe;
- sražená osoba před střetem z pohledu strojvedoucího stála u levé kolejnice, šikmo levým bokem, zády k hnací soupravě a držela utahovák. Sražená osoba byla úplně ve výstražném oblečení, oranžové barvy kompletně. Zbylé dvě osoby byly ve firemních montérkách s výstražnými pruhy a prvky;
- strojvedoucí na místě vzniku MU mluvil jenom s jedním dělníkem, s tím vyšším (pozn. zpracovatele – mistr zhotovitele). Sdělil mu, že už zavolal záchranku, a on strojvedoucímu řekl, že tam neměl jet a ukazoval mu papír s časovými údaji. Strojvedoucí dále uvedl, že neví, co to bylo za údaje;
- na otázku, zda si všiml zabezpečení práce v kolejišti, strojvedoucí uvedl, že žádná výstražná návěstidla při jízdě vlaku nespatriil, ani nevěděl o tom, že tam v kolejišti probíhají práce. Ze žst. Křižany jel povolenou rychlostí $60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, měl nastavenou automatickou regulaci rychlosti. Po výjezdu z tunelu, který je také v oblouku, následovala přímá kolej a pak začínal pravotočivý oblouk, takže po výjezdu z tunelu dal zvukové znamení a náhle spatřil osoby

v kolejišti, znovu dal zvukové znamení a zavedl rychločinné brzdění.

ze Zázpisu se zaměstnancem dále mimo jiné vyplývá:

- dne 11. 10. 2013 nastoupil strojvedoucí na svou plánovanou směnu, byl odpočatý a nebyl v psychickém nebo fyzickém stresu;
 - pro práci strojvedoucího má odbornou a zdravotní způsobilost;
 - před MU projížděl dne 11. 10. 2013 tím místem několikrát a žádného pohybu cizích osob si nevšiml;
 - strojvedoucí při vedení vlaku Sv 101155 při vjezdu do žst. Karlov pod Ještědem v oblouku náhle spatřil 3 osoby pohybující se v kolejišti, odhadem na vzdálenost 50 m;
 - strojvedoucí okamžitě použil zvukové výstražné znamení a zavedl rychločinné brzdění. Dvě osoby stačily opustit kolejiště, třetí osoba pracující s pracovním strojem nereagovala na zvukové znamení a přijíždějící vlak. Došlo ke střetu s touto osobou. Vlaková souprava zastavila cca 150 m za místem střetu;
 - strojvedoucí vznik MU oznámil na č. 112, výpravčí žst. Karlov pod Ještědem a strojmistři;
 - při čekání na záchranné složky strojvedoucí předběžně zkontroloval stav hnacího vozidla se zjištěním, že došlo k úniku chladicí kapaliny. Vypnul spalovací motor a vlakový zabezpečovač. Ostatní prvky zůstaly v poloze jako bezprostředně po zastavení vlaku;
 - následně byl strojvedoucí vystřídán a odvezen na PČR k výsledku.
- Vrchní mistr SŽDC, OŘ Hradec Králové, ST Liberec – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
- dne 11. 10. 2013 zastupoval vrchní mistr ST Liberec svého nadřízeného, který měl dovolenou. Pro výkon své funkce měl odbornou a zdravotní způsobilost, byl seznámen s místními poměry a při nástupu do práce toho dne nepociťoval žádný psychický ani fyzický stres;
 - po nástupu do zaměstnání dne 11. 10. 2013 zadával práci firmám, které v ten den pracovaly v obvodu ST Liberec, a také vlastním zaměstnancům. Téhož dne rovněž probíhala i inventura materiálu na provozním středisku a vrchní mistr rovněž vyhodnocoval ve své kanceláři v Jablonném v Podještědí závady zjištěné dne 10. 10. 2013 jízdou měřicího vozu v traťovém úseku Liberec – Křižany;
 - kolem 7. h se za vrchním mistrem dostavil vedoucí prací firmy CH.T. (pozn. zpracovatele – mistr zhotovitele), kterému předal seznam závad z jízdy měřicího vozu ze dne 10. 10. 2013 k jejich odstranění. Na výpisu byly km polohy jednotlivých závad, specifikace v jednotlivých parametrech (hodnoty rozchodu koleje, zborcení koleje, termíny odstranění závad a poznámky);
 - asi v 9:45 h se vrchní mistr dozvěděl o smrtelném pracovním úrazu zaměstnance zhotovitele v žst. Karlov pod Ještědem. V tu dobu očekával vrchní mistr stavbyvedoucího zhotovitele, se kterým měl domluvenou přejímku již provedených prací a dále kontrolu současně probíhajících prací. Po jeho příjezdu odjeli společně na místo MU;
 - v žst. Karlov pod Ještědem se vrchní mistr zúčastnil vyšetřování MU a poté v místě vzniku MU provedl měření GPK;

- v žst. Karlov pod Ještědem prováděli zaměstnanci zhotovitele dne 11. 10. 2013 odstraňování závad zjištěných jízdou měřicího vozu, a to konkrétně podbíjení jednotlivých dřevěných pražců. Práce byly prováděny na základě Rámcové smlouvy (pozn. zpracovatele – viz kap. 3.2.4 této zprávy);
- vrchní mistr dne 10. 10. 2013 provedl zápis do Stavebního deníku, který se nacházel u zaměstnance zhotovitele, ve kterém uvedl, že před zahájením prací byl mistrovi zhotovitele předán seznam žst. v obvodu TO Jablonné v Podještědí s telefonním seznamem, seznamy oblouků, seznamy výhybek a seznamy přejezdů. Dále bylo do deníku zapsáno, že vedoucí prací se před začátkem prací ohlásí výpravčímu a s ním si dohodne další náležitosti v souladu s předpisem SŽDC Bp1;
- vrchní mistr byl dne 11. 10. 2013, dle svého vyjádření, z důvodu zastupování svého nadřízeného tak značně pracovní vytížen, že při zajišťování ustanovení čl. 181 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1 vyrozuměl všechny dopravní zaměstnance o práci CPS ve svém obvodu, s výjimkou výpravčí v žst. Karlov pod Ještědem, na kterou, z pro něj nepochopitelných důvodů, zapomněl;
- bezpečnostní opatření pro práci na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě od firmy CH.T., nikdo nepožadoval.

Z podání vysvětlení k MU sepsaného DI s vrchním mistrem SŽDC, mimo jiné dále vyplývá:

- vrchní mistr zná obsah Rámcové smlouvy a má jí u sebe k dispozici;
- dne 10. 10. 2013 bylo prováděno měření GPK měřicím vozem na traťovém úseku Liberec – Křižany. Výstupní dokument „Měřicí vůz a měřicí drezína“ zpracoval a podepsal po jízdě měřicího vozu vrchní traťmistr SŽDC, s uvedením zjištěných závad a termínem odstranění největších závad;
- zadání prací v úseku Křižany – Karlov pod Ještědem předal vrchní mistr uvedeným dokumentem „Měřicí vůz a měřicí drezína“ zástupci zhotovitele, dle svého vyjádření, mistrovi – vedoucímu prací, který se k němu dostavil dne 11. 10. 2013 ráno. Zadání prací předal mistrovi zhotovitele na základě domluvy se stavbyvedoucím zhotovitele, že mistr je od stavbyvedoucího pověřen k jeho převzetí. Mistr zhotovitele písemné pověření nepředložil;
- vrchní mistr věděl, že v Rámcové smlouvě stanovil provozovatel dráhy vedoucímu prací stavbyvedoucího a ještě dalšího zaměstnance, nikoliv však mistra zhotovitele;
- vrchní mistr jednal s mistrem zhotovitele jako s vedoucímu prací již dne 10. 10. 2013, kdy předpokládal, že po jízdě měřicího vozu bude nutné zjištěné závady neprodleně odstranit a že to provede mistr zhotovitele se svou pracovní skupinou. Z tohoto důvodu mu předal toho dne písemně potřebnou dokumentaci pro provedení práce a provedl zápis do Stavebního deníku. Zástupce zhotovitele převzetí dokumentů nepodepisoval;
- dle vyjádření vrchního mistra zpravuje zhotovitele o rizicích a přijatých opatření pro práci na zařízení dráhy SŽDC tak, že před předáním práce sdělí ústně informace o místních podmínkách ve vztahu k vykonávané práci;
- kontrolu hotové práce od zhotovitele prováděl vrchní mistr při převzetí vždy se stavbyvedoucím zhotovitele, písemně se to evidovalo ve Stavebním deníku zhotovitele. Kontroly při výkonu práce zhotovitele vrchní mistr dle svého

- vyjádřené prováděl, ale nikde nedokumentoval;
- v pracovním obvodu TO Jablonné v Podještědí pracoval mistr zhotovitele jako vedoucí prací dne 10. 10. 2013 prvně;
 - dne 11. 10. 2013 byly CPS prováděny v TO Jablonné v Podještědí tyto práce:
 - zajištění odstranění závad po měřicím voze v úseku Křižany – Karlov pod Ještědem, provádělo sdružení CH.T. + GJW Praha (mistr zhotovitele),
 - výřez porostů v úseku Křižany – Karlov pod Ještědem, prováděl IM STAV Praha,
 - výměna pražců v žst. Křižany, provádělo sdružení CH.T. + GJW Praha.
 - Stavbyvedoucí, zaměstnanec zhotovitele – z podání vysvětlení k MU sepsaného DI se stavbyvedoucím zhotovitele mimo jiné vyplývá:
 - stavbyvedoucí zná výše uvedenou Rámcovou smlouvu „Operativní drobná údržba a odstraňování závad u ST Liberec“ ze dne 4. 4. 2013 včetně 2 příloh, vedenou pod č. smlouvy objednavatele S 640 049 300 13 a také pod č. smlouvy zhotovitele 12309/13;
 - na dotaz stavbyvedoucí sdělil, že vedoucím prací pracovní skupiny v žst. Karlov pod Ještědem dne 11. 10. 2013 nebyl on sám, protože dokončoval administrativu k akci – strojní čištění na trati Turnov – Sychrov, ale mistr zhotovitele, kterého toho dne stavbyvedoucí činností vedoucího prací pověřil;
 - v době nepřítomnosti stavbyvedoucího na stavbě je mistr vedoucím prací pracovní skupiny a provádí proškolení BOZP, které se dokumentuje v Dokladu o denním proškolení zaměstnanců BOZP, jenž stavbyvedoucí vždy na začátku týdne podepíše. V době přítomnosti stavbyvedoucího na stavbě u pracovní skupiny je mistr vedoucím prací, stavbyvedoucí jej kontroluje a denní proškolení o BOZP je prováděno společně oběma;
 - stavbyvedoucímu bylo známo, že provozovatel dráhy SŽDC určil v Rámcové smlouvě jako vedoucí prací stavbyvedoucího a vedoucího výroby zhotovitele;
 - dle vyjádření stavbyvedoucího byl mistr zhotovitele ve funkci vedoucí prací oprávněn jednat s vrchním mistrem SŽDC v TO Jablonné v Podještědí;
 - dne 11. 10. 2013 provedl, dle vyjádření stavbyvedoucího, denní proškolení BOZP mistr, který byl k tomu proškolen a stavbyvedoucí určen jako vedoucí prací;
 - identifikace vedoucího prací – stavbyvedoucího vrchním mistrem SŽDC v TO Jablonné v Podještědí neproběhla, neboť se znali z podobných akcí již z předchozích let, zda byla provedena identifikace mistra zhotovitele jako vedoucího prací stavbyvedoucí, nevěděl;
 - stavbyvedoucí o prokazatelném vyrozumění o rizicích a přijatých opatření před zahájením prací nevěděl, ale za zhotovitele vytváří vlastní seznam rizik pro každou stavbu (drobnou údržbu) zvlášť, ten je pak dáván při jeho proškolení k podpisu zaměstnancům pracovní skupiny, která jej má k dispozici ve služebním automobilu;
 - celkové objednávky před zahájením prací přebírá a převzetí potvrzuje stavbyvedoucí. Zadávatel prací pro jednotlivé úseky (podle konkrétních zjištěných závad) přebírá také mistr. Pověření pro mistra se nevydává, vyplývá to z jeho pozice „vedoucí prací“ na základě zkoušky SŽDC F-01 „Vedoucí prací

- na železničním spodku a svršku“;
- stavbyvedoucí si vede detailkoholovou knihu o provádění detailkoholových zkoušek u vlastních zaměstnanců, dále provádí vizuální kontrolu vlastních zaměstnanců minimálně jednou týdně, písemnou evidenci ale nevede. Vedoucí výroby střediska údržby vede dokumentaci o vlastních kontrolách;
 - technologický postup pro použití lehkého kolejového prostředku není písemně zpracován, ale zaměstnanci pracovní skupiny věděli, jak s ním mají pracovat a obsluhovat jej;
 - zaměstnanci pracovní skupiny jsou seznamováni pro výkon práce v jednotlivých úsecích převzetím potřebné dokumentace při zadávání práce, případně získáním informací od výpravčích při sjednávání prací a někdy i prohlídkou pracovního místa s traťmistrem;
 - v minulosti byla u pracovní skupiny vedoucího prací – stavbyvedoucího prováděna kontrola objednavatelem SŽDC z OŘ Hradec Králové, výsledek kontroly byl vždy sdělen ústně. Během kontrol nebyly zjištěny nedostatky; dle vyjádření stavbyvedoucího byla pracovní skupina vybavena návěstními pomůckami v souladu s předpisem SŽDC D1.

3.1.2 Jiné osoby

- Administrativní ředitel, zaměstnanec zhotovitele – z podání vysvětlení k MU sepsaného DI mimo jiné vyplývá:
 - administrativní ředitel má k dispozici Rámcovou smlouvu „Operativní drobná údržba a odstraňování závad u ST Liberec“ ze dne 4. 4. 2013 včetně 2 příloh, vedenou pod č. smlouvy objednavatele S 640 049 300 13 a také pod č. smlouvy zhotovitele 12309/13 h, dle jeho vyjádření nemá uvedená smlouva další přílohy;
 - dle vyjádření administrativního ředitele byl vedoucím prací dne 11. 10. 2013 v žst. Karlov pod Ještědem stavbyvedoucí zhotovitele, a to na základě ustanovení Rámcové smlouvy, ve které určil provozovatel dráhy SŽDC do funkce vedoucí prací 2 konkrétní osoby zhotovitele, a to vedoucího výroby střediska údržby a stavbyvedoucího;
 - administrativní ředitel nevěděl, kdo dne 11. 10. 2013 jednal s vrchním mistrem TO Jablonné v Podještědí jako zástupce zhotovitele o provádění práce v žst. Karlov pod Ještědem, ale oprávněn k tomu byl stavbyvedoucí;
 - denní proškolení zaměstnanců z BOZP provedl dne 11. 10. 2013 mistr zhotovitele, který byl pověřen vedením prací stavbyvedoucí zhotovitele po dobu jeho nepřítomnosti na stavbě.
 - o rizicích a přijatých opatřeních pro práci na zařízení dráhy SŽDC objednavatel SŽDC vyznamenal zhotovitele CH.T. dne 11. 5. 2010 dokumentem „Informace o rizicích“;
 - zhotovitel CH.T. má svůj vlastní podrobnější seznam rizik, tento seznam rizik je pravidelně zařazen do pravidelného osnovy školení zaměstnanců prováděného 1x ročně v lednu nebo v únoru;
 - zhotovitel provádí a eviduje kontroly vlastních zaměstnanců podle plánu kontrol, a to jak na úrovni vedoucích středisek, tak i na úrovni celé společnosti v rámci

systemu ISO kvality a bezpečnosti práce;

- oprávnění k provádění denního proškolení BOZP jsou všichni vedoucí provozní pracovníci CH.T., kteří jsou k tomuto účelu pravidelně školeni a přezkušováni odborně způsobilou osobou. Mezi těmito vedoucími pracovníky je i stavbyvedoucí a mistr zhotovitele;
- zhotovitel nemá vnitřní předpis ani technologický postup pro manipulaci s lehkými kolejovými prostředky, např. s lehkým vozíkem;
- firma CH.T. na úrovni vedení společnosti – administrativního ředitele, neviduje ze strany zadavatele žádné výsledky kontrol na akcích údržby železniční infrastruktury;
- vybavení pracovní skupiny návěstními pomůckami se řídí předpisem SŽDC D1, zda měla tyto pomůcky k dispozici pracovní skupina dne 11. 10. 2013 v žst. Karlov pod Ještědem, nebylo administrativnímu řediteli známo.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

V přijatém systému bezpečnosti provozovatel dráhy stanovil podmínky, které musí být ve smlouvách s dodavateli (CPS) zapracovány. Z hlediska zajištění bezpečnosti při práci nebo jiné činnosti na provozované nevyložené dopravní cestě se jedná o smluvní vazbu na dodržování vztažných technologických postupů obsažených zejména v následujících vnitřních předpisech provozovatele dráhy:

- předpis SŽDC (ČD) Op 16, jenž byl platný v době uzavření Rámcové smlouvy (pozn. zpracovatele – viz kap. 3.2.4 této zprávy), a to do 30. 9. 2013, kdy byl s účinností od 1. 10. 2013 nahrazen předpisem SŽDC Bp1.
- předpis SŽDC D1
- předpis SŽDC Ob1
- Směrnice SŽDC č. 50.

Předpis SŽDC (ČD) Op 16 v čl. 93 a 94 (nahrazen předpisem SŽDC Bp1 čl. 91 a 92) stanovuje podmínky vstupu osob do prostor sítě provozované železniční dopravní cesty, která není přístupná veřejnosti, a to s odkazem na ustanovení předpisu SŽDC Ob1. Dále obsahuje ustanovení o činnosti dodavatelů v objektech a prostorách dráhy s tím, že tato činnost musí být plně v souladu s právními předpisy, vyhláškami, platnými normami a interními předpisy provozovatele dráhy a může být vykonávána pouze na základě písemně sjednané smlouvy. Tato smlouva pak mimo jiné musí obsahovat konkrétní ujednání k zajištění bezpečnosti při práci, stanovení odpovědných zaměstnanců, vedoucího práce (prací) a způsobu kontroly, včetně případných sankcí. Smlouva dále musí obsahovat vzájemnou oboustrannou písemnou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech zaměstnanců. Rovněž stanovuje podmínku odborné způsobilosti vedoucího práce (prací) dle předpisu provozovatele dráhy. Podmínky zachování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v provozované železniční dopravní cestě stanovuje část čtvrtá tohoto předpisu.

Předpis SŽDC (ČD) Op 16 (následně předpis SŽDC Bp1) mj. vymezuje a definuje v čl. 5 odborné pojmy:

- „Odborně způsobilá osoba (dle předpisu SŽDC Bp1 i zaměstnanec) – osoba

určená provozovatelem dráhy nebo dopravcem, zajišťující při provozování dráhy nebo drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, která je odborně způsobilá podle právního předpisu a podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy pro činnosti při provozování dráhy nebo podle právního předpisu a podle vnitřního předpisu dopravce pro činnosti při provozování drážní dopravy.“

V předpisu SŽDC Bp1 je tento pojem obdobně definován v čl. 23.

- *„Vedoucí práce – zaměstnanec (osoba) určený vedoucím zaměstnancem, případně vedoucí zaměstnanec sám.“*

Předpis SŽDC Bp1 čl. 42 definuje odchylně pojem: *„vedoucí prací“ – zaměstnanec určený vedoucím zaměstnancem, který řídí činnost skupiny zaměstnanců, případně vedoucí zaměstnanec sám.“*

- *„Pracovní skupina – je skupina dvou a více společně pracujících zaměstnanců, musí mít vždy určeného vedoucího práce.“*

Předpis SŽDC Bp1 čl. 27 definuje odchylně pojem: *„pracovní skupina – dva nebo více zaměstnanců kteří provádějí společnou práci v provozované dopravní cestě, přičemž jeden ze zaměstnanců musí být vedoucím prací.“*

- Předpis SŽDC Bp1 v čl. 9 k vymezení základních pojmů předesílá:
„Při dorozumívání mezi zaměstnanci je bezpodmínečně nutné zamezit omylům a nedorozuměním. Proto jsou v jednotlivých člancích vymezeny a dále používány odborné pojmy, které se musí důsledně dodržovat. Záměna určeného významu těchto pojmů není v souvislosti s výkonem práce dovolena.“

Směrnice SŽDC č. 50 konkretizuje požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců dodavatele s vymezením pro jednotlivé činnosti a způsobu jejího dosažení a dále podmínku jejich zdravotní způsobilosti. Mimo jiné rovněž vykládá v čl. 2.2 pojem odborně způsobilá osoba – osoba určená provozovatelem dráhy nebo dopravcem, zajišťující při provozování dráhy nebo drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy a dále v čl. 2.7 pojem vedoucí prací – odborně způsobilý zaměstnanec dodavatele s příslušnou odbornou zkouškou dle Směrnice.

Předpisem SŽDC Ob1 upravuje provozovatel dráhy podmínky vstupu osob do prostor dráhy veřejnosti nepřístupných, kdy vztažný případ vstupu zaměstnanců dodavatelů podmiňuje dle čl. 11 vydáním průkazu pro vstup do těchto prostor. V čl. 30 písm. d) se stanoví, že osoby, které nejsou zaměstnanci SŽDC a které se budou na základě smluvního vztahu pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních SŽDC, včetně provozované dopravní cesty, jsou povinny být po dobu pohybu v prostorech, objektech a zařízeních SŽDC včetně provozované dopravní cesty, viditelně označeny průkazem. Čl. 32 tohoto předpisu pak stanoví podmínky, za kterých lze pro tyto osoby průkaz vydat, a čl. 48 stanovuje oprávnění zaměstnanců provozovatele dráhy vyzvat všechny osoby, které se pohybují na dráze, v obvodu dráhy a v prostorech SŽDC v obvodu dráhy ve smyslu ustanovení § 4a zákona č. 266/1994 Sb., k předložení dokladů opravňujících je ke vstupu do těchto prostor. V čl. 49 a 50 dále předpis stanoví další postup v případě, kdy tyto doklady nebudou předloženy, resp. v případě neoprávněného vstupu.

Předpis SŽDC D1 v čl. 264 ukládá zaměstnancům vykonávajícím dopravní službu jednat ve smyslu předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny tak, aby byla zaručena bezpečnost,

pravidelnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy. Dále je v tomto článku konstatováno, že každý zaměstnanec vykonávající dopravní službu je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.

Ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. ukládá provozovateli dráhy zavést systém bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování. Šetřením bylo zjištěno, že provozovatel dráhy má tento systém zavedený a vydal mj. vnitřní předpisy o provozování dráhy, jejichž součástí jsou technologické postupy, uvedené ve vnitřním předpisu SŽDC Bp1, jimiž se řídí činnosti při zajišťování bezpečnosti zaměstnanců pracujících a pohybujících se za provozu v kolejišti. V rozsahu znalostí jednotlivých ustanovení tohoto předpisu je pro pracovní činnosti CPS předepsána znalost osobám stanoveným na základě smluvního vztahu, a to v rozsahu, který je rovněž dán smluvním vztahem. V Rámcové smlouvě ani v jejich dodatcích nebyly do doby vzniku předmětné MU provozovatelem dráhy stanoveny osoby zhotovitele, ani rozsah jim stanovených znalostí ustanovení tohoto předpisu. Rozsah znalosti pro v úvahu přicházející osoby si tak zhotovitel stanovil sám.

Na základě dalších zjištěných skutečností DI konstatuje, že provozovatel dráhy nezajistil dodržování výše uvedených technologických postupů, a tím i zavedeného systému bezpečnosti provozování dráhy.

Nedostatky byly zjištěny.

Ustanovení § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. ukládá dopravcům zavést systém bezpečnosti provozování drážní dopravy a zajistit jeho dodržování. Šetřením bylo zjištěno, že dopravce zúčastněný na MU má tento systém zaveden a v jeho dodržování nebyly při šetření vzniku této MU ze strany dopravce zjištěny nedostatky.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce. Odborná způsobilost zaměstnanců zhotovitelů (CPS) je na základě uvedených právních předpisů aplikována ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy, a to včetně převedení odpovědnosti za její zabezpečení z provozovatele dráhy na zhotovitele.

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

V době vzniku předmětné MU byli všichni zaměstnanci provozovatele dráhy SŽDC a zaměstnanci zhotovitele ve smluvním vztahu s provozovatelem dráhy SŽDC zúčastnění na MU a provádějící činnosti při provozování dráhy a organizování drážní dopravy odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce, kromě mistra zhotovitele. Mistr zhotovitele vykonával před vznikem MU činnost vedoucího prací, pro kterou měl sice předepsanou kvalifikaci, ale nebyl provozovatelem dráhy v Rámcové smlouvě pro výkon této činnosti určen, ve smyslu ustanovení § 1 písm. p) vyhlášky č. 173/1995 Sb., aplikovaného do vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽDC D1 čl. 54, 55, SŽDC Bp1 čl. 23, 42, 92.

Nedostatek byl zjištěn.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Technologické postupy pro kontrolní činnost dopravce jsou obsaženy v jeho vnitřních předpisech a dalších opatřeních. V jejich dodržování nebyly v souvislosti s příčinami a okolnostmi vzniku předmětné MU zjištěny ze strany dopravce nedostatky.

Provozovatel dráhy nezajistil před vznikem předmětné MU svou kontrolní činností, jejíž zásady jsou obsaženy v jeho vnitřních předpisech a dalších přijatých opatřeních, dodržování přijatého systému bezpečnosti. Zejména nezajistil, aby činnosti při provozování dráhy dle ustanovení § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb. vykonávaly osoby odborně způsobilé. Dále nezajistil dodržování technologických postupů pro kontrolní činnost dle vnitřního předpisu SŽDC Bp1 tím, že vedoucí prací, zaměstnanec zhotovitele určený k vykonávání této činnosti provozovatelem dráhy, který měl řídit dne 11. 10. 2013 na provozovaném nevyloženém záhlaví v žst. Karlov pod Ještědem zaměstnanec pracovní skupiny při výkonu práce, tuto činnost osobně nevykonával a nechal se zastupovat mistrem zhotovitele. Ten sice měl pro uvedenou činnost kvalifikaci, ale nebyl pro ni provozovatelem dráhy určen, tedy ve smyslu ustanovení § 1 písm. p) vyhlášky č. 173/1995 Sb. nebyl pro činnost vedoucího prací odborně způsobilý. Jak z vyjádření zaměstnanců zhotovitele při šetření příčin a okolností vzniku předmětné MU vyplynulo, jednalo se u zhotovitele o běžnou praxi, kterou provozovatel dráhy v rámci své kontrolní činnosti nezjistil, popř. ji na úrovni osob pověřených stavebním dozorem a uvedených v Rámcové smlouvě toleroval.

Provozovatel dráhy vykázal za období od 1. 1. 2013 do 30. 9. 2013 provedení celkem 28 kontrol na činnost CPS, konkrétně u zhotovitele CH.T. Kontroly dle vyjádření provozovatele dráhy byly zaměřeny na kontrolu výlukových prací, kontrolu prací při výměně pražců, podbíjení pražců, výřezu porostů a správného provedení prací při jejich přebírání. Celkem bylo provedeno 28 kontrol, všechny s výsledkem bez závad.

Zhotovitel CH.T. předložil Zápis z prověrky BOZP ze dne 19. 4. 2013 se zaměřením kontroly dle Metodického pokynu k provádění kontrolní činnosti v oblasti BOZP vydaného zaměstnavatelem. Předmětem kontroly byla kontrola školení BOZP a kontrola „Knihy kontrol střediska“ se závěrem školení provedeno v určených termínech a kontrola BOZP prováděna dle metodického pokynu CH.T.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy SŽDC byly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Děčín východ – Česká Lípa hl. n. – Liberec, je Česká republika. Funkci vlastníka plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

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

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

Dopravcem vlaku Sv 101155 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 17. 9. 2003, č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.: L/2003/9000.

Dopravce byl držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 28. 2. 2013, č.j.: DUCR-10215/13/Kb, ev. č.: OSD/2013/122, s platností do 27. 2. 2018.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo PDD 9001/09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 21. 8. 2013, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění.

Činnosti při provozování dráhy na provozované nevyložené dopravní cestě byly zhotovitelem prováděny na základě RÁMCOVÉ SMLOUVY „Operativní drobná údržba a odstraňování závad u ST Liberec“, uzavřené mezi objednavatelem „Správa železniční dopravní cesty, státní organizace“ a zhotovitelem: Sdružení „Sdružení na údržbu u ST Liberec“ zastoupené společnostmi „Chládek & Tintěra, a. s.“ a „GJW Praha spol. s r. o.“ ze dne 4. 4. 2013, pod č. smlouvy objednavatele: S 640 049 300 13, č. smlouvy zhotovitele: 12309/13 včetně příložených příloh:

- Příloha č. 1 Výkaz výměr „Operativní drobná údržba a odstraňování závad u ST Liberec“;
- Příloha č. 2 Plná moc k zastupování GJW Praha spol. s r. o., při jednání.

Sjednané činnosti pak byly konkretizovány Měsíční objednávkou prací na měsíc říjen 2013 na základě článku 3.3. smlouvy číslo S 640 049 300 13 k provedení prací – odstranění závad po jízdě měřicího vozu v STO Jablonné v Podještědí v termínu 10. až 31. 10. 2013 na trati Česká Lípa – Liberec a Liberec – Hrádek na Nisou.

V bodě 1.2 písm. c) výše uvedené rámcové smlouvy jsou do funkce „vedoucí prací“ určeny 2 konkrétní osoby zhotovitele, a to vedoucí výroby střediska údržby a stavbyvedoucí. Ve skutečnosti vystupoval před vznikem předmětné MU při plnění této smlouvy s vědomím provozovatele dráhy a zhotovitele jako vedoucí prací mistr zhotovitele, jenž pro tuto činnost nebyl provozovatelem dráhy určen.

V bodě 2.5 výše uvedené Rámcové smlouvy je ustanovení:

„Zhotovitel se zavazuje respektovat změny předpisů objednavatele a norem, které se týkají předmětného provádění prací a jejich součástí, i pokud k nim dojde během provádění prací a budou objednavatelem uplatněny. Tyto změny se budou řešit písemnými dodatky k této smlouvě.“

Od 1. 10. 2013 vstoupil v platnost vnitřní předpis SŽDC Bp1, jimž byla zrušena platnost vnitřního předpisu SŽDC Op 16. Přestože se jedná o stěžejní předpis pro zajišťování bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, nebyl před platností předpisu Bp1, ani do doby vzniku předmětné MU, uzavřen písemný dodatek k Rámcové smlouvě, jímž by byla tato změna provozovatelem dráhy uplatněna.

V dodržování ustanovení Rámcové smlouvy byly zjištěny nedostatky.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení ustanovení těchto právních předpisů:

- § 4a odst. 1 zákona č. 266/18994 Sb.:
1) Nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy... vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejností přístupná...
- § 22 odst. 1 písm. a), c) 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“;
c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou ... odborně způsobilé“;
- § 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“;
- § 2 odst. 1 písm. b), odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
„Prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy
1 b) stanovení odpovědnosti vedoucích zaměstnanců a zaměstnanců provozovatele dráhy za bezpečnost při provozování dráhy a organizaci drážní dopravy, zejména za zajištění bezpečné obsluhy dráhy, údržby součástí dráhy pro bezpečné provozování dráhy, zajištění kontroly bezpečné obsluhy dráhy - organizování drážní dopravy, zajištění kontroly jakosti dodávek materiálu a výrobků pro provozování dráhy s vlivem na bezpečnost provozu a za kontrolu činnosti subdodavatelů“;
- § 10 odst. 3 písm. d), odst. 4, odst. 5 písm. g, h) vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
„3) Při zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události pověřená osoba vyhodnocuje podle povahy mimořádné události zejména
d) vysvětlení zúčastněných zaměstnanců ke vzniku mimořádné události v souvislosti s plněním pracovních úkolů a případná vyjádření dalších osob“;
- *„4) Na základě rozboru skutečností podle odstavce 3 a jejich porovnáním se vztažnými skutečnostmi stanovenými technickými specifikacemi technické a provozní propojenosti, technickými předpisy, harmonizovanými nebo určenými technickými normami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy nebo dopravce pověřená osoba stanoví ve vyhodnocení příčinu vzniku mimořádné události a navrhne odpovědnost za její vznik;*
- *„5) Vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události obsahuje skutečnosti, prokázané a zadokumentované při zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, zejména*
g) zjištěné údaje, příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události...;
h) určení odpovědnosti za vznik mimořádné události...“;
- § 1 písm. p) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Výklad některých pojmů“
Pro účely této vyhlášky se rozumí:
odborně způsobilou osobou osoba určená provozovatelem dráhy nebo dopravcem,

zajišťující při provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy činnosti přímo ovlivňující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, která je odborně způsobilá podle právního předpisu a podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy pro činnosti při provozování dráhy nebo podle právního předpisu a podle vnitřního předpisu dopravce pro činnosti při provozování drážní dopravy“;

- § 2 odst. 3, 4 vyhlášky č.173/1995 Sb.
*„3) Dráha musí být pro zajištění své provozuschopnosti pravidelně kontrolována a udržována. Organizovat udržování dráhy, zajišťovat a kontrolovat stanovené technické parametry součástí dráhy mohou jen osoby odborně způsobilé.
4) K zajištění činností a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na zabezpečení dráhy, obsluze dráhy a organizování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci provozovatele dráhy, slouží technologické postupy, obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy“;*
- § 67 odst. 2 vyhlášky č. 173:
2) Osoba, která při své pracovní činnosti dává návštěi nebo se jimi řídí, musí být odborně způsobilá.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace:

- Část B. Zajišťování údržby a dodávek materiálu
Postupy pro vymezení odpovědnosti za údržbu:
„3. Delegování odpovědnosti, pokud se údržba provádí dodavatelsky, je provedeno příslušnou Smlouvou o dílo a kvalifikační požadavky a požadavky na odbornou způsobilost jsou dány Směrnicí SŽDC č. 50 „Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty“.
- Část G. Zabezpečení řízení vedením podniku na různých úrovních
Postupy pro zjištění a řízení dopadů jiných řídicích činností na systém zajišťování bezpečnosti:
„a) Vedoucí zaměstnanci odpovídají v rámci své řídicí působnosti, zejména za plnění povinností stanovených právními předpisy, technickými předpisy a normami, vnitřními předpisy SŽDC nebo jinými řídicími akty. Jedná se zejména o přijetí včasných a účinných opatření k zajištění bezpečného provozování dráhy, včetně vypracování vnitřních předpisů nebo jiných dokumentů týkající se této oblasti“.
- Část L. Postupy zajišťující dodržování existujících, nových a změněných technických a provozních norem nebo jiných závazných podmínek
Požadavky související s bezpečností a odpovídajících typu a rozsahu provozu:
„Vedoucí zaměstnanci organizačních složek ... odpovídají za vypracování vnitřních předpisů provozovatele dráhy. Ustanovení těchto vnitřních předpisů musí být v souladu s ustanovením právních předpisů...“.

- Část W. Údržba a provoz systému řízení a zabezpečení dopravy
„4) Pravidla pro bezpečný provoz a údržbu systému řízení a zabezpečení dopravy ... jsou zajištěna systémem ověřování znalostí, školením, kontrolní činností a přijímáním opatření na základě jejich výsledků, případně na základě stanovení příčin a okolností vzniku mimořádných událostí“.

Vnitřní předpis SŽDC D1:

- Čl. 261
„Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování. Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté o přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi“;
- Čl. 264
„Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy. Každý zaměstnanec, vykonávající dopravní službu, je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti“;
- Čl. 358
„Vstup do služebních místností je dovolen pouze těm zaměstnancům SŽDC, kteří tam vykonávají dopravní službu, těm zaměstnancům SŽDC nebo dopravcům, kteří do nich vstupují z pracovních důvodů a popř. cizím osobám, které se prokáží dokladem opravňujícím ke vstupu do prostor SŽDC veřejnosti nepřístupných.“;
- Čl. 359
„Vstup a vjezd do prostor SŽDC veřejnosti nepřístupných je zakázán; pohybovat se v kolejišti, resp. po provozované dopravní cestě mohou jen zaměstnanci SŽDC, kteří jsou držiteli Průkazu zaměstnance SŽDC, který je k tomu opravňuje, zaměstnanci dopravců, příslušníci integrovaného záchranného systému při zásahu a osoby, které se prokáží příslušným oprávněním.“

Vnitřní předpis SŽDC Bp1:

- Čl. 4
„Tento předpis je ve stanoveném rozsahu znalosti závazný pro každého zaměstnance SŽDC, který vykonává nebo má vykonávat činnosti v prostorách SŽDC nebo na železniční dráze provozované SŽDC. Zaměstnanci SŽDC vykonávající pracovní činnosti mimo prostor SŽDC se musí řídit ustanoveními tohoto předpisu v případě, že nejsou pravidla bezpečné práce řešena jinými právními dokumenty nebo ujednáními. Zaměstnancem SŽDC se rozumí osoba, která je se SŽDC v pracovněprávním vztahu podle právního předpisu 1“(pozn. zpracovatele – zákoník práce);
- Čl. 83
„Každý zaměstnanec SŽDC je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví osob, kterých se bezprostředně

dotýká jeho jednání. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků SŽDC k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů každého zaměstnance“;

- Čl. 84
*„Zaměstnanci SŽDC jsou zejména povinni:
h) při zjištění nebezpečí, nedostatků a závad, které by mohly ohrozit bezpečnost nebo zdraví při práci, ohlásit ihned tyto skutečnosti svému nadřízenému vedoucímu zaměstnanci“;*
- Čl. 91
„Práce CPS v prostorách SŽDC musí být v souladu s právními předpisy, vyhláškami, platnými normami a vnitřními předpisy SŽDC...“;
- Čl. 94
„Všechny osoby CPS musí splňovat odbornou způsobilost dle platného předpisu SŽDC Zam 1“;
- Čl. 98
- *„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
*„Vedoucí zaměstnanci (mimo dopravní zaměstnance), kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v provozované dopravní cestě a kontrolují jejich osobní bezpečnost, jsou povinni:
a) zkontrolovat pracoviště vždy před zahájením práce a vykonávat dohled nad podřízenými zaměstnanci, zda dodržují bezpečnostní předpisy,
b) prokazatelně poučit zaměstnance při nástupu do směny (práce) nebo při změně obvodu pracoviště o všech mimořádnostech na pracovišti a upozornit je na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy,
e) zajistit včasné odstranění nedostatků a závad na pracovišti, které by mohly být příčinou vzniku pracovního úrazu, případně přijmout potřebná opatření k odstranění nebezpečí“;*
- Čl. 111
„S ohledem na BOZP zaměstnanců v provozované dopravní cestě musí být pro udělování pokynů, případně k jejich varování, využívány veškeré schválené dostupné dorozumívací prostředky“;
- Čl. 130
*„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. 141
„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. 156

„Obecný postup při zajištění bezpečnosti členů pracovní skupiny v provozované nevyložené dopravní cestě v dopravních s kolejovým rozvětvením neobsazených dopravním zaměstnancem, na širé trati nebo na záhlaví dopraven obsazených dopravním zaměstnancem:

a) vedoucí prací vždy před zahájením práce na zařízení oznámí druh a konkrétní místo práce, popř. vliv na řízení a organizování dopravy příslušnému dopravnímu zaměstnanci, v jehož obvodu budou práce na zařízení probíhat v případě práce na zařízení na záhlaví dopravní obsazené dopravním zaměstnancem nebo výpravčím obou sousedních stanic v ostatních případech,

b) čas souhlasu k provedení práce na zařízení, místo práce, podmínky (a to včetně doby potřebné na vyklizení pracoviště a sdělení telefonního čísla v případě domluveného dorozumívání prostřednictvím telefonního spojení) a ukončení práce na zařízení zapíše (zapíše) dopravní zaměstnanec (výpravčí) do telefonního zápisníku (telefonních zápisníků). Bezpečnostní štítek se v tomto případě neodevzdává. V případě, že je domluveno dorozumívání, dopravní zaměstnanci jsou povinni umístit si po dobu povolené práce na zařízení upamatovávací pomůcky dle ZDD,

c) dopravní zaměstnanci jsou povinni sdělit vedoucímu prací číslo z telefonního zápisníku, pod nímž je souhlas s prací na zařízení zaznamenán, a to i v případě odmítnutí práce na zařízení,

d) pokud kterýkoli dopravní zaměstnanec nesouhlasí s prací na zařízení pracovní skupiny, zapíše důvod odmítnutí do telefonního zápisníku. ...,

f) bezpečnost členů pracovní skupiny zajistí vždy vedoucí prací dle čl. 159 tohoto předpisu“;

• Čl. 159

„Vedoucí prací je při pracích na zařízení pracovních skupin povinen:

a) vždy splnit podmínky stanovené tímto předpisem, dalšími vnitřními předpisy i obecně platnými právními předpisy vztahujícími se k předpokládané práci na zařízení,

b) být znalý poměrů na pracovním místě a v jeho blízkosti, být seznámen s příslušnými ustanoveními ZDD a zároveň musí splňovat podmínky stanovené dokumenty pro práci na provozované dopravní cestě,

c) zajišťovat střežení pracovního místa:

- prostřednictvím informací o jízdě vozidel od dopravního zaměstnance, nebo
- prostřednictvím informace zařízení automatického varování, nebo
- prostřednictvím bezpečnostní hlídky (včetně předsunuté bezpečnostní hlídky), nebo
- osobně;

f) pokud zajišťuje střežení pracovního místa prostřednictvím bezpečnostní hlídky včetně případné předsunuté bezpečnostní hlídky):

- určit jejím členům místa tak, aby mohli zajistit bezpečnost zaměstnanců bezpečnost provozu a zároveň měli ze stanoveného místa bezpečný výhled na úsek tratě, který střeží“;

- Čl. 160
 „Vedoucí prací dále zajistí:
 c) informování se před začátkem práce i v průběhu prací na zařízení na aktuální dopravní situaci. Sledování vlaků nebo vozidel jedoucích z obou stran k pracovnímu místu a včasné přijetí všech opatření k zajištění bezpečnosti zaměstnanců,
 d) bezpečnost zaměstnanců tak, že blíží-li se vozidlo, dá vedoucí prací (bezpečnostní hlídka) včas návěst „Vlak se blíží“ a poté návěst „Vyklidte pracovní místo“ a přesvědčí se, zda je zachován průjezdný průřez. ...“;
- Čl. 165
 „Bezpečnostní hlídka a předsunutá bezpečnostní hlídka střežící zaměstnance při pracích na zařízení v nevyložených kolejích je povinna:
 c) varovat včas a spolehlivě střežené zaměstnance,
 d) dodržovat další úkoly stanovené tímto předpisem“;
- Čl. 166
 „Ve všech případech, kdy jde o střežení pracovního místa pracovních skupin nebo o dorozumívání osamělých zaměstnanců či pracovních skupin, musí být dána informace o jízdě vozidel tak včas, aby odpovědný zaměstnanec mohl dát pokyn k vyklizení pracovního místa dříve, než vozidlo projede kolem bodu vzdáleného od pracovního místa podle tabulky na této straně.
 Úsek trati, který začíná v určené vzdálenosti a končí pracovním místem, se nazývá střežený úsek. Délka střeženého úseku se zjistí výpočtem daným vzorcem uvedeným v čl.167. V případě, že ve střeženém úseku je stanoveno více hodnot rychlostí, musí být použita nejvyšší hodnota rychlosti. Pro zkrácení minimální vzdálenosti začátku střeženého úseku od pracovního místa lze přechodně snížit rychlost zavedením pomalé jízdy“;

Rychlost [v km/hod]	Doba potřebná k vyklizení pracovního místa [v sekundách]									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	Minimální vzdálenost začátku střeženého úseku od začátku pracovního místa [v metrech]									
60	550	640	720	800	890	970	1 050	1 140	1 220	1 300

Obr. č. 4: Minimální vzdálenost začátku střeženého úseku od začátku pracovního místa v závislosti na traťové rychlosti a době potřebné k vyklizení pracovního místa

Zdroj: předpis SŽDC Bp1 čl.166

- Čl. 170
 „Dalšími podmínkami správné činnosti bezpečnostních hlídek a předsunutých bezpečnostních hlídek jsou:
 a) vedoucí prací poučí zaměstnance pověřené funkcí bezpečnostní hlídky o jejich povinnostech a nechá si od nich převzetí funkce písemně potvrdit;
 d) vedoucí prací a bezpečnostní hlídky musí mít u sebe a na svém stanovišti návěstidla určená vedoucím zaměstnancem v souladu s předpisem D1 (pozn. zpracovatele: předpis SŽDC D1 Příloha 1). Vedoucí prací si vyžádá před zahájením prací od dopravního zaměstnance podrobné informace o dopravní situaci;

e) každá bezpečnostní hlídka i vedoucí prací musí potvrdit příjem varovné návštěvi dohodnutým způsobem a musí návštěvu opakovat další hlídce nebo pracovní skupině. Zjistí-li bezpečnostní hlídka, že návštěva nebyla zpozorována, nebo jí nebylo uposlechnuto, dá návštěvu dle předpisu D1 „Urychleně vyklidte pracovní místo“. Je-li nebezpečí z prodlení, musí se všemožně postarat o zastavení vozidla“;

• Čl. 181

„Je povinností příslušného zaměstnance odborné správy OŘ SŽDC (...Správa tratí...), který má dané činnosti v gesci, zajistit včasné informování příslušných dopravních zaměstnanců, kteří v daném obvodu organizují drážní dopravu, o:

- plánovaných pracích na zařízení vykonávaných prostřednictvím CPS na provozovaných nevyločených kolejích,
- odpovědném zástupci CPS, který bude plnit funkci vedoucího prací nebo vystupuje jako osamělý zaměstnanec,
- časovém rozmezí, ve kterém se vedoucí prací nebo osamělý zaměstnanec CPS dopravnímu zaměstnanci ohlásí za účelem sjednání podmínek bezpečnosti práce v souladu s tímto předpisem.

Dopravní zaměstnanec o výše uvedených obdržovaných informacích udělá zápis do telefonního zápisníku, popř. do tabulky zhotovené pro tento účel s patřičnými náležitostmi (viz Příloha 2)...“.

• Čl. 182

„Vedoucí prací a osamělý zaměstnanec CPS se před začátkem prací na zařízení ohlásí příslušnému dopravnímu zaměstnanci za účelem sjednání podmínek bezpečnosti práce v provozované dopravní cestě a sdělí mu další potřebné údaje, na jejichž základě je oprávněn práce na zařízení vykonávat. Dostaví-li se vedoucí prací nebo osamělý zaměstnanec CPS k dopravnímu zaměstnanci osobně, je jeho povinností se prokázat i dokladem opravňujícím ke vstupu do provozované železniční dopravní cesty SŽDC.“;

• Čl. 183

„V případě, že příslušnému dopravnímu zaměstnanci údaje sdělené CPS s údaji poskytnutými zaměstnancem příslušné odborné správy OŘ nesouhlasí nebo tyto údaje od zaměstnance příslušné odborné správy OŘ neobdržel, práci na zařízení nepovolí a sdělí toto CPS. Jestliže CPS trvá na provádění práce na zařízení, je povinen si sám nesoulad projednat (přímo či prostřednictvím jiné kompetentní osoby) se zaměstnancem příslušné odborné správy OŘ.

Do doby vyjasnění a stanovení dalšího postupu daného odpovědným zaměstnancem OŘ prostřednictvím určeného zaměstnance SŽDC (např. elektrodispečerem) nesmí dopravní zaměstnanec práci na zařízení v provozované nevyločené dopravní cestě danému vedoucímu práce nebo osamělému zaměstnanci CPS povolit“;

• Čl. 190

„Práce na zařízení za snížené viditelnosti (mimo práce na zařízení v době od soumraku do svítání) a na nepřehledných úsecích* v provozované nevyločené dopravní cestě, se mohou provádět jen z důvodu nutné opravy nebo odstranění překážky za podmínek daných tímto předpisem. Podmínky zajištění bezpečnosti zaměstnanců při této práci na zařízení se řídí obecnými postupy uvedenými v kapitolách IV a V této části. Navíc musí být učiněna následující opatření:

a) o práci na zařízení musí vedoucí prací nebo osamělý zaměstnanec vždy zpravit ve stanici výpravčího, v jednotlivých obvodech ostatních OS příslušného vedoucího zaměstnance, kde se má pracovat (je-li pracovní místo na trati – oba sousední výpravčí) a dohodnout způsob, jak bude vždy zpravován o jízdě vozidel přes pracovní místo i po nejbližších sousedních kolejích“;

* Za nepřehledné úseky se musí považovat ty úseky, které jsou určeny v ZDD** jako nepřehledné vzhledem k jízdě PMD za vlakem a ty, o kterých příslušný vedoucí zaměstnanec rozhodne, že svojí stavebně-provozní charakteristikou neumožňují při daných podmínkách bezpečné zajištění prací na zařízení s ohledem na omezenou viditelnost, popř. slyšitelnost.

**ZDD – Staniční řád železniční stanice Karlov pod Ještědem, v platném znění, čl. 93 Posun mezi dopravními

„...V mezistaničním úseku Křižany – Karlov pod Ještědem je jízda PMD za vlakem zakázána z důvodu nepřehledných úseků (tunely)“;

- Čl. 216

„Použití lehkých kolejových prostředků na provozované (nevyložené) dopravní cestě je možné za těchto podmínek:

b) použití těchto prostředků musí být oznámeno dopravnímu zaměstnanci při sjednávání podmínek pro výkon pracovní skupiny“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Jízdy vlaků v mezistaničním úseku Karlov pod Ještědem – Křižany jsou zabezpečeny telefonickým dorozumíváním.

Železniční stanice Karlov pod Ještědem je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie TEST 12.

Staniční zabezpečovací zařízení TEST 12 má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 2600/96-E.44, vydaný DÚ dne 7. 10. 1996, Poslední prohlídka a zkouška UTZ byla provedena 8. 4. 2011 splatností 6. 4. 2016, s výsledkem bez nedostatků.

Po vzniku MU bylo odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy provedeno komisionální přezkoušení činnosti staničního zabezpečovacího zařízení. SZZ vykazovalo normální činnost, technický stav SZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

V dopravní kanceláři je instalován PC – elektronický dopravní deník typu APM DK, který slouží pro vedení dopravního deníku na počítači, k automatickému plánování vlaků dle grafikonu vlakové dopravy a k sumarizaci výkonů stanice. Tento dopravní deník je vybaven funkcí záznamu. Záznam o jízdě vlaku Sv 101155 byl výpravčí bezprostředně po vzniku MU částečně smazán při rušení předvídaného odjezdu vlaku Sv 101155 ze žst. Karlov pod Ještědem do žst. Liberec-Horní Růžodol.

Nedostatky byly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Bezprostředně před vznikem MU byl železniční svršek v pracovním místě z důvodu probíhající opravy za pomoci klikových heverů nesjízdný, dráha nebyla v tomto úseku v době jízdy vlaku Sv 101155 prostorově průchodná. Výpravčí žst. Karlov pod Ještědem nebyl tento stav sdělen.

Nedostatek byl zjištěn.

3.4.3 Komunikační prostředky

Vrchní mistr SŽDC předal informace mistrovi zhotovitele ústně, rovněž výpravčí ústně komunikovala s mistrem zhotovitele.

Mistr zhotovitele dal ústně dělníkům pokyny o bezpečnosti práce a rozhodl, že při střežení pracovního místa je tímto způsobem bude i vyrozumívát o jízdách vlaků. Vzhledem k použitému pracovnímu nářadí, vydávajícímu při práci v kolejišti nadměrný hluk, se jednalo o způsob vyrozumívání, který nezajišťoval bezpečnost členů pracovní skupiny při práci na provozované nevyložené koleji.

Způsob dorozumívání mistra zhotovitele a výpravčí, kterým bude při práci v nepřehledném úseku mistr vždy zpravován o jízdě vozidel přes pracovní místo, nebyl dohodnut.

Strojvedoucí bezprostředně po vzniku MU pomocí mobilního telefonu aktivoval IZS. Následně volal do dopravní kanceláře výpravčí žst. Karlov pod Ještědem a oznámil vznik MU.

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU mělo souvislost se vznikem MU.

Nedostatky byly zjištěny.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Řídicí vůz 914.152-4 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 12360/11-V.23, vydaný DÚ dne 3. 10. 2011. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 31. 1. 2013 s platností do 30. 1. 2014.

Motorový vůz 814.152-5 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 1809/11-V.22, vydaný DÚ dne 3. 10. 2011. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 10. 8. 2013 s platností do 9. 2. 2014.

HDV bylo dopravcem ČD používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 814.152-5 / 914.152-4 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA UniControls TRAMEX, č.1024, jehož hodiny jsou řízeny přijímačem časového normálu DCF 77. Skutečný čas srážky byl proto určen pomocí dat elektronického rychloměru motorového vozu 814.152-5.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 9:17:25 h, odjezd vlaku ze žst. Křižany, jízda v režimu ARR, automatické regulace rychlosti;

- 9:24:41 h, rychlost $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, použití houkačky po dobu 3 s, 358 m před místem MU;
- 9:25:00 h, rychlost $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, použití houkačky, 48 m před místem MU;
- 9:25:01 h, rychlost $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, zavedeno rychločinné brzdění, 32 m před místem MU;
- 9:25:02 h, naplněny brzdové válce, snižování rychlosti zpomalením $0,831 \text{ m}\cdot\text{s}^{-2}$ (odpovídá rychlému účinku brzdy), 16 m před místem MU;
- 9:25:03 h, rychlost $56 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, snižování rychlosti, dochází ke střetu, vznik MU;
- další registrace záznamu dráhového i časového je nekorektní vzhledem k smyku kol (registrace poklesu rychlosti kol z rychlosti $56 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ na $0 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ na dráze 33 m v čase 3 s od 9:25:03 do 9:25:06 h);
- nejvyšší dovolená rychlost $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ nebyla v místě MU překročena;
- vlakový zabezpečovač byl v činnosti a byl strojvedoucím obsluhován v celé předcházející části registrované směny.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Zaměstnanec dopravce, strojvedoucí vlaku Sv 101155, okamžitě po spatření tří osob na záhlaví směr Křižany, použil zvukové výstražné znamení a zavedl rychločinné brzdění.

Nedostatek nebyl zjištěn.

Výpravčí žst. Karlov pod Ještědem dle svého vyjádření nevěděla, že muž, který za ní dne 11. 10. 2013 cca v 7:30 h přišel do dopravní kanceláře a oznámil jí, že „jdou po včerejším měřičáku“, je členem pracovní skupiny, která má provádět práce na provozované nevyložené koleji, neboť se jí nepředstavil, nepředložil žádný doklad a ani o žádné práci nemluvil. Přesto, když jí muž ukázal papír s čísly s tím, že se jedná o km na trati, a dotázal se, jak daleko a jakým směrem je určitý km, mu výpravčí pomocí plánu stanice se zakreslenými místy na trati pomohla určit požadovanou km polohu, což podle ní nebylo v obvodu žst. Karlov pod Ještědem, ale asi 800 m až 1 km daleko někde na trati směrem na Křižany. Na další mužův dotaz, jak teď jezdí vlaky, výpravčí napsala ručně na kus papíru dle výlukového jízdního řádu tři časové údaje jízdy vlaků v žst. Karlov pod Ještědem. Jednalo se o tyto časové údaje:

- 08:17 h vlak Os 35 603 jedoucí směr žst. Liberec;
- 09:03 h vlak Os 35 604 jedoucí směr žst. Křižany;
- 10:50 h vlak Os 35 606 jedoucí směr žst. Křižany.

Po odchodu muže z dopravní kanceláře si výpravčí dle svého vyjádření uvědomila, že mu nesdělila údaje o soupravových vlcích a vyběhla za ním ven z dopravní kanceláře. Muž již seděl v autě jako spolujezdec a přes okénko mu sdělila, že mimo jízdní řád jezdí vlaky z Křižan, u kterých není schopna určit přesný čas průjezdu, a první pojede kolem osmé hodiny. Muž odpověděl, že tento vlak se jich netýká. Posléze odjeli autem směrem na Křižany.

Do telefonního zápisníku výpravčí k uvedené skutečnosti žádný zápis neprováděla, neboť nikdo jí neinformoval o plánovaných pracích na zařízení vykonávaných prostřednictvím CPS na provozovaných nevyločených kolejích, ani jí nikdo neinformoval o časovém rozmezí, ve kterém se měl ohlásit vedoucí prací ke sjednání podmínek bezpečné práce dle předpisu SŽDC Bp1.

Informace, které podala muži, jenž za ní přišel do dopravní kanceláře, výpravčí nepovažovala za povolení práce na zařízení, neboť nevěděla, že budou muži, kteří byli v autě, nějakou práci na zařízení provádět. Muž s ní v dopravní kanceláři žádné podmínky nesjednával a výpravčí dle svého vyjádření tyto informace podává běžně, protože na trati platí výlukový jízdní řád a cestující se ptají na upřesnění.

V době mezi odjezdem auta a vznikem MU výpravčí vypravila 3 vlaky. Asi v 9:15 h přijala od výpravčího žst. Křižany vlak č. 101155, pro který běžně postavila vlakovou cestu v žst. Karlov pod Ještědem pro jeho průjezd na 1. a z 1. koleje, žádné opatření vzhledem k pracovní skupině před jeho jízdou neprováděla. Průjezd vlaku očekávala před dopravní kanceláří, vzhledem k tomu, že vlak ve stanovenou dobu nepřijel, vrátila se do dopravní kanceláře, kde se z telefonátu od strojvedoucího vlaku č. 101155 dozvěděla o vzniku MU. Dále výpravčí postupovala dle Ohlašovacího rozvrhu.

V průběhu šetření bylo zjištěno, že v EDD žst. Karlov pod Ještědem byl zrušen údaj o předvídaném odjezdu vlaku č. 101155 do žst. Liberec-Horní Růžodol takovým způsobem, že došlo k vymazání základních údajů o jízdě tohoto vlaku. Ze záznamu v EDD dále vyplývá, že výpravčí současně obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení zrušila postavenou vlakovou cestu pro odjezd tohoto vlaku. Uvedené úkony byly provedeny v 9:38 h, tedy ještě před udělením souhlasu DI k uvolnění dráhy (v 9:46 h).

Nedostatky byly zjištěny.

Zjištění:

- Výpravčí nejednala v souladu se vztažnými technologickými postupy provozovatele dráhy a v rozsahu své odborné způsobilosti nezajistila dodržení ustanovení čl. 261, 264, zejména v návaznosti na čl. 358, 359 vnitřního předpisu SŽDC D1 a čl. 83, 84, 98, 156 písm. c), d) vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1.

Výpravčí žst. Křižany dle svého vyjádření nebyl nikým informován o plánovaných pracích na zařízení vykonávaných prostřednictvím CPS na provozované nevyločené koleji mezi žst. Karlov pod Ještědem a zastávkou Kryštofovo Údolí, ani nebyl informován o časovém rozmezí, ve kterém se měl ohlásit vedoucí prací ke sjednání podmínek bezpečné práce dle předpisu SŽDC Bp1.

Nedostatek byl zjištěn.

Zjištění:

- Dle dokumentu „Měřicí vůz a měřicí drezína“ předaného mistrovi zhotovitele a dle vyjádření vrchního mistra SŽDC, měla pracovní skupina provádět práce na provozované nevyločené koleji i v obvodu (v mezistaničním úseku), ve kterém organizují drážní dopravu jak výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, tak i výpravčí žst. Křižany. Navíc se jedná o nepřehledný úsek, kde dle ustanovení čl. 191 předpisu SŽDC Bp1 musí vedoucí prací zpravit oba sousední výpravčí.

Vrchní mistr SŽDC zastupoval dne 11. 10. 2013 přednostu ST Liberec a zadával práce firmám, které v ten den pracovaly v obvodu TO Jablonné v Podještědí. Kolem 7:00 h se za vrchním mistrem SŽDC dostavil mistr zhotovitele, se kterým jednal jako s vedoucím prací pracovní skupiny zhotovitele, a to na základě domluvy se stavbyvedoucím zhotovitele, který jej, dle jeho vyjádření ujistil, že mistra zhotovitele

k jednání pověřil. Vyjádření stavbyvedoucího vrchní mistr SŽDC akceptoval přesto, že měl k dispozici Rámcovou smlouvu a věděl, že touto smlouvou určil provozovatel dráhy vedoucím prací stavbyvedoucího a vedoucím výroby střediska údržby zhotovitele, nikoliv mistra zhotovitele, který navíc nebyl určen ani jako kontaktní osoba. Ačkoliv mistr zhotovitele nebyl osobou odborně způsobilou pro funkci vedoucím prací, ani kontaktní osobou, předal mu vrchní mistr SŽDC dne 11. 10. 2013 dokument „Měřicí vůz a měřicí drezína“ se seznamem závad z jízdy měřicího vozu ze dne 10. 10. 2013, k jejich odstranění. Na výpisu byly km polohy, specifikace jednotlivých závad a další údaje. S mistrem zhotovitele jednal vrchní mistr SŽDC jako s vedoucím prací již dne 10. 10. 2013, kdy předpokládal, že po jízdě měřicího vlaku bude nutné zjištěné závady neprodleně odstranit a že to provede mistr zhotovitele se svou pracovní skupinou. Z tohoto důvodu mu předal písemně potřebnou dokumentaci pro provedení práce zápisem do „Stavebního deníku“, který se nacházel u mistra zhotovitele. V zápise bylo uvedeno:

„Dne 10. 10. 2013 bylo před zahájením prací mistra zhotovitele CH.T. LITOMĚŘICE předáno: seznam žst. v obvodu TO Jablonné v Podještědí s telefonním seznamem, seznamy oblouků, seznamy výhybek, seznamy přejezdů. Vedoucí práce se před začátkem prací ohlásí výpravčímu a s ním si dohodne další náležitosti v souladu s předpisem SŽDC Bp1.

Podpis vrchního mistra SŽDC.“

Dle svého vyjádření zpravuje vrchní mistr SŽDC zhotovitele o rizicích a přijatých opatření pro práci na zařízení dráhy SŽDC tak, že před předáním práce sdělí ústně informace o místních podmínkách ve vztahu k vykonávané práci. Dle vyjádření mistra zhotovitele odmítl vrchní mistr SŽDC žádost, aby je osobně seznámil s místem oprav a jel tam s nimi, s tím, že nemá čas.

Kontrolu hotové práce od zhotovitele prováděl vrchní mistr SŽDC při převzetí vždy se stavbyvedoucím zhotovitele, písemně se to evidovalo ve Stavebním deníku zhotovitele. Kontroly výkonu práce zhotovitele vrchní mistr SŽDC dle svého vyjádření prováděl, ale nikde nedokumentoval. Pracovní skupina mistra zhotovitele pracovala dne 10. 10. 2013 v obvodu TO Jablonné v Podještědí poprvé, mistra zhotovitele vrchní mistr do té doby nikdy neviděl, přesto jeho identifikaci a pověření k výkonu funkce vedoucím prací nijak nezkontroloval.

Vrchní mistr SŽDC byl, dle svého vyjádření, dne 11. 10. 2013 z důvodu zastupování svého nadřízeného tak značně pracovní vytížen, že při zajišťování ustanovení čl. 181 předpisu SŽDC Bp1 vyrozuměl všechny dopravní zaměstnance o práci CPS v jejich obvodu, s výjimkou výpravčí v žst. Karlov pod Ještědem, na kterou zapomněl. Toto vyjádření je v kolizi se zjištěním, že ani výpravčí žst. Křižany nebyl o práci CPS, resp. pracovní skupiny vedené mistrem zhotovitele v mezistaničním úseku Křižany – Karlov pod Ještědem ve smyslu předmětného ustanovení informován. Obdobná informace není zapsána v telefonních zápisnicích u výpravčích žst. Karlov pod Ještědem a žst. Křižany ani dne 10. 10. 2013, přestože toho dne pracovala pracovní skupina zhotovitele v traťové koleji mezi žst. Křižany a zastávkou Kryštofovo Údolí.

Nedostatky byly zjištěny.

Zjištění:

- Vrchní mistr SŽDC v zastoupení provozovatele dráhy nezajistil plnění ustanovení § 22 odst. 1 písm. a), c) zákona č. 266/1994 Sb., § 2 odst. 3, 4 a § 67 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., a v rozsahu své odborné způsobilosti nejednal v souladu se vztažnými technologickými postupy provozovatele dráhy stanovenými čl. 4, 83,

84 písm. b), h), 91, 98, 141, 181, 190, vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1.

Mistr zhotovitele prováděl ve dnech 10. a 11. 10. 2013 činnost vedoucího prací pracovní skupiny zhotovitele. Pro tuto činnost nebyl odborně způsobilý, splňoval sice potřebnou kvalifikaci předepsanou provozovatelem dráhy, ale nebyl jím k výkonu této činnosti určen.

Mistr zhotovitele při činnosti vedoucího prací nezajistil plnění technologických postupů určených pro tuto činnost provozovatelem dráhy zejména tím, že:

- neznal poměry na pracovním místě a v jeho blízkosti a neznal ZDD;
- nepředložil výpravčí žst. Karlov pod Ještědem doklad opravňující jej ke vstupu na provozovanou dopravní cestu, nesdělil jí druh a konkrétní místo práce a její vliv na řízení a organizování dopravy;
- nesjednal s výpravčí žst. Karlov pod Ještědem způsob, jak vždy bude zpravován o jízdě drážních vozidel přes pracovní místo, nevyžádal si její souhlas k provedení práce a číslo z telefonního zápisníku, pod kterým měla souhlas s prací na zařízení a další sjednané podmínky zaznamenat;
- po dobu své činnosti v provozované nevyložené koleji, při upřesňování místa závady rozchodkou, nezajistil podmínky pro správnou činnost bezpečnostní hlídky složené ze zbývajících členů pracovní skupiny, tj. jejich rozmístění, vybavení a písemné potvrzení o převzetí funkce;
- nezabezpečil odpovídající střežení pracovního místa;
- povolil práci pracovní skupiny v provozované nevyložené koleji, aniž by znal aktuální dopravní situaci;
- vzhledem k místním podmínkám na pracovním místě zvolil nesprávný způsob varování členů pracovní skupiny o jízdě vlaků přes pracovní místo.

Nedostatky byly zjištěny.

Zjištění:

Mistr zhotovitele při provádění činnosti vedoucího prací pracovní skupiny v rozsahu své kvalifikace nejednal v souladu se vztažnými technologickými postupy provozovatele dráhy stanovenými čl. 91, 98, 111, 130 písm. b), 141, 156 písm. a), f), 159 písm. a), b), c), f), 160 písm. c), d), 166, 170 písm. a), d), 182, 190, 216 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1.

První dělník pro práce na železničním svršku a spodku, zaměstnanec zhotovitele, byl dne 11. 10. 2013 členem pracovní skupiny pod vedením mistra zhotovitele. Pro pracovní zařazení a určenou činnost na provozované nevyložené dopravní cestě byl odborně a zdravotně způsobilý. Při své činnosti plnil pokyny mistra zhotovitele jako vedoucího prací.

Nedostatek nebyl zjištěn.

Stavbyvedoucí, zaměstnanec zhotovitele, byl Rámcovou smlouvou určen provozovatelem dráhy jako vedoucí prací při činnostech zhotovitele dle předmětu smlouvy s názvem „Operativní drobná údržba a odstraňování závad u ST Liberec“. Pro vykonávání činnosti vedoucího prací byl stavbyvedoucí odborně způsobilý. Šetřením DI bylo zjištěno, že stavbyvedoucí ve dnech 10. a 11. 10. 2013 činnost vedoucího prací u pracovní skupiny zhotovitele nevykonával, ale neoprávněně pověřil touto činností mistra zhotovitele.

Nedostatky byly zjištěny.

Zjištění:

Stavbyvedoucí jako vedoucí prací, určený provozovatelem dráhy, osobně nezajistil ve dnech 10. a 11. 10. 2013 plnění povinností vedoucího prací pracovní skupiny zhotovitele, která v tyto dny prováděla činnosti při provozování dráhy, resp. činnosti pro její zabezpečení na provozované nevyložené dopravní cestě. Stavbyvedoucí v rozsahu své odborné způsobilosti nejednal v souladu se vztažnými technologickými postupy provozovatele dráhy stanovenými čl. 91, 94, 99 písm. a), b), e), 111, 130 písm. b), 141, 156 písm. a), f), 159 písm. a), b), c), f), 160 písm. c), d), 166, 170, 182, 190 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1.

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

Dle podaných vysvětlení a výpovědí probíhala komunikace, mající zásadní význam pro vznik MU, mezi osobami zúčastněnými na MU a dalšími, v úvahu přicházejícími osobami, přímo, osobně a ústně, bez využití záznamového zařízení.

V blíže nespecifikovanou dobu před zahájením prací zhotovitele v obvodu TO Jablonné v Podještědí dle Rámcové smlouvy sdělil stavbyvedoucí vrchnímu mistrovi SŽDC informaci, že mistra zhotovitele pověřil prováděním činností vedoucího prací pracovní skupiny a že je tak oprávněn převzít dokumentaci a zadání práce. Vrchní mistr SŽDC tuto informaci akceptoval.

Na základě osobního jednání předal vrchní mistr SŽDC mistrovi zhotovitele dne 10. 10. 2013 dokumentaci potřebnou k provádění prací na provozované nevyložené dopravní cestě a dne 11. 10. 2013 kolem 7:00 h i dokument se seznamem závad určených k opravě. Při tomto předávání odmítl žádost mistra zhotovitele (dle mistrova vyjádření), aby je osobně seznámil s místem oprav a jel tam s nimi, s tím, že nemá čas.

Asi v 7:30 h se mistr zhotovitele dostavil do žst. Karlov pod Ještědem, kde jednal osobně s výpravčí se záměrem jí oznámit, že pracovní skupina bude pracovat na odstranění závad zjištěných dne 10. 10. 2013 jízdou měřicího vozu. Při vzájemné komunikaci mezi mistrem zhotovitele a výpravčí nebyly dodrženy pokyny uvedené provozovatelem dráhy v jednotlivých ustanovení předpisu Bp1. V důsledku toho nedošlo k prokázání se mistra zhotovitele průkazem opravňujícím jej ke vstupu na provozovanou dopravní cestu SŽDC, k jednoznačnému sjednání práce pracovní skupiny zhotovitele na zařízení a k oznámení druhu vykonávané práce. Dále nedošlo k přesné identifikaci pracovního místa a ke sjednání všech podmínek bezpečné práce pracovní skupiny na provozované nevyložené koleji, zejména ke sjednání způsobu vyzoomování pracovní skupiny o jízdách drážních vozidel přes pracovní místo. Mistrovi zhotovitele nebyl výpravčí udělen souhlas k práci na zařízení a sděleno číslo z telefonního zápisníku.

Po příjezdu pracovní skupiny autem k železničnímu přejezdu v žst. Karlov pod Ještědem mistr zhotovitele ústně provedl proškolení členům pracovní skupiny z BOZP a poté jim předal pokyny k přesunu pracovního nářadí na lehkém kolejovém vozíku na pracovní místo. Na pracovním místě vydal pokyny k uložení pracovního nářadí a provedl další poučení členů pracovní skupiny ze vztažných ustanovení předpisu SŽDC Bp1, zejména o místě, kam budou ustupovat při jízdě vlaku přes pracovní místo. Poté určil přesné místo opravy a způsob vyzoomování členů pracovní skupiny o jízdě vlaků, a to ústním voláním s tím, že bude osobně vykonávat bezpečnostní hlídku. Zvolený způsob vyzoomování se vzhledem k okolnostem (hluk od pracovního nářadí, nezajištění způsobu aktuálního vyzoomování o jízdách vlaků od výpravčí vzhledem k nepřehlednému úseku,

nedostatečný rozhled z místa postavení mistra zhotovitele při střežení pracovního místa) projevil při neočekávané jízdě vlaku Sv 101155 jako naprosto nevhodně zvolený.

Popsaná verbální komunikace, zejména neoprávněné pověření mistra zhotovitele činností vedoucího prací pracovní skupiny, akceptování tohoto pověření ze strany vrchního mistra SŽDC a zejména pak zcela zásadní nedostatky v komunikaci mistra zhotovitele s výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, přispěla, resp. byla v přímé souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky byly zjištěny.

Strojvedoucí vlaku Sv 101155 použil k aktivaci IZS a k ohlášení MU mobilní telefon. Vznik MU ohlásil na telefonní číslo 112 a dále výpravčí žst. Karlov pod Ještědem a strojmistři.

Nedostatek nebyl zjištěn.

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.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Sv 101155, ve směně dne 11. 10. 2013 od 5:26 h, odpočinek před směnou 18:11 h;
- výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, ve směně dne 11. 10. 2013 od 7:00 h, odpočinek před směnou 24 h;
- výpravčí žst. Křižany, ve směně dne 21. 9. 2007 od 7:05 h, odpočinek před směnou 24 h;
- všichni zaměstnanci zhotovitele zúčastnění na MU zahájili směnu dne 11. 10. 2013 v 06:45 h, jejich odpočinek před směnou byl zajištěn v rozsahu od ukončení prací na trati v 16:30 hod dne 10. 10. 2013 do nástupu na směnu v 6:45 h dne 11. 10. 2013.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., resp. § 14 odst. 2 nařízení 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 vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci zhotovitele byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

PČR provedla u všech zúčastněných osob zkoušku na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem. Pitvou poškozeného bylo zjištěno, že nebyl ovlivněn alkoholem ani jinou návykovou látkou. Vliv jeho momentálního zdravotního problému před směnou, uvedeného ve vyjádření mistra zhotovitele, nebylo možno prokazatelným způsobem zjistit.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

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

Pracovištěm zaměstnanců zhotovitele bylo místo opravy GPK v km 135,900 na záhlaví směr Křižany, v žst. Karlov pod Ještědem. Okolí místa je zalesněné, kolej vedena v pravostranném oblouku a v zářezu. Svahy porostlé listnatými dřevinami do výšky 2 m. Pracovní místo nebylo žádným způsobem označeno a ve směru jízdy vlaku Sv 101155 od žst. Křižany bylo pracovní místo vidět nejdříve z km 135,840, tj. na 60 m. Na trati ve směru žst. Křižany je v km 135,371 až 135,421 tunel. Daný úsek v okolí místa práce byl pro členitost terénu nepřehledný, k této skutečnosti nebylo při zajišťování bezpečnosti pracovní skupiny při práci na provozované nevyložené koleji přihlédnuto. Členové pracovní skupiny nepřihlédli k hlučnosti použitých pracovních nástrojů vzhledem k nepřehlednému pracovnímu místu.

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců zhotovitele mělo souvislost se vznikem MU, neboť nezaručilo bezpečnost pracovní skupiny v průběhu pracovní činnosti na provozované nevyložené koleji.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

K obdobné MU, u které byla naplněna kritéria pro šetření DI v plném rozsahu, tj. včetně vypracování zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU ve smyslu § 12 vyhlášky č. 376/2006 Sb., došlo dne 20. 10. 2010 mezi žst. Prackovice nad Labem a žst. Lovosice. Nedodržením technologických postupů provozovatele dráhy došlo ke střetu vlaku EC 175 se dvěma zaměstnanci zhotovitele prací, firmy Viamont DSP, a. s., nacházejících se neoprávněně v průjezdném průřezu provozované 1. traťové koleje v době průjezdu vlaku. Příspěvajícím faktorem ke vzniku této MU bylo nezajištění provázanosti mezi zaměstnanci provozovatele dráhy majících na starosti smluvní vztahy se zhotoviteli a jejich následné plnění 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 nevyložené koleje.

Drážní inspekce vydala provozovateli dráhy SŽDC, státní organizaci, na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku této MU Bezpečnostní doporučení č. j.: 6-3469/2010/DI, ze dne 28. 6. 2012.

Drážní inspekce doporučila provozovateli dráhy SŽDC, státní organizaci:

- vhodným způsobem zajistit, zejména u provozních zaměstnanců, informovanost o rozdílu činností zhotovitelů na vyloučené koleji bez provozování drážní dopravy a činnostmi na provozované dopravní cestě, včetně z toho, ve smyslu přijatého systému bezpečnosti, vyplývajících opatření;
- zajistit včasnou informovanost dopravních zaměstnanců podílejících se při výkonu služby na zajištění bezpečnosti zaměstnanců zhotovitelů vykonávajících činnosti při provozování dráhy, nebo se pohybujících v průjezdném průřezu a manipulačním prostoru provozované koleje, o termínu provádění této činnosti včetně orientace v jejich vztažné odborné způsobilosti a popř. předání z toho vyplývajících pokynů.

Provozovatel dráhy přijal a vydal v souvislosti s výše uvedeným bezpečnostním doporučením DI následující vztažné opatření:

- Zaměstnanci profesí výpravčí (případně výhybkář) budou poučeni o rozdílu mezi zaměstnanci SŽDC a smluvními partnery, kteří pro SŽDC vykonávají v provozované koleji jakoukoliv činnost. Vlastní postup bude následující. Při výkonu jakékoliv činnosti na základě smluvního vztahu oznámí určený zaměstnanec SŽDC, který si dané práce objednal, výpravčímu, že konkrétní firma bude provádět na základě smlouvy (číslo) v určený den (datum) v konkrétní provozované koleji stanovené činnosti, případně i časové rozmezí, ve kterém se mu ohlásí (jméno a příjmení) zástupce firmy jako vedoucí práce, nebo osamělý zaměstnanec.
- Vedoucí práce konkrétní firmy se před začátkem prací ohlásí výpravčímu a sdělí mu potřebné údaje (firmu, jméno, příjmení, druh a místo práce, číslo, smlouvy, na jejímž základě bude tuto činnost vykonávat) a s výpravčím si dohodnou další náležitosti v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Op16. Výpravčímu musí údaje od zaměstnance firmy a zaměstnance SŽDC souhlasit. V opačném případě výpravčí práce nedovolí a telefonicky se spojí s příslušným zaměstnancem SŽDC se žádostí o řešení situace. Výpravčí současně požádá o sdělení konečného stanoviska, zda může práce a na jakém základě povolit. Pokud se vedoucí práce dostaví k výpravčímu sjednat podmínky práce osobně, předloží „Průkaz ke vstupu do objektů a provozované železniční dopravní cesty SŽDC“ (dále jen „průkaz“). Rozhodující údaje z tohoto průkazu (jméno, příjmení, příp. Funkce) si výpravčí poznamená do telefonního zápisníku.
- Dále odbor personální zajistí seznámení osob odborně způsobilých v prevenci rizik pověřených agendou bezpečnost a ochrana zdraví při práci u SŽDC s výsledky šetření příčina okolnosti vzniku předmětné události. Osoby odborně způsobilé v prevenci rizik budou dále povinny zapracovat obsah technologických postupů (viz výše) do školících materiálů a osnov školení, kdy bude kladen důraz na informování a proškolení zejména zaměstnanců mající na starosti smluvní vztahy, zaměstnanců odpovědných za předání a převzetí stavení a zaměstnanců odpovědných za organizování drážní dopravy

Uvedené přijaté technologické postupy zapracoval provozovatel dráhy i do vnitřního předpisu SŽDC Bp1, a tím splnil část ustanovení § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

V daném případě však nesplnil druhou část předmětného ustanovení, neboť pravidelnou kontrolou nezajistil v tomto případě dodržení vlastních opatření.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 11. 10. 2013 v 9:25 h se vlak Sv 101155 jedoucí od žst. Křižany střetl na záhlaví žst. Karlov pod Ještědem v km 135,900 se zaměstnancem zhotovitele, který pracoval v průjezdném průřezu pojižděné koleje. Bezprostředně před vznikem MU prováděla pracovní skupina zhotovitele v žst. Karlov pod Ještědem v úseku mezi vjezdovým návěstidlem L a první pojižděnou výhybkou, v počtu 2 dělníků a 1 mistra zhotovitele, odstraňování závad zjištěných jízdou měřicího vozu dne 10. 10. 2013. Tyto práce byly prováděny jako činnost při provozování dráhy v provozované nevyložené koleji a spočívaly v opravě GPK na základě uzavřené Rámcové smlouvy mezi provozovatelem dráhy a zhotovitelem. Rozhodnutím provozovatele dráhy, uvedeným jednoznačně v Rámcové smlouvě, byli pro činnosti vedoucích prací prováděných zhotovitelem v rámci této smlouvy, pověřeni dva zaměstnanci zhotovitele, a to vedoucí výroby střediska údržby a stavbyvedoucí.

Ve dnech 10. a 11. října 2013 nemohl stavbyvedoucí, dle svého vyjádření, činnosti vedoucího prací u pracovní skupiny zhotovitele pro zaneprázdnění dokončováním jiných prací provádět. Z tohoto důvodu pověřil, v rozporu s Rámcovou smlouvou, vztahnými právními i vnitřními předpisy provozovatele dráhy, mistra zhotovitele činností vedoucího prací pracovní skupiny a nařídil mu provedení výše uvedených prací dle zadání vrchního mistra SŽDC. Své rozhodnutí sdělil stavbyvedoucí vrchnímu mistrovi SŽDC, který je akceptoval přesto, že ustanovení Rámcové smlouvy znal a věděl, kdo byl provozovatelem dráhy k této činnosti určen. Na základě toho mistrovi zhotovitele dne 10. 10. 2013 osobně předal dokumentaci potřebnou k vykonávání předmětných prací a současně provedl o tomto předání zápis do stavebního deníku. Pracovní skupina ten den pracovala pod vedením mistra zhotovitele na odstraňování závad v provozované nevyložené traťové koleji v mezistaničním úseku mezi žst. Karlov pod Ještědem a žst. Křižany.

Dne 11. 10. 2013 si mistr zhotovitele osobně převzal od vrchního mistra SŽDC dokument „Měřicí vůz a drezína“, ve kterém byly zaznamenány kilometrické údaje míst, ve kterých měla pracovní skupina odstranit zjištěné závady, a dále specifikace těchto závad. Při převzetí tohoto dokumentu vznesl mistr zhotovitele, dle svého vyjádření, na vrchního mistra SŽDC požadavek, aby jim místo závady osobně ukázal, což však vrchní mistr SŽDC pro nedostatek času zamítl.

Po příjezdu pracovní skupiny cca v 7:30 h do žst. Karlov pod Ještědem oznámil, dle svého vyjádření, mistr zhotovitele výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, že jde s pracovní skupinou do kolejíště „po měřicím vozu.“ Současně požádal výpravčí o časy vlaků a o upřesnění dle předloženého dokumentu „Měřicí vůz a drezína“, kterým směrem se nachází místo opravy od stanice. Výpravčí muže (mistra zhotovitele), který se dle jejího vyjádření nepředstavil ani neprokázal žádným průkazem, nevykázala z dopravní kanceláře (prostor veřejnosti nepřístupný), ale naopak mu předala lístek s časy jízd 3 vlaků a ukázala na plánu stanice místo, kde se dotázaná km poloha nachází. Muž na dotaz výpravčí, zda

ještě něco nepotřebuje, odpověděl, že nic, a odešel. Výpravčí si, dle svého vyjádření, záhy uvědomila, že muži chybí informace o soupravových vlacích a vyběhla za ním ven. Muž (mistr zhotovitele) již seděl v autě vedle řidiče, a proto mu okénkem sdělila, že mimo jízdní řád jezdí vlaky z Křižan, u kterých není schopna určit čas průjezdu. Muž se zeptal, který vlak teď jede, a výpravčí mu odpověděla, že kolem osmé hodiny, na to jí sdělil, že tento vlak se jich netýká. Následně auto odjelo směrem na Křižany k železničnímu přejezdu. Na dalším postupu ani na další komunikaci se mistr zhotovitele s výpravčí nedomluvili. Do telefonního zápisníku výpravčí, dle svého vyjádření, k uvedené komunikaci s mistrem zhotovitele žádný zápis neprováděla, neboť nikdo jí neinformoval o plánovaných pracích na zařízení vykonávaných prostřednictvím CPS na provozovaných nevyložených kolejích, ani jí nikdo neinformoval o časovém rozmezí, ve kterém se měl ohlásit vedoucí prací ke sjednání podmínek bezpečné práce dle předpisu SŽDC Bp1 (dle sdělení vrchního mistra SŽDC na tuto povinnost pro nával práce zapomněl). Informace, které podala muži, jenž za ní přišel do dopravní kanceláře, výpravčí nepovažovala za povolení práce na zařízení, neboť nevěděla, že chce nějakou práci na zařízení provádět. Muž, jenž za ní přišel dopravní kanceláře, s ní žádné podmínky nesjednával a informace, které mu podala, podává běžně, protože na trati platí výlukový jízdní řád a cestující se ptají na upřesnění.

Po příjezdu pracovní skupiny k železničnímu přejezdu provedl mistr zhotovitele, dle svého vyjádření, pro členy pracovní skupiny 1. část školení BOZP, které se týkalo bezpečnosti při práci, technologie a časového rozvrhu práce a trvalo asi 3 minuty. Poté provedli na lehkém kolejovém vozíku přesun pracovního náradí od železničního přejezdu na pracovní místo v km 35,900. Použití lehkého kolejového vozíku mistr zhotovitele výpravčí předem neoznámil, neboť tuto povinnost neznal.

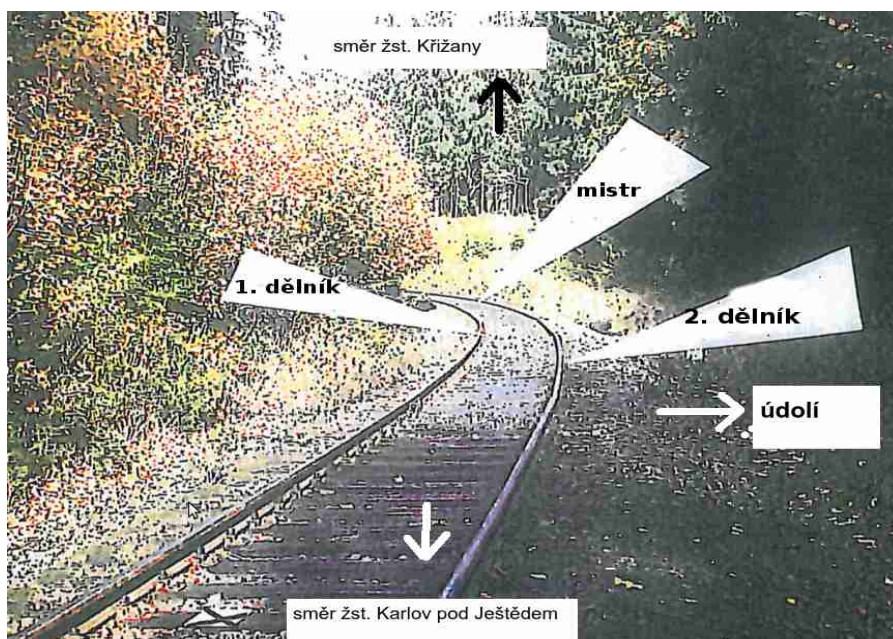
Na pracovním místě provedl mistr zhotovitele, dle svého vyjádření, 2. část školení BOZP, která se týkala výstupu z kolejiště na bezpečné místo podle místních podmínek, bezpečné práce s pracovním náradím a dále určení, jakou práci budou jednotliví dělníci vykonávat, první dělník měl na starosti podbíjení, druhý dělník utahování upevňovadel. Práce započala tím, že mistr zhotovitele měřením pomocí ruční rozchodky hledal místo, kde byla na železničním svršku zjištěná závada. Po tuto dobu držel bezpečnostní hlídku první dělník (vztažná dokumentace dle čl. 170 vnitřního předpisu Bp1 nebyla provedena). Bezpečnostní hlídku držel první dělník ve stráni, cca 5 m od provozované koleje tak, aby měl rozhled do obou stran tratě. Mistr zhotovitele pracoval v koleji a byl od něj vzdálen cca 10-15 m. Druhý dělník stál na opačné straně od hlídky mimo kolej, na rovince směrem na Liberec (žst. Karlov pod Ještědem).

Po určení místa opravy přestal první dělník držet bezpečnostní hlídku, vzal hever a šel k mistrovi zhotovitele zvednout kolejnici, pak zapnul elektrocentrálu. V té době nebyla bezpečnostní hlídka postavena. První dělník začal podbíjet pražce ruční elektrickou podbíječkou, bezpečnostní hlídku začal vykonávat mistr zhotovitele a stál asi 20 m od pracovního místa blíže k tunelu. Druhý dělník v té době pracoval v kolejišti vzdálen asi 3 m směrem na Liberec (žst. Karlov pod Ještědem) od prvního dělníka. Druhý dělník stál v kolejišti levým bokem směr Křižany a pracoval s motorovým rázovým utahovákem upevňovadel, utahoval svěrky na kolejnici. Asi v 8:50 h pracovní skupina na pokyn mistra zhotovitele vyklidila kolejiště vlevo směrem k nádraží žst. Karlov pod Ještědem a vyčkala na průjezd vlaku v 9:03 h směr žst. Křižany. Po průjezdu vlaku se pracovní skupina vrátila do kolejiště a zahájila další opravy ve stejném rozmístění. Během podbíjení pražců stál první dělník mimo koleje, čelem k údolí (směr vně oblouku). Po pravé straně stál druhý dělník a po levé straně stál mistr zhotovitele. Asi v 9:25 h zaregistroval mistr zhotovitele na bezpečnostní hlídce blížící se vlak od Křižan. Ihned na to běžel k pracujícím dělníkům a křičel: „Vlak“. Na tuto výstrahu reagoval pouze první dělník. Ten dle svého sdělení viděl

periferně mistra zhotovitele běžet blíž a křičet: „Pozor vlak“, v ten moment viděl i vlak. Když už byl mistr zhotovitele u prvního, blíže postaveného dělníka, oba křičeli na druhého dělníka. Mistr zhotovitele na poslední chvíli stáhl prvního dělníka dolů mimo kolejiště, vpravo ve směru jízdy vlaku, neboť ten se ještě snažil odstranit hever, kterým byla kolejnice přizvednutá. Druhý dělník byl otočen zády a pro velký hluk, který dělá elektrocentrála a motorová utahovačka, kterou utahoval matice, volání zřejmě neslyšel, vůbec na něj nereagoval. Jízdou vlaku došlo ke sražení druhého dělníka a k jeho usmrcení.

Strojvedoucí vlaku Sv 101155 při vjezdu do stanice žst. Karlov pod Ještědem v oblouku náhle spatřil 3 osoby pohybující se v kolejišti, odhadem na vzdálenost 50 m. Okamžitě použil zvukové výstražné znamení a zavedl rychločinné brzdění. Dvě osoby stačily opustit kolejiště, třetí osoba, pracující s pracovním strojem, nereagovala na zvukové znamení ani na přijíždějící vlak. Došlo ke střetu s touto osobou. Vlaková souprava zastavila cca 150 m za místem střetu. Strojvedoucí zajistil hnací vozidlo a šel se podívat, co se stalo. Při vystupování z hnacího vozidla volal na číslo 112, kde oznámil střet vlaku s osobou pohybující se v kolejišti. Dále oznámil, že sražená osoba nejeví známky života. Následně oznámil vznik MU výpravčí žst. Karlov pod Ještědem a strojmistři dle ohlašovacího rozvrhu.

Vlak Sv 101155, který druhého dělníka srazil a usmrtil, nebyl na seznamu vlaků, který mistr zhotovitele obdržel od výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, neboť se jednalo o jízdu soupravového vlaku. O případných jízdách soupravových vlaků, u nichž výpravčí nedokázala určit časy průjezdu přes pracovní místo, informovala výpravčí, dle svého vyjádření, mistra zhotovitele dodatečně, když za ním přišla před dopravní kancelář k autu.



Obr. č. 5: Situace na pracovním místě před vznikem MU Zdroj: CH.T.

4.2 Rozbor

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

Provozovatel dráhy SŽDC, státní organizace, uzavřel dne 4. 4. 2013 se zhotovitelem firmou Chládek & Tintěra, a. s., smlouvu RÁMCOVÁ SMLOUVA „Operativní drobná údržba a odstraňování závad u ST Liberec“, kdy předmětem plnění této smlouvy byly práce specifikované dílčí objednávkou objednavatele. Místem plnění byl celý obvod Správy tratí Liberec. V daném případě se na základě Měsíční objednávky prací na měsíc říjen 2013 jednalo o odstranění závad po jízdě měřicího vozu v obvodu STO Jablonné v Podještědí, v traťovém úseku Liberec – Křížany. Práce měly být dle čl. 3.4 této smlouvy provedeny ve vlakových pauzách, výjimečně ve výlukách.

Uvedená smlouva jednoznačně stanovila zaměstnance zhotovitele, kteří budou dle rozhodnutí provozovatele dráhy u prací prováděných zhotovitelem v rámci této smlouvy pověřeni činnostmi vedoucího prací. Jednalo se o vedoucího výroby střediska údržby a o stavbyvedoucího. Toto smluvní ujednání, resp. určení provozovatele dráhy uvedených osob k činnosti vedoucího prací nebylo žádným dodatkem ke smlouvě změněno. Přesto ve dnech 10. a 11. 10. 2013 vykonával vedoucího prací u pracovní skupiny při práci v provozované nevyložené koleji mistr zhotovitele, a to z rozhodnutí stavbyvedoucího zhotovitele, který byl jeho nadřízeným. Dle jeho vyjádření tak učinil na základě skutečnosti, že mistr zhotovitele měl pro činnost vedoucího prací odpovídající kvalifikaci, kterou získal na základě složení předepsané zkoušky u provozovatele dráhy. Z vyjádření dále vyplynulo, že toto zastupování je u zhotovitele běžná záležitost, což ostatně potvrdil ve svém vyjádření i administrativní ředitel, člen představenstva zhotovitele, jenž ze své funkce Rámcovou smlouvu s provozovatelem dráhy uzavíral. Z uvedených vyjádření je pak zřejmé, že se zhotovitel neorientuje v definici odborně způsobilé osoby dle vyhlášky č. 173/1995 Sb. a vnitřních předpisů provozovatele dráhy. Z jeho přístupu k činnosti a k povinnostem vedoucího prací, resp. k jejich zabezpečování osobní přítomností určeného zaměstnance u pracovní skupiny je rovněž zřejmé, že se neorientuje ani ve vnitřním předpisu SŽDC Bp1. Provozovatel dráhy tento nedostatek v daném případě sice zjistil, ale svým přístupem toleroval. Tím bylo umožněno, aby udržování dráhy pro zajištění její provozuschopnosti organizovala a bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, včetně bezpečnosti členů pracovní skupiny, zajišťovala osoba odborně nezpůsobilá.

Dle ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy a Rámcové smlouvy se před vznikem MU dne 11. 10. 2013 při zajišťování bezpečnosti pracovní skupiny zhotovitele na provozovaném nevyloženém záhlaví žst. Karlov pod Ještědem předpokládal, ve smyslu pokynů provozovatele dráhy, následující postup.

Zástupce provozovatele dráhy, v jehož gesci bylo přidělování jednotlivých prací zhotoviteli na základě smluvního vztahu, v daném případě vrchní mistr SŽDC, předá potřebné informace o rozsahu a místě výkonu práce s důrazem na skutečnost, že se toto místo nachází v nepřehledném úseku, vyžadujícím opatření dle čl. 190 předpisu SŽDC Bp1, odborně způsobilému vedoucímu prací zhotovitele, určenému provozovatelem dráhy Rámcovou smlouvou. Následně vrchní mistr SŽDC zajistí ve smyslu čl. 181 předpisu SŽDC Bp1 včasné informování příslušného dopravního zaměstnance, jenž v daném obvodu organizuje drážní dopravu (výpravčí žst. Karlov pod Ještědem), o plánovaných pracích CPS a o zaměstnanci, který bude plnit funkci vedoucího prací. Dále mu sdělí, v jakém časovém rozmezí se vedoucí prací dopravnímu zaměstnanci za účelem sjednání podmínek bezpečnosti práce ohlásí. Dopravní zaměstnanec udělá o takto

nahlášených informacích zápis do telefonního zápisníku.

Odborně způsobilý vedoucí prací CPS, tj. zaměstnanec zhotovitele, určený do této funkce provozovatelem dráhy, osobně řídící pracovní skupinu, kontaktuje příslušného dopravního zaměstnance. Pokud se tak stane osobně, musí být řádně označen průkazem ke vstupu do prostor SŽDC veřejnosti nepřístupným tak, jako všichni ostatní členové pracovní skupiny.

V daném případě, kdy práce pracovní skupiny má probíhat na provozovaném nevyloženém záhlaví v nepřehledném úseku dopravní obsazené dopravním zaměstnancem, oznámí vedoucí prací CPS vždy před zahájením práce na zařízení SŽDC tomuto dopravnímu zaměstnanci druh a konkrétní místo práce, popř. vliv této práce na řízení a organizování drážní dopravy a dohodne s ním způsob, jak bude vždy zpravován o jízdě vozidel přes pracovní místo. Čas souhlasu k provedení práce na zařízení, místo práce, podmínky včetně doby potřebné k vyklizení pracoviště, způsobu zpravování o jízdě vozidel přes pracovní místo (včetně telefonního čísla v případě domluveného dorozumívání prostřednictvím telefonního spojení) a ukončení práce na zařízení zapíše dopravní zaměstnanec (výpravčí) do telefonního zápisníku a vedoucímu prací sdělí číslo z telefonního zápisníku, pod nímž je souhlas s prací na zařízení zaznamenán. Bezpečnostní štítek se v tomto případě neodevzdává. Dopravní zaměstnanec si povinně umístí po dobu povolené práce na zařízení upamatovací pomůcky dle ZDD.

Zápis do telefonního zápisníku dopravní zaměstnanec provede i v případě, že z nějakého důvodu odmítne práci na zařízení SŽDC povolit.

V případě, že dopravní zaměstnanec nemá informace o plánovaných pracích zhotovitele (CPS) ve svém obvodu od odpovědného zástupce SŽDC, popř. údaje sdělené mu vedoucím prací nesouhlasí s informacemi obdrženy, práce na zařízení SŽDC vedoucímu prací CPS nepovolí. Pokud vedoucí prací CPS na provádění prací na zařízení SŽDC trvá, je povinen sám tento nesoulad s odpovědným zástupcem SŽDC objasnit. Do vyjasnění případu a stanovení dalšího postupu nesmí dopravní zaměstnanec práci na zařízení povolit. Případné doplňující oznámení o jednání a dalším postupu musí zapsat do telefonního zápisníku.

V případě, že se vedoucí prací CPS a příslušný dopravní zaměstnanec dohodnou využít možnosti provozní výluky dle ustanovení čl. 198 předpisu SŽDC Bp1, musí být v telefonním zápisníku tato skutečnost uvedena. Vlastní zabezpečení pracovní skupiny se pak provádí v souladu se vztažnými ustanoveními předpisu Bp1 s výjimkou, že se v tomto případě nezajišťuje střežení pracovního místa ani jeho označení.

Vedoucí prací případně, dle čl. 216 předpisu SŽDC Bp1, oznámí dopravnímu zaměstnanci při sjednávání podmínek pro výkon pracovní skupiny i použití lehkých kolejových prostředků na provozované nevyložené dopravní cestě (v daném případě manipulační vozík použitý pro přepravu náradí pracovní skupinou od železničního přejezdu na pracovní místo).

Po vyřízení uvedených formalit s dopravním zaměstnancem a po souhlasu dopravního zaměstnance s prací na zařízení zajistí vedoucí prací na pracovním místě bezpečnost členů pracovní skupiny (čl. 156 písm. f) předpisu SŽDC Bp1). Jeho povinností je v daném případě splnění všech v úvahu přicházejících podmínek stanovených předpisem SŽDC Bp1, popř. dalšími vztažnými předpisy provozovatele dráhy a obecně platnými právními předpisy. Dále musí být znalý poměrů na pracovním místě a v jeho blízkosti a seznámen s příslušnými ustanoveními ZDD.

Před zahájením práce na provozované nevyložené koleji vedoucí práce poučí všechny členy pracovní skupiny o způsobu vyhlášení pokynu k bezpečnému vyklizení pracovního místa, určí způsob odklizení a místo pro uložení techniky a pracovních

nástrojů a místo pro setrvání zaměstnanců po vyklizení pracovního místa před blížícími se vozidly. Toto poučení zapíše vedoucí prací do služební knížky, nebo do jiného dokumentu, např. do stavebního deníku.

Bezpečnost pracovní skupiny pak vedoucí prací zajistí v daném případě ve smyslu ustanovení kapitoly VI předpisu SŽDC Bp1, tj. zejména informováním se před zahájením prací na zařízení a v jejich průběhu na aktuální dopravní situaci a dále střežením pracovního místa bezpečnostními hlídkami tak, aby dal vedoucí prací (bezpečnostní hlídka) včas návěst „Vlak se blíží“ a poté návěst „Vyklidte pracovní místo“.

Ze skutečností zjištěných a uvedených v této ZZ, kdy je DI vycházeno pouze z posouzení plnění povinností uložených zákonem č. 266/1994 Sb. a vztažných právních předpisů provozovatele dráhy, nikoliv z požadavků přenesených provozovatelem dráhy na zhotovitele, vyplývá, že tento postup nebyl zachován, neboť:

- Provozovatel dráhy nezajistil, aby vedoucího prací vykonávala osoba odborně způsobilá (viz 1. odst. tohoto bodu). Mistrovi zhotovitele tak bylo umožněno, aby vystupoval ve styku s vrchním mistrem SŽDC, s výpravčí žst. Karlov pod Ještědem a dále při zajišťování bezpečnosti pracovní skupiny na pracovním místě jako vedoucí prací, ačkoliv k tomu nebyl oprávněn. Po pověření k této činnosti svým nadřízeným, stavbyvedoucím, což jak bylo zjištěno, nebylo poprvé, vzhledem ke splněné kvalifikaci a jednání vrchního mistra SŽDC, se mistr zhotovitele s funkcí vedoucího prací zcela ztotožnil. Lze připustit, že z tohoto důvodu si skutečnost, že uvedenou funkci zastává neoprávněně, ani neuvědomoval. Jeho kvalifikace pro funkci vedoucího prací, odborná zkouška F-01 dle Směrnice SŽDC č. 50, vykonaná dne 13. 2. 2013 u provozovatele dráhy s výsledkem prospěl a seznámení s předpisem SŽDC Bp1 mělo být zárukou, že byt' neoprávněně, přesto povinnosti vedoucího prací zajistí. Bohužel v tomto případě prokázal mistr zhotovitele naprosto nedostatečné znalosti ustanovení vnitřního předpisu SŽDC Bp1, včetně předchozího vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Op 16. To se projevilo jak při jednání s výpravčí žst. Karlov pod Ještědem, kdy nedokázal zajistit základní povinnosti vedoucího prací (viz bod 3.5.1 této ZZ), tak především při zajišťování bezpečnosti pracovní skupiny na pracovním místě. Přesto, že mistr zhotovitele věděl, že při počtu 2 členů pracovní skupiny nemůže zajistit bezpečnostní hlídku na začátek střeženého úseku, tj. nejméně na 550 m při traťové rychlosti $V = 60 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, dle předpisu SŽDC Bp1, rozhodl se střežit pracovní místo osobně a zaujal místo 15 – 20 m od prvního dělníka. Přitom, i kdyby měl možnost postavit v tomto úseku předsunutou bezpečnostní hlídku, musel by první člen této hlídky stát u tunelu ve vzdálenosti 497 m od pracovního místa, znamenalo by to pro dodržení vztažného ustanovení vnitřního předpisu SŽDC Bp1 zajistit nutné snížení rychlosti vlaku při době 15 s k vyklizení pracovního místa na $42,96 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, při době 25 s k vyklizení pracovního místa snížení rychlosti vlaku na $25,77 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Povolení činnosti členů pracovní skupiny v provozované nevyložené koleji za uvedených podmínek, kdy navíc nebylo zajištěno vyrozumívání od výpravčí žst. Karlov pod Ještědem o aktuálních jízdách vlaku a při hluku pracovních nástrojů bylo zvoleno ústní vyrozumívání dělníků voláním, svědčí o tom, že mistr zhotovitele nebyl schopen funkci vedoucího prací zastávat. Zde je nutno ještě doplnit, že obdobně zajišťoval bezpečnost pracovní skupiny na pracovním místě v provozované nevyložené koleji v mezistaničním úseku mezi žst. Karlov pod Ještědem a žst. Křižany dle zjištěných skutečností mistr zhotovitele dne 10. 10. 2013.

- Provozovatel dráhy nezajistil dne 11. 10. 2013 prostřednictvím vrchního mistra SŽDC včasné informování výpravčí žst. Karlov pod Ještědem o plánované práci CPS na zařízení v provozované nevyložené koleji, o zástupci CPS, který bude plnit funkci vedoucího prací, a o časovém rozmezí, kdy se jí vedoucí prací CPS ohlásí. Ve svém vyjádření vrchní mistr uvedl, že toho dne vyrozuměl všechny v úvahu přicházející dopravní zaměstnance, u kterých toho dne vykonával v jeho obvodu práci CPS, kromě uvedené výpravčí, na kterou zapomněl. Šetřením bylo zjištěno, že toho dne zapomněl rovněž na výpravčího žst. Křižany, neboť pracovní skupina zhotovitele měla dle sdělení vrchního mistra SŽDC dále pracovat na traťové koleji mezi žst. Karlov pod Ještědem a žst. Křižany. Zapomněl zřejmě na tuto povinnost i dne 10. 10. 2013, kdy pracovní skupina zhotovitele rovněž pracovala v uvedeném traťovém úseku a v telefonních zápisnicích výpravčích žst. Karlov pod Ještědem a žst. Křižany záznam o informaci není uveden. Lze odvodit, že pokud by byla tato povinnost dne 11. 10. 2013 splněna, jednání mezi mistrem zhotovitele a výpravčí žst. Karlov pod Ještědem by se v zásadních prvcích minimálně přiblížilo požadovanému, výše uvedenému postupu;
- Výpravčí žst. Karlov pod Ještědem ve svém vyjádření uvedla, že jí nebyla odpovědným zástupcem provozovatele dráhy sdělena informace o plánovaných pracích na zařízení vykonávaných prostřednictvím CPS na provozovaných nevyložených kolejích, ani jí nikdo neinformoval o časovém rozmezí, ve kterém se měl ohlásit vedoucí prací ke sjednání podmínek bezpečné práce dle předpisu SŽDC Bp1. Dále uvedla, že muž, jenž za ní přišel do dopravní kanceláře, nejednal jako vedoucí prací, jenž žádá o povolení prací na zařízení v provozované nevyložené koleji. Z toho důvodu nepovažovala informace, které mu podala, za souhlas k povolení prací a ani poté, když zjistila, že mužů je více, se nedomnívala, že jdou pracovat na zařízení dráhy.
Srovnáním podaných vysvětlení výpravčí, mistra zhotovitele a prvního dělníka zhotovitele lze mít za prokázané, že výpravčí podáváním informací o místech veřejnosti nepřístupných a nevykázáním neznámého muže, jenž se neprokázal žádným dokladem, z dopravní kanceláře, nepostupovala v souladu se vztažnými ustanoveními vnitřních předpisů provozovatele dráhy (viz bod 3.5.1 této ZZ). Pověřená osoba provozovatele dráhy při šetření této předmětné MU přistoupila k provedení zápisu s výpravčí žst. Karlov pod Ještědem způsobem, který její činnost před vznikem MU zevrubně neobjasnil, což by vzhledem k jejímu vyjádření pro PČR a dále vzhledem k vyjádřením mistra zhotovitele a prvního dělníka zhotovitele bylo pro zjištění všech příčin a okolností potřebné. Bohužel výpravčí odmítla při podávání vysvětlení DI po úvodních otázkách na další otázky odpovídat. Přesto lze z jejích vyjádření usoudit, že výpravčí nemohla při své odborné způsobilosti sdělení muže po příchodu do dopravní kanceláře, že jdou po včerejším „měřičáku“, doprovázené ukázkou dokumentu „Měřicí vůz a měřicí drezína“, v němž byly ručně zapsané kilometrické údaje v traťovém úseku Liberec – Křižany a další odborné údaje, oblečení muže a jím vznesené otázky, automobil s logem firmy s přivěšeným vlekem s posádkou dalších mužů v pracovních oblecích, považovat, jak ve svém vyjádření přirovnala, za situaci, která je běžná při podávání odpovědí na dotazy cestujících o jízdách vlaků vzhledem k probíhající výluce. Nakonec její reakce na uvedené dotazy, kdy muži sdělovala za pomoci plánu žst. údaje o dráze v místech veřejnosti nepřístupných a následně jej ještě dodatečně informovala o jízdách soupravových vlaků, které nejsou určeny pro cestující, svědčí o skutečnosti, že tomu tak nebylo. Výpravčí neřešila vzniklou

situaci ve smyslu předmětných, v kap. 3.3.1 a 3.3.2 této ZZ citovaných právních a vnitřních předpisů a nezakázala muži vstup na provozovanou nevyloučenou kolej do doby, než se vyjasní a stanoví další postup.

Provozovatel dráhy zajišťuje část svých činností při provozování dráhy dodavatelským způsobem, tj. prací právnických a fyzických osob, vykonávaných na základě smluvního vztahu. Vesměs se jedná o činnosti při provozování dráhy, které vyhláška č. 173/1995 Sb. zahrnuje v Části druhé mezi Pravidla pro provozování dráhy. Povinnost dodržovat tato pravidla a z nich vyplývající odpovědnost je uložena provozovateli dráhy zákonem č. 266/1994 Sb. a vztažnými prováděcími vyhláškami, a to na základě vydaného Úředního povolení. Vzhledem k tomu, že v daném případě není zhotovitel držitelem Úředního povolení pro provozování celostátní dráhy, lze na něj smluvně delegovat pouze výkon činností, nikoliv však odpovědnost danou provozovateli dráhy zákonem. Toto stanovisko zastává DI na základě vysvětlivky odboru drah, železniční a kombinované dopravy MD, zaslané DI pod č. j.: 2/2006-130-SPR/15.

V daném případě provozovatel dráhy zavázal zhotovitele smluvním vztahem jak k vykonání uvedených činností, tak i k dodržování ustanovení všech, k této činnosti se vztahujících, právních i svých vnitřních předpisů, zejména vnitřního předpisu SŽDC Bp1. Shrnutí stanovených povinností, ale i odpovědnosti CPS, pak obsahuje příloha 1 tohoto předpisu, kde se mj. ve 3. odstavci přímo uvádí, že CPS odpovídá přiměřeně za bezpečnost železničního provozu na jím rozpracovaném úseku. Takto pojímaná a především prezentovaná odpovědnost ve vnitřním předpisu provozovatele dráhy je v rozporu s výše uvedeným stanoviskem a vysvětlením podaným MD. Na základě průběhu nehodového děje předmětné MU lze dospět k závěru, že toto delegování odpovědnosti má negativní vliv na vnímání vlastní odpovědnosti zaměstnanců provozovatele dráhy v případech, kdy mají při pracovní činnosti jakoukoliv součinnost se zaměstnanci zhotovitele (CPS). Toto tvrzení je podloženo např. výsledkem šetření příčin a okolností vzniku této MU provozovatele dráhy, jenž stanovuje plnou odpovědnost za její vznik zhotoviteli, a to i přes nedostatky zjištěné v příčinné souvislosti s činností zaměstnanců SŽDC (viz nedostatky v činnosti vrchního mistra SŽDC, které byly posouzeny pouze jako závada). Toto rozhodnutí provozovatele dráhy se následně projevilo v přijatých nápravných opatření k předcházení vzniku MU. Poučný list ředitele O18 číslo 1/2014, vydaný pro všechny v úvahu přicházející zaměstnance provozovatele dráhy, utvrzuje tyto zaměstnance ve vědomí, že odpovědnost za činnosti při provozování dráhy nese pouze zhotovitel. Dalším opatřením bylo nařízení mimořádné kontroly zaměřené na činnosti CPS a na zjištění, zda uzavřené smlouvy se zhotoviteli obsahují sankční ujednání v případě porušení bezpečnostních předpisů.

Přijatá opatření, postup a výsledek šetření této MU, ustanovení Přílohy 1 předpisu SŽDC Bp1 včetně přístupu odpovědných zaměstnanců provozovatele dráhy k činnostem zhotovitelů (CPS) vycházejí a mají plnou oporu v přijatém systému bezpečnosti provozovatele dráhy, viz citaci z dokumentu „Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“ v kap. 3.3.2 této ZZ.

Tento stav je v kolizi s předpokládaným záměrem zákonodárce zajistit co nejvyšší bezpečnost železniční dopravy.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nepřerušeni 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;
- 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 dávaní varovných návěstí.

Přispívající faktory mimořádné události 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.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události 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;
- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy stanovených CPS pro činnost v provozované nevyložené dopravní cestě.

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

Příčinou mimořádné události způsobenou předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti bylo:

- 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.

4.4 Doplnující zjištění

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

U provozovatele dráhy:

V průběhu šetření bylo zjištěno, že v EDD žst. Karlov pod Ještědem je zrušen údaj o předvídaném odjezdu vlaku č. 101155 do žst. Liberec-Horní Růžodol takovým způsobem, že došlo k vymazání základních údajů o jízdě tohoto vlaku. Ze záznamu v EDD dále vyplývá, že výpravčí současně obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení zrušila postavenou vlakovou cestu pro odjezd tohoto vlaku. Uvedené úkony byly provedeny dle EDD v 9:38 h, tedy ještě před udělením souhlasu DI k uvolnění dráhy (v 9:46 h).

Od 1. 10. 2013 vstoupil v platnost vnitřní předpis SŽDC Bp1, jimž byla zrušena platnost vnitřního předpisu SŽDC Op 16. Přestože se jedná o stěžejní předpis pro zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, nebyl před platností předpisu SŽDC Bp1 ani do doby vzniku předmětné MU uzavřen písemný dodatek k Rámcové smlouvě, jímž by byla tato změna provozovatelem dráhy u zhotovitele uplatněna a stanoven rozsah znalosti tohoto předpisu pro pracovní činnosti prováděné zhotovitelem.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy SŽDC, státní organizace, přijal ke zvýšení bezpečnosti následující opatření:

- 1) Ředitel odboru provozuschopnosti GŘ SŽDC uložil dne 18. 10. 2013 provést mimořádnou kontrolu zaměstnanců Chládek & Tintěra Litoměřice, a. s., zaměřenou na dodržování bezpečnostních předpisů při provádění údržbových, opravných nebo investičních prací na železnici a mimořádnou kontrolu uzavřených smluv mezi SŽDC a Chládek & Tintěra Litoměřice, a. s., se zaměřením na sankční ujednání v případě porušení bezpečnostních předpisů.

Odpovídá: OŘ a St. Správy

Termín 30. 10. 2013

- 2) Dne 23.10.2013 vydal GŘ „Upozornění na MU B6, ze dne 11. 10. 2013 v ŽST. Karlov pod Ještědem (čj.: 45907/2013-O15).“

- 3) Ředitel odboru systému bezpečnosti provozování dráhy GŘ SŽDC nařídil zpracovat k této mimořádné události „Poučný list“.

Odpovídá: VO ÚP Ústí n/L

Termín 31. 1. 2014

Plnění přijatých opatření k bodu:

1) Provozovatel dráhy vykonal po vzniku MU v průběhu měsíce října 2013 celkem 7 kontrol pracovišť u zhotovitele CH.T. se zaměřením na dodržování bezpečnostních předpisů se závěrem: nebylo zjištěno podstatných závad. Ze zápisu nevyplývá, zda byla posuzována činnost vedoucího práce. Dále provedl mimořádnou kontrolu smluv se zhotovitelem se změřením na sankční ujednání za porušení bezpečnostních předpisů.

3) Poučný list vydán dne 13. 1. 2014.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný správní úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události doporučuje:

Provozovateli dráhy kategorie celostátní a regionální, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- stanovit ve Smlouvách o dílo uzavřených s CPS odpovědného zaměstnance SŽDC, jenž vždy před započítáním práce CPS na provozované nevyhloučené 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 nevyhloučené 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.

V Praze dne 15. ledna 2015

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

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 6: Čelo vlaku Sv 101155

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 7: Výhled z místa MU na kolej směr DK žst. Karlov pod J.

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 8: Výhled z místa MU na kolej směr označník

Zdroj: Dražní inspekce



Obr. č. 9: Pohled na pracovní místo směrem k označníku

Zdroj: SŽDC



Obr. č. 10: Pohled, kdy je prvně vidět pracovní místo / místo MU

Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 11: Pohled od označníku na kolej směr místo MU, jež není vidět. Zdroj: Drážní inspekce



Obr. č. 12: Automobil s vozíkem pracovní skupiny CPS CH.T.

Zdroj: CH.T.