

Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střet vlaku Pn 44251 se zaměstnancem externí firmy pracujícím v provozované dopravní cestě mezi železniční stanicí Lichkov a Lichkovem státní hranicí

Úterý, 18. února 2020

Accident and incident investigation report

Collision of the freight train No. 44251 with the external worker between Lichkov station and Lichkov state border

Tuesday, 18th February 2020

č. j.: 6-587/2020/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: Draží inspekce

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 18. 2. 2020, 10:52 h.

Popis události: střet vlaku Pn 44251 se zaměstnancem externí firmy pracujícím v provozované dopravní cestě.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí, km 112,379.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
ČD Cargo, a. s. (dopravce vlaku Pn 44251);
zaměstnanec externí firmy.

Následky: 1 usmrcený;
celková škoda 0 Kč.

Bezprostřední příčina:

- vstup zaměstnance externí firmy do průjezdného průřezu pojezděné traťové koleje v době průjezdu vlaku kolem pracovního místa.

Přispívající faktor:

- ovlivnění chování zaměstnance externí firmy návykovou látkou v době pracovní směny, při níž došlo k mimořádné události.

Zásadní příčina:

- nesplnění povinnosti zaměstnance externí firmy dbát během práce v přiměřené míře o svoji bezpečnost a zdraví, nevstupovat do provozované dopravní cesty bez

soustředění se na provoz a po dobu průjezdu vlaku sledovat projíždějící drážní vozidla.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Grade:	accident.
Date and time:	18 th February 2020, 10:52 (9:52 GMT).
Occurrence type:	accident to person caused by rolling stock in motion.
Description:	collision of the freight train No. 44251 with the external worker in the operated railway infrastructure.
Type of train:	the freight train No. 44251.
Location:	open line between Lichkov station and Lichkov state border, km 112,379.
Parties:	Správa železnic, státní organizace (IM); ČD Cargo, a. s. (RU of the freight train No. 44251); the external worker.
Consequences:	1 fatality; total damage CZK 0,-
Direct cause:	<ul style="list-style-type: none">entry of the external worker into the structure gauge of operated open line track while the freight train No. 44251 was moving around the workplace.
Contributory factor:	<ul style="list-style-type: none">behavior of the external worker affected by an addictive substance at the time of the work shift during which accident occurred.
Underlying cause:	<ul style="list-style-type: none">failure to comply of the external worker obligation to take reasonable care of his safety and health, do not enter into the operated railway infrastructure without concentration on traffic and during the movement of the train to monitor the passing rolling stocks.
Root cause:	none.
Recommendation:	not issued.

Obsah

1 SHRNU TÍ.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	10
2.1 Mimořádná událost.....	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	10
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	10
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření.....	12
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	13
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	13
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	14
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	14
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	15
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	15
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	15
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	16
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	16
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru.....	16
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	16
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	16
2.4 Vnější okolnosti.....	16
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	16
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	17
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	17
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	17
3.1.2 Jiní svědci.....	20
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	21
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	21
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	22
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	22
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	22
3.3 Právní a jiná úprava.....	23
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	23
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	24
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	25
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické	

zaznamenávání dat.....	25
3.4.2 Součásti dráhy.....	25
3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	25
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	25
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	26
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	26
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	26
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	26
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	26
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	26
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	27
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	27
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	27
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	29
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	29
4.1.1 Vyhodnocení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	29
4.2 Rozbor.....	30
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	30
4.3 Závěry.....	32
4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení.....	32
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	33
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	33
4.4 Doplnující zjištění.....	33
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	33
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	36
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	36
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	36
7 PŘÍLOHY.....	37

Seznam použitých zkratk a symbolů

BOZP	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
CPS	cizí právní subjekt
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	Jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
O18	Odbor systému bezpečnosti provozovatele dráhy
OOPP	osobní ochranné pracovní prostředky
OŘ	Oblastní ředitelství
PČR	Policie České republiky
PJ	Provozní jednotka
PO	Provozní obvod
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
SÚIP	Státní úřad inspekce práce
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDV	tažená drážní vozidla
TP	Technické podmínky
ÚI	Územní inspektorát
ZAV	zařízení pro automatické varování před jízdou vlaku
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS	Zdravotnická záchranná služba
ŽDC	železniční dopravní cesta
ŽKV	železniční kolejová vozidla
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
nařízení vlády č. 168/2002 Sb.	nařízení vlády č. 168/2002 Sb. kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC Bp1	SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC Zam1	SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
TNŽ 34 2620	Technická norma železnic, "Železniční zabezpečovací zařízení: staniční a traťové zabezpečovací zařízení", ve znění platném v době vzniku mimořádné události

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 18. 2. 2020.

Čas: 10:52 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, trať 512B (Miedzylesie) Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí.

Místo: místo MU se nacházelo mezi žst. Lichkov a státní hranicí s Polskou republikou, v km 112,379, u ŽP P4091.

GPS: [50.0981428N, 16.6793611E](https://www.google.com/maps/place/50.0981428N,16.6793611E).



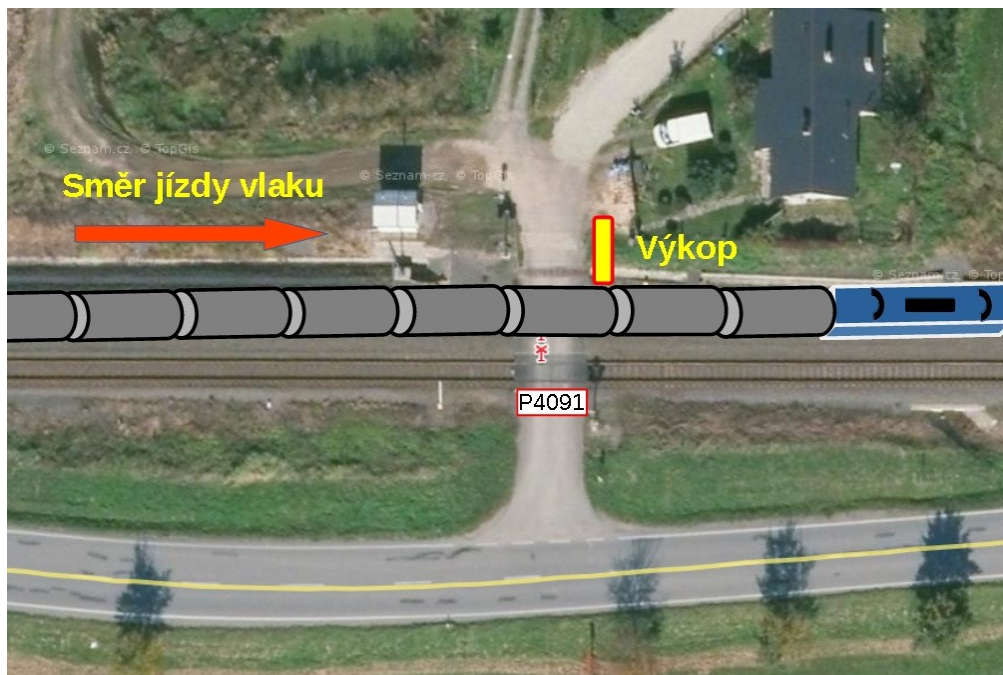
Obr. č. 1: Pohled na místo MU

Zdroj: PČR

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

Dne 18. 2. 2020 v 10:52 h projížděl vlak Pn 44251 (dále také vlak) v úseku mezi žst. Lichkov a žst. Miedzylesie (Polská republika) kolem pracovního místa v km 112,379. Výkop, který pracovní místo tvořil, byl ve směru jízdy vlaku situován vlevo, kolmo k ose koleje, 5 m za ŽP P4091. V době, kdy čelo vlaku již minulo pracovní místo a okolo výkopu projížděla TDV, došlo k zachycení zaměstnance externí firmy (dále také poškozený

zaměstnanec) vlakem a jeho odhození cca 6 m ve směru jízdy vlaku do prostoru roštu, umístěného na vstupu do zakryté části odvodňovacího kanálu ve vzdálenosti 11,40 m od osy pozemní komunikace železničního přejezdu P4091 v km 112,374. Zachycení způsobilo poškozenému zaměstnanci těžkou újmu na zdraví. I přes poskytnutou první pomoc a následnou péči osádky ZZS tento zaměstnanec zraněním ještě před převozem do nemocnice podlehl.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: Mapy.cz a DI

Ohledáním místa MU PČR a pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce, bylo zjištěno (DI se ohledání místa v den vzniku MU nezúčastnila, podrobnosti v části 2.1.3 této ZZ):

Bližší hrana výkopu, který tvořil pracovní místo, byla od osy pozemní komunikace ŽP P4091 vzdálena 4,70 m, střed výkopu 5 m. Vzdálenější hrana výkopu se nacházela 5,30 m od osy pozemní komunikace přejezdu. Sesuv štěrkového lože za hlavami pražců směrem do výkopu začínal 70 cm od vnitřní hrany levého kolejnicového pásu ve směru jízdy vlaku (147 cm od osy koleje). Na pracovním místě, kde došlo k MU, kromě poškozeného zaměstnance, pracovali ještě další dva zaměstnanci CPS. Příslušný dopravní zaměstnanec, výpravčí žst. Lichkov, o provádění prací na pracovním místě nebyl informován. Střežení pracovního místa nebylo při ohledání pracovního místa pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce zjištěno.

Podrobnosti o stavbě, jejíž součástí bylo pracovní místo, kde došlo k MU, týkající se objednavatele, zhotovitele, podzhotovitelů, povolení k výkonu práce v provozované dopravní cestě, odborné a zdravotní způsobilosti poškozeného zaměstnance a zajištění BOZP na pracovišti nebylo v den ohledání místa MU možno relevantně zjistit. Proto jsou podrobnosti uvedeny až na základě dalších zjištění z průběhu šetření DI, PČR, SÚIP a pověřené osoby provozovatele dráhy v následujících kapitolách této ZZ, vždy dle požadavků na jejich obsah.

Ohledáním vlaku bylo pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce zjištěno:

Vzhledem k nehodovému ději, kdy strojvedoucí vlaku nezaznamenal ze svého stanoviště při jízdě k pracovnímu místu ani při průjezdu bezprostředně kolem něj žádnou osobu v kolejišti a ani nezjistil (nemohl zjistit) vznik MU, vlak zastavil až v místě pravidelného zastavení vlaku v žst. Miedzylesie (Polská republika). Tam byl telefonicky kontaktován pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce. Po jejím dostavení se na místo zastavení vlaku se zúčastnil ohledání HDV. Pověřená osoba následně provedla ohledání všech TDV zařazených ve vlaku. Stopy po kontaktu s osobou nebyly na žádném z DV zjištěny. Další ohledání vlaku se zaměřením na technické podrobnosti nebylo vzhledem k nehodovému ději nutné.

Strojvedoucí předložil licenci strojvedoucího, platnou do 10. 10. 2021, a doplňkové osvědčení vydané strojvedoucímu dopravcem ČDC, platné do 3. 5. 2021. Vykonaná zkouška na přítomnost alkoholu byla u strojvedoucího negativní. Byla shromážděna vlaková dokumentace a záznam z rychloměru HDV vlaku. DI si vyžádala vyhodnocení zaznamenaných dat z registračního rychloměru HDV.

Podrobné ohledání infrastruktury, s ohledem na zjištěný nehodový děj, nebylo nutné provádět.

Při MU byl aktivován IZS.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy. Bez účasti DI (podrobnosti v části 2.1.3 této ZZ) bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

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

MU oznámena na COP DI:	18. 2. 2020, v 11:27 h (tj. 35 min. po vzniku MU) jako střet vlaku (konkrétní vlak byl zjišťován) s osobou na ŽP P4091 s tím, že sražená osoba utrpěla pouze újmu na zdraví. Ve 13:14 h bylo oznámení vzniku MU doplněno mj. o informaci, že sražená osoba byla usmrcena a že k jejímu sražení došlo v místě pracovního místa 2 m za ŽP P4091.
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽ) a dopravce (ČDC).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	18. 2. 2020, v 11:29 h (tj. 37 min. po vzniku MU), na základě prvotně oznámených skutečností.

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

Rozhodnutí DI o zahájení šetření: 19. 2. 2020, a to na základě závažnosti mimořádné události, poznatků z nehodového děje

a zjištění DI během následujících 24 h, týkajících se možných nedostatků v dodržování BOZP na pracovním místě, kde došlo k MU.

Šetření DI na místě MU:

nebylo provedeno z důvodu obsahu prvotních informací z ohlášení pověřenou osobou SŽ (prvotní oznámení neobsahovalo informace o usmrcení zaměstnance CPS pracujícího v provozované ŽDC, tato informace byla na COP DI sdělena až ve 14:05 h).

Sestavení vyšetřovacího týmu:

nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce:

PČR, SÚIP.

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí žst. Lichkov, zaměstnanec SŽ, OŘ Hradec Králové, PO Česká Třebová.

Dopravce (ČDC):

- strojvedoucí vlaku Pn 44251, zaměstnanec ČDC, PJ Česká Třebová.

Třetí strana (firma Stavebniny Novotný, s. r. o., CPS):

- jednatel CPS;
- poškozený zaměstnanec, usmrcená osoba.

Ostatní osoby, svědci:

- svědek č. 1, zaměstnanec CPS;
- svědek č. 2, zaměstnanec CPS;
- svědek č. 3, zaměstnanec externí firmy RB Management, a. s.

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

Vlak:	Pn 44251	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	264	HDV:	91 54 7 130 021 – 9	P
Počet náprav:	80	TDV (za HDV):		P
Hmotnost (t):	500	1.	33 51 78 49 217 – 9	P
Potřebná brzdící procenta (%):	60	2.	33 51 78 49 223 – 7	P
Skutečná brzdící procenta (%):	105	3.	33 51 78 53 390 – 7	P
Chybějící brzdící procenta (%):	0	4.	33 51 78 89 860 – 7	P
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	80	5.	33 51 78 49 218 – 7	P
Způsob brzdění:	I.	6.	33 51 78 49 237 – 7	P
		7.	33 51 78 49 233 – 6	P
		8.	33 51 78 49 202 – 1	P
		9.	33 51 78 49 196 – 5	P
		10.	33 51 78 49 241 – 9	P
		11.	33 51 78 53 680 – 1	P
		12.	33 51 78 49 192 – 4	P
		13.	33 51 79 84 208 – 3	P
		14.	33 51 78 49 220 – 3	P
		15.	33 51 78 52 004 – 5	P
		16.	33 51 78 49 228 – 6	P
		17.	33 51 79 83 945 – 1	P
		18.	33 51 78 66 056 – 9	P
		19.	33 80 79 12 294 – 5	P

Pozn. k vlaku Pn 44251:

- vlak byl sestaven výhradně z kotlových vozů, dokumentace k vlaku odpovídá řazení ze žst. Ústí nad Orlicí, kde došlo ke změně směru jízdy a tedy i obrácení řazení HDV a TDV, včetně odstoupení jednoho z dvojice zařazených HDV na vlaku z výchozí žst. Česká Třebová, odjezdová skupina.

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

Trať je v místě MU ve směru jízdy vlaku vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu a klesá na spádu 4,85 ‰. Jedná se o jednokolejnou, elektrifikovanou trať, zabezpečenou traťovým zabezpečovacím zařízením automatické hradlo AH-88A bez oddílových návěstidel (zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620). Trvale bylo doplněno telefonickým dorozumíváním z důvodu přeshraničního provozu. Místo MU se ve směru

jízdy vlaku Pn 44251 nacházelo ve vzdálenosti 5 m za ŽP P4091 v km 112,379. Pozemní komunikace přejezdu protíná kromě trati, na které došlo k MU, i souběžnou trať 512A Hanušovice – Lichkov. Dvoukolejný ŽP je zabezpečen světelným PZZ bez závor. Pro ovládání všech PZZ na přejezdech v úseku Lichkov – Lichkov st. hr. jsou použity počítače náprav. Součásti dráhy a zabezpečovací systém nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem MU nebyly komunikační prostředky použity. K jejich použití došlo až při ohlášení vzniku MU.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

V místě MU byly bezprostředně před jejím vznikem zaměstnanci CPS prováděny práce v průjezdném průřezu a volném schůdném a manipulačním prostoru dráhy. Jednalo se o provádění výkopových prací, sloužících k odkrytí stávající kabelizace, pro potřebu provádění následných odborných prací na kabelech. Práce prováděné v místě MU byly součástí stavby dráhy, která z pohledu objednavatel, zhotovitelé a podzhotovitelé byla strukturována na základě smluvních ujednání takto:

- zadavatelem a objednavatelem veřejné zakázky s názvem „Rekonstrukce žst. Letohrad“ byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, prostřednictvím investora, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správy východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc;
- hlavními zhotoviteli byly společnosti Chládek a Tintěra, Pardubice, a. s., a Elektrizace železnic Praha, a. s.

Z celkového spektra prováděných dílčích staveb v rámci celé veřejné zakázky byla ve vztahu k pracovnímu místu, kde došlo k MU, zjištěna níže uvedená smluvní ujednání:

- pracovní místo bylo součástí realizace provozního souboru stavby „Žst. Letohrad, ochrana stávajících sdělovacích kabelů SŽDC“. Pro Elektrizaci železnic Praha, a. s., realizaci prováděla firma AŽD Praha, s. r. o.;
- pro AŽD Praha, s. r. o., prováděla práce společnost ČD-Telematika, a. s. Pro ČD-Telematika, a. s., prováděla část prací společnost RB Management, s. r. o.;
- **pro společnost RB Management, s. r. o., prováděl práce přímo na pracovním místě, kde došlo k MU, firma Stavebniny Novotný, s. r. o. (v ZZ také jako CPS).**

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

- 11:03 h ohlášení vzniku MU provozním dispečerem 1 z CDP Praha výpravčímu žst. Lichkov;
- 11:03 h MU ohlášena výpravčím dle ohlašovacího rozvrhu na IZS;
- 11:03 h MU ohlášena výpravčím dle ohlašovacího rozvrhu na pohotovost PO Česká Třebová;

- 11:27 h MU oznámena pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI;
- 11:37 h MU ohlášena výpravčím dle ohlašovacího rozvrhu na SŽ, Správu elektrotechniky a energetiky Pardubice;
- 12:15 h obnovení provozu v mezistaničním úseku Miedzylesie – Lichkov.

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

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval bezprostředně po vzniku z místa MU svědek č. 1. V 11:03 h, tj. 11 minut po vzniku MU, volal složky IZS i výpravčí žst. Lichkov poté, co mu vznik MU byl oznámen.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, obvodní oddělení Králíky a Územní odbor Ústí nad Orlicí;
- ZZS Pardubického kraje (1 posádka);
- Letecká záchranná služba (1 vrtulník);
- Hasičská záchranná služba SŽ, JPO Česká Třebová.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

Při MU došlo k usmrcení zaměstnance CPS.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Škoda na DV, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 10 °C, mírný severní vítr, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: místo MU – výkop byl situovaný vlevo od traťové koleje ve směru jízdy vlaku a kolmo k ose koleje. V místě vzniku MU byl

výkop ukončen ve štěrkovém loži nedaleko hlav pražců a vzhledem ke vzdálenosti jeho ukončení 70 cm od vnitřní hrany levého kolejnicového pásu a hloubce cca 70 cm osoby nacházející se ve výkopu zasahovaly do průjezdného průřezu koleje.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- strojvedoucí vlaku Pn 44251 – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl:
 - v 7:47 h nastoupil do práce v žst. Česká Třebová;
 - byl odpočatý a bez fyzického i psychického stresu;
 - po výjezdu vlaku ze žst. Lichkov viděl na levé straně dvě osoby v oranžovém pracovním oděvu u přejezdu, dost daleko od hromady vykopané hlíny, každopádně až za příkopem, který byl vedle kolejí na levé straně;
 - dal návěst „Pozor“ a pokračoval v jízdě, protože v kolejích nikdo nebyl;
 - po příjezdu do žst. Medzylesie byl telefonicky kontaktován vyšetřovateli, že je podezření, že někoho za jízdy vlaku srazil;
 - po příjezdu vyšetřovatele podal vysvětlení, zúčastnil se ohledání vlaku a vykonal zkoušku na přítomnost alkoholu v krvi;
 - stopy po střetu s osobou nebyly nalezeny a zkouška na alkohol byla negativní;
 - náraz do HDV nezaznamenal, návěstidla k pracovnímu místu, kde došlo k MU, umístěna nebyla, písemný rozkaz neobdržel.
- výpravčí žst. Lichkov – v Zápisu se zaměstnancem mimo jiné uvedl:
 - provozní dispečer mu oznámil vznik MU;
 - z dalších informací, které obdržel, vyplynulo, že šlo o střet vlaku Pn 44251 se zaměstnancem firmy, která prováděla výkopové práce;
 - o provádění prací nebyl nikým informován a nikdo od něj nepožadoval žádná opatření;
 - dále ohlásil MU podle Ohlašovacího rozvrhu.
- svědek č. 1, zaměstnanec CPS – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mimo jiné uvedl:
 - před příjezdem na pracoviště, v místě srazu před rozjezdem na pracovní místo, podepisoval bezpečnost práce a byl seznámen vedoucím zaměstnancem, kde se bude pracovat;
 - kolem 8:15 h dorazil s kolegy na pracoviště a oblékl si výstražnou vestu;
 - zda na sobě měli kolegové výstražnou vestu, již přesně nevěděl;
 - poté, co obdrželi instrukce od jednatele CPS, začali pracovat;
 - zhruba před obědem začala na přejezdu vedle výkopu fungovat světelná a zvuková signalizace;

- vystoupil z výkopu směrem od kolejí k silnici;
- poškozený zaměstnanec v tu dobu odhazoval štěrk bezprostředně u koleje;
- říkal poškozenému zaměstnanci, ať jde z kolejí;
- ten mu odpověděl „já vím“;
- svědek č. 2 zůstal ve výkopu dále od koleje a prohluboval ho;
- otočil se a chtěl si sednout a počkat, až projede vlak;
- pak se znovu podíval a viděl poškozeného zaměstnance, jak stojí na stejném místě, zády k již projíždějícímu vlaku;
- viděl, že vlak nesrazil poškozeného zaměstnance čelem, ale zachytilo ho nějakým madlem, úchytkou nebo schůdky projíždějící již 4. nebo 5. TDV;
- poškozený zaměstnanec byl odhozen až k betonové zídce, kde zůstal ležet;
- ihned volal záchranku a společně se svědkem č. 2 dbali pokynů operátorky při poskytování první pomoci;
- po příjezdu záchranky, hasičů a policie, poté co si lékař poškozeného zaměstnance převzal, čekali opodál;
- práce, které na pracovním místě, kde došlo k MU, prováděli, se týkaly odkrývání chrániček kabelů pod kolejemi;
- u zaměstnavatele pracoval od ledna 2020 a neměl žádné problémy ani s ním ani s kolegy;
- absolvoval školení o bezpečnosti práce;
- v jiných případech bylo naprosto běžné, že měli při práci dozor, který zajišťoval jednatel CPS buď sám, nebo pomocí jiné osoby; tento člověk komunikoval s dispečerem, hlásil vlaky a oni mu hlásili výstup z kolejiště;
- práce na pracovním místě, kde došlo k MU, probíhaly již 4. nebo 5. den;
- kolegové se ohradili vůči vedoucímu zaměstnanci, že nemají vysílačky již v předchozích dnech před MU;
- jednatel CPS jim na to sdělil, že je nahlášeno ve stanicích, kde a jak se bude pracovat;
- tuto informaci jim sděloval vždy i ráno;
- před vznikem MU již kolem pracovního místa nějaké vlaky projely;
- to, že poškozený zaměstnanec zůstal na místě a neodstoupil od koleje v době průjezdu vlaku, si nedovedl vysvětlit;
- nezaznamenal, že by se poškozený zaměstnanec v den vzniku MU choval nějak nepřírozeně nebo měl nějaké zdravotní problémy.

Pozn. DI: svědek č. 1 podával vysvětlení také SÚIP. V tomto dokumentu, který má DI k dispozici, nejsou žádné významné skutečnosti, jenž by nebyly ve shodě s informacemi podanými PČR.

- svědek č. 2, zaměstnanec CPS – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mimo jiné uvedl:
 - pracoval na pracovním místě, kde došlo k MU, s poškozeným zaměstnancem a dalším kolegou;
 - náplní práce bylo vyhledávání kabelů v bezprostřední blízkosti tratě;
 - před jedenáctou hodinou si ve výkopu, otočen zády k trati, balil cigaretu;
 - uslyšel výstražné znamení přejezdu a všiml si, že přijíždí nákladní vlak;
 - najednou uslyšel svědka č. 1 že zvolal „Pozor vlak“ a že poškozeného zaměstnance srazil vlak;

- střet poškozeného zaměstnance s vlakem neviděl;
- společně se svědkem č. 1 dbali pokynů operátorky při poskytování první pomoci;
- absolvoval školení o bezpečnosti práce;
- když se pracuje v kolejišti, má se to hlásit do nejbližší stanice, tedy do Lichkova;
- on a nebo jeho kolegové to však nedělali, to zajišťovalo vedení společnosti;
- vedoucí zaměstnanec je občas přišel zkontrolovat, v den vzniku MU na pracovišti nebyl;
- že by se poškozený zaměstnanec v den vzniku MU choval nějak nepřírozně a nebo měl nějaké zdravotní problémy, nezaznamenal.

Pozn. DI: svědek č. 2 podával vysvětlení také SÚIP. V tomto dokumentu, který má DI k dispozici, nejsou žádné významné skutečnosti, jenž by nebyly ve shodě s informacemi podanými PČR.

- jednatel CPS Stavebniny Novotný, s. r. o. – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mimo jiné uvedl:
 - byl jediným jednatelem firmy;
 - neměl žádné trvalé zaměstnance, pouze zaměstnance na dohodu o provedení práce;
 - vždy, když uzavíral s nějakou osobou dohodu o provedení práce, byla tato osoba proškolená z předpisu Bp1, BOZP a absolvovala denní školení k seznámení s pracemi, které budou provádět;
 - na místě MU v den, kdy k ní došlo, nebyl;
 - zaměstnanci věděli co mají dělat, každý den byli kontrolováni, kontroloval je buď on nebo někdo jiný;
 - že by se poškozený zaměstnanec v den vzniku MU choval nějak nepřírozně a nebo měl nějaké zdravotní problémy, nezaznamenal, nebyl pod vlivem žádné látky, toho by si všiml;
 - v době, kdy pracoval v Letohradě a Vamberku, mu volal svědek č. 2, že došlo ke sražení poškozeného zaměstnance vlakem;
 - po příjezdu na místo MU mu nebyl svědek č. 1 ani svědek č. 2 schopen dát relevantní informace, byli v šoku;
 - co se týká informování Českých drah o tom, že v blízkosti koleje probíhají práce, tak byli zavedeni v CPS, takže o tom věděly;
 - žádná zvláštní povinnost nebyla, protože se nepracovalo ve stanici a dělalo se mimo průjezdný profil, byly tam výstražníky, tak nemusela být hlídka, která by hlásila vlaky;
 - dle jeho názoru bylo vše v pořádku a nechápal, jak se to mohlo stát.
- jednatel CPS Stavebniny Novotný, s. r. o. – v Záznamu č. 1 o podání vysvětlení SUIP mimo jiné uvedl:
 - poškozený zaměstnanec byl vybaven pracovním oděvem, pracovní obuví, rukavicemi, výstražnou vestou a ochrannou přilbou;
 - v době úrazu měl na sobě výše jmenované pracovní pomůcky, pouze u přilby nevěděl, zda byla použita;
 - jelikož parta pracovala u ŽP P4091, mimo průjezdný profil a přejezd byl brán

- o jako komunikační zóna, tak hlídku nestanovil;
 - o u ŽP nemusela hlídka být, protože by se stejně řídila světelnou a zvukovou signalizací;
 - o nechápal, proč poškozený zaměstnanec vylézal z výkopu do kolejiště, proškolen byl.
- jednatel CPS Stavebniny Novotný, s. r. o. – v Záznamu č. 2 o podání vysvětlení SUIP mimo jiné uvedl:
 - o neuvědomil výpravčího v žst. Lichkov, protože práce byly prováděny mimo průjezdný profil a byly prováděny u přejezdu, proto se nedělala jiná bezpečnostní opatření;
 - o výstražník PZZ ŽP P4091 upozorňoval na příjezd vlaku dostatečně dlouho;
 - o vlastní seznam rizik neměl, převzal za svá rizika od firmy RB Management;
 - o vlastní technologický postup pro výkopové práce neměl, převzal ho od firmy RB Management;
 - o u přejezdu nemusela hlídka být, protože by se stejně řídila světelnou a zvukovou signalizací PZZ;
 - o nechápal, proč zraněný zaměstnanec vylézal z výkopu do kolejiště, proškolen byl.
- jednatel CPS Stavebniny Novotný, s. r. o. – v Záznamu o podání vysvětlení DI mimo jiné uvedl:
 - o kromě funkce jednatele byl zaměstnán v pracovním poměru nebo na základě dohody konané mimo pracovní poměr ve společnosti jako strojník, řidič, zedník a v dalších funkcích, měl několik zaměstnanců;
 - o práce v provozované dopravní cestě jako jediný zhotovitel nikdy neprováděl;
 - o práce v provozované dopravní cestě jako podzhotovitel provádí asi cca 5 let zpětně;
 - o byl vedoucím zaměstnancem dle zákona č. 262/2006 Sb. pro pracovní skupinu tří zaměstnanců CPS, pracujících na pracovním místě, kde došlo k MU;
 - o byl vedoucí práce dle předpisu SŽDC Bp1 pro pracovní skupinu tří zaměstnanců CPS, pracujících na pracovním místě, kde došlo k MU;
 - o pro pracovní skupinu tří zaměstnanců CPS, pracujících na pracovním místě, kde došlo k MU, nebylo vedoucím prací nebo jiným vedoucím zaměstnancem provedeno ohlášení výpravčímu žst. Lichkov za účelem sjednání podmínek bezpečnosti práce v provozované dopravní cestě;
 - o pracovní místo v den, kdy na něm došlo k MU, nebylo střeženo některým ze způsobů uvedených v předpisu SŽDC Bp1, protože dělali u ŽP a přístupová komunikace byla po silnici, zaměstnanci CPS se neměli pohybovat v průjezdném profilu, práce probíhaly mimo něj;
 - o nevěděl o tom, že on jako CPS je správcem stavby neschválený podzhotovitel.

3.1.2 Jiní svědci

- svědek č. 4, zaměstnanec firmy RB Management, a. s. – v Úředním záznamu o podaném vysvětlení PČR mimo jiné uvedl:

- v den, kdy došlo k MU, se setkal s jednatelem CPS a třemi zaměstnanci v Letohradě;
- dotázal se jednatele CPS, zda zaměstnance poučil, a bylo mu sděleno, že ano;
- po zjištění stavu dosavadních prací na vlastním pracovním místě, kde došlo později k MU, sdělil zaměstnancům CPS, že je třeba výkop prohloubit;
- následně odjel na další, sousední ŽP, kde vykonával jiné práce;
- po průjezdu vlaku, který byl účastníkem MU, přes jeho ŽP, nasedl po nějakém čase do auta a jel zpět k ŽP, kde pracovali tři zaměstnanci CPS, protože potřeboval pomoc na svém pracovišti;
- po příjezdu na pracovní místo tří pracovníků CPS zaznamenal přítomnost složek IZS;
- zde se dozvěděl o střetu vlaku s jedním ze zaměstnanců CPS;
- poté z místa MU odjel;
- bezpečnostní opatření se prováděla tak, že se hlásili výpravčímu v žst. Lichkov;
- on se v den vzniku MU výpravčímu v žst. Lichkov nehlásil, zda tak učinil jednatel CPS, nevěděl;
- při práci se v podstatě spoléhalo na výstražníky;
- hlídka na místě, vysílačky ani záblesková světla na pracovišti zaměstnanců CPS nebyly;
- bezpečnostní opatření nebyla taková, protože se nepracovalo v průjezdném průřezu trati;
- že by se poškozený zaměstnanec CPS v den vzniku MU choval nějak nepřírozně a nebo měl nějaké zdravotní problémy, nezaznamenal;
- samotnou práci zaměstnanců CPS na pracovním místě, kde došlo k MU, řídil jednatel CPS (pozn. DI: firmy Stavebniny Novotný, s. r. o.). On pouze kontroloval, zda její provedení bylo takové, aby mohl následně provádět práce dle své specializace.

Pozn. DI: svědek č. 4 podával vysvětlení také SÚIP. V tomto dokumentu, který má DI k dispozici, nejsou žádné významné skutečnosti, jenž by nebyly ve shodě s informacemi podanými PČR.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

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

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

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

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

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy, dopravce a CPS, 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.

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

V době vzniku MU byly všechny osoby CPS, provádějící práce v provozované dopravní cestě na místě MU, odborně a zdravotně způsobilé k výkonu zastávané funkce s výjimkou zraněného zaměstnance CPS, týkající se jeho zdravotního stavu v době vzniku MU (podrobnosti v kapitolách 3.6.2 a 4.2.1 této ZZ).

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy SŽ nebyly zjištěny nedostatky. Provozovatel dráhy předložil přehled kontrol provedených od 1. 1. 2019 do dne vzniku MU. Za uvedené období bylo v žst. Lichkov na práci výpravčích provedeno celkem 20 kontrol. V pěti případech byly zjištěny nedostatky, které byly zaměstnancům vytknuty, a bylo provedeno poučení. Z výše uvedeného celkového počtu kontrol byl výpravčí zúčastněný na MU kontrolován 5x, z toho byla jednou konstatována závada, která mu byla vytknuta, a výpravčí byl poučen.

Kontrolní mechanismy pro elektronickou evidenci zavedených CPS v rámci SŽ a dokument ze ZDD (telefonní zápisník) pro zápis o způsobu zajištění pravidel BOZP na pracovním místě, kde došlo k MU (dle požadavků předpisu SŽDC Bp1), byly v době vzniku MU výpravčímu žst. Lichkov k dispozici. Podrobnosti jsou uvedeny v kapitole 4.4.1 této ZZ.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce ČDC nebyly zjištěny nedostatky. Dopravce předložil přehled kontrol na práci strojvedoucího, zúčastněného na MU, provedených v roce 2017 až 2019. Za uvedené období byl strojvedoucí kontrolován 4x bez zjištěných nedostatků. Samostatně pak bylo v průběhu roků 2019 a 2020 celkem 5x kontrolováno dodržování rychlosti při řízení HDV strojvedoucím, bez zjištěných nedostatků.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí byla SŽ.

Dopravcem vlaku Pn 44251 bylo ČDC, se sídlem Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 - Holešovice.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČDC ze dne 18. 12. 2018, s účinností od dne uzavření smlouvy.

CPS, provádějící práce v místě MU, byl součástí řetězce zhotovitelů a podzhotovitelů stavby dráhy s názvem „Rekonstrukce žst. Letohrad“, jejímž zadavatelem a objednavatelem formou veřejné zakázky byla SŽ (podrobnosti viz kapitola 2.2.5 této ZZ).

Zjištění:

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty byl DI zjištěn nedostatek, vyplývající z nedodržení smluvních podmínek ke stavbě, který se nevztahuje k závěrům o příčinách vzniku MU.

Podklady pro výše uvedené zjištění DI:

- informace obsažené v e-mailu, obdrženém od správce stavby (SŽ), kde je mimo jiné uvedeno: *„Zhotovitel při provádění díla musí postupovat v souladu se smlouvou o dílo jejíž součástí jsou také Smluvní podmínky [Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem (FIDIC 1999)- Obecné podmínky; Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem – Zvláštní podmínky pro stavby Správy železniční dopravní cesty, státní organizace č.j.: 78/2017-910-IZD/1 účinné od 26.6.2017 (dále jen „OP“]. Dle čl. 4.4 těchto OP je Zhotovitel, v případě, že Zhotovitel zamýšlí použít podzhotovitele, který není uveden ve Smlouvě o dílo, povinen Správci stavby oznámit název takového podzhotovitele spolu s identifikací dílčího plnění, které má tento další podzhotovitel realizovat. V případě, že nedojde k takovému oznámení Zhotovitele Správci stavby, nesmí nový podzhotovitel provádět jakékoliv činnosti, jejichž součástí je provádění vlastních stavebních prací na Díle“.*
- Vyjádření správce stavby (SŽ) na základě obsahu dokumentů o schválených Podzhotovitelích (dokumenty DI obdržela na základě vyžádání) v e-mailu: *„Ze strany Zhotovitele nedošlo k dodržení shora uvedeného ustanovení OP, tj. nedošlo k oznámení Zhotovitelem Správci stavby o doplnění nového Podzhotovitele **společnosti Stavebniny Novotný s.r.o. nebyly schváleny Správcem stavby**“.*

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

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

- § 106 odst. 4 zákona č. 262/2006 Sb.:
„Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví...“;

- § 106 odst. 4 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb.:
„dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele“;
- § 106 odst. 4 písm. d) zákona č. 262/2006 Sb.:
„Zaměstnanec je povinen...dodržovat při práci stanovené pracovní postupy, používat stanovené pracovní prostředky, dopravní prostředky, osobní ochranné pracovní prostředky a ochranná zařízení a svévolně je neměnit a nevyřazovat z provozu,“;
- § 106 odst. 4 písm. e) zákona č. 262/2006 Sb.:
„Zaměstnanec je povinen...nepožívat alkoholické nápoje a nezneužívat jiné návykové látky na pracovištích zaměstnavatele a v pracovní době i mimo tato pracoviště, nevstupovat pod jejich vlivem na pracoviště zaměstnavatele...“;
- § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.:
„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek“.

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

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

V případě této konkrétní MU je nutné dát níže uvedený definiční bod 13 osnovy vstupního školení BOZP pro stavbu „Rekonstrukce žst. Letohrad“ do souvislosti s výše uvedeným ustanovením § 106 odst. 4 písm. e) zákona č. 262/2006 Sb.:

- bod 13) osnovy vstupního školení BOZP pro stavbu „Rekonstrukce žst. Letohrad“:
„Důraz na zákaz používání alkoholu, drog a jiných omamných prostředků na pracovišti, před nástupem do práce na směnu a v pracovní době i mimo zaměstnavatele“;
- čl. 98 předpisu SŽDC Bp1:
„Všichni zaměstnanci jsou povinni podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jejich jednání.“;
- čl. 106 předpisu SŽDC Bp1:
„Před očekávaným průjezdem drážních vozidel musí zaměstnanci zaujmout takové postavení, při kterém nebude ohrožena jejich bezpečnost.“;

- čl. 114 písm. a) předpisu SŽDC Bp1:
*„Při práci v provozované dopravní cestě je zakázáno:
a) vstupovat do provozované dopravní cesty bez soustředění se na provoz...“;*
- čl. 121 písm. b) předpisu SŽDC Bp1:
*„Povinnosti zaměstnanců pracujících v provozované dopravní cestě:
b) zaujmout takové postavení před jízdou vozidel, aby nebyli zachyceni uvolněným nákladem, kladkami, řetězy, provazy, otevřenými dveřmi nebo jinými částmi vozidel; je-li to možné, jsou povinni stát čelem k předpokládané jízdě a po dobu průjezdu sledovat projíždějící vozidla“;*

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

Traťové zabezpečovací zařízení v mezistaničním úseku Miedzylesie – Lichkov bylo automatické hradlo AH 88A (3. kategorie dle TNŽ 34 2620) a jeho činnost nebyla v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

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

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 130.121-9 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ6415/99-V.01, vydaný DÚ dne 1. 6. 1999. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 22. 11. 2019 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti, resp. *„vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách a je ve shodě s TP k uvedené řadě ŽKV“*.

HDV 130.121-9 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – mechanickým registračním rychloměrem Hasler-Bern typu RT9, č. 611.311.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 10:51:00 h žst. Lichkov projelo čelo vlaku rychlostí 68 km.h⁻¹;

- 10:52:15 h místem MU v km 112,379 projelo čelo vlaku rychlostí 68 km.h⁻¹;
- 10:53:15 h státní hranici v km 113,251 projelo čelo vlaku rychlostí 70 km.h⁻¹;
- 10:59:00 h registrováno zastavení vlaku v žst. Miedzylesie.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

V souvislosti s MU, vzhledem k nehodovému ději, nebyla před jejím vznikem uskutečněna žádná opatření zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce související se vznikem MU.

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

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na její vznik.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

V daném případě nemůže Drážní inspekce výše uvedená opatření objektivně posoudit, neboť nebyla na místě mimořádné události v den jejího vzniku přítomna (viz kap. 2.1.3 této ZZ).

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Pn 44251, ve směně dne 18. 2. 2020 od 7:47 h, odpočinek před směnou 55:57 h; vzhledem k času vzniku MU nevznikl na přestávku na jídlo a oddech nárok;
- výpravčí žst. Lichkov, ve směně dne 18. 2. 2020 od 6:00 h, odpočinek před směnou 71:45 h; vzhledem k času vzniku MU nevznikl na přestávku na jídlo a oddech nárok.

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

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy, dopravce a CPS byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce s výjimkou poškozeného zaměstnance, vzhledem k jeho psychickému stavu v době vzniku MU.

Zaměstnanci provozovatele dráhy, dopravce a CPS se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Šetřením bylo zjištěno, že na vznik MU měl dle znaleckého posudku z oboru toxikologie vliv psychický stav zraněného zaměstnance, ovlivněného v době vzniku MU zakázanou návykovou látkou (podrobnosti viz kapitola 4.2.1 této ZZ).

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

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

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

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

- ze dne 20. 10. 2010, mezi žst. [Prackovice nad Labem a Lovosice](#), kdy došlo v prostoru 1. TK v km 496,093 ke střetu vlaku EC 175 se dvěma zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo neoprávněné vstoupení dvou zaměstnanců firmy Viamont DSP, a. s., do průjezdného průřezu provozované 1. TK v době, kdy po této koleji projížděl vlak EC 175.
- ze dne 11. 10. 2013, žst. [Karlovy pod Ještědem](#), záhlaví staniční koleje, km 135,900, kdy došlo ke střetu vlaku Sv 101155 se zaměstnancem externí firmy, provádějícím údržbu trati. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nepřerušování pracovní činnosti zaměstnance zhotovitele v provozované nevyložené koleji v době, kdy po této koleji projížděl vlak Sv 101155, z důvodu jeho neupozornění na jízdu vlaku osobou střežící pracovní místo a nedodržení podmínek pro střežení pracovního místa pracovní skupiny nezajištěním informací o aktuální dopravní situaci a stanovením nedostatečné vzdálenosti začátku střeženého úseku od pracovního místa s následkem pozdního dávání varovných návěstí.

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

Předmětem Bezpečnostního doporučení bylo:

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

dopravní cestě provede kontrolu dodržení stanovených vztažných technologických postupů pro plánovanou práci na zařízení;

- úpravou vzdělávacího a kontrolního systému zajistit, aby příslušnou kvalifikaci pro činnosti na provozované nevyložené dopravní cestě vlastnily pouze osoby schopné v praxi aplikovat, v rozsahu své odborné způsobilosti, pravidla pro bezpečný provoz a údržbu systému řízení a zabezpečení dopravy i při přímém výkonu pracovní činnosti.

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

- zrychlení postupu v přípravě zavedení nové počítačové aplikace Evidence vstupů CPS do ŽDC v rámci webového portálu Speciální technologické komunikační rozhraní, kterou se bude provádět i kontrola řádného dodržování stanovených postupů při sjednávání práce na zařízení ze strany provozovatele dráhy;
 - do doby ověření a plnohodnotného spuštění uvedené aplikace provádění zvýšeného počtu kontrol dodržování stanovených technologických postupů pro práci na zařízení vykonávaných CPS ze strany O10;
 - zkvalitnění vzdělávacího procesu dodáním instruktážního filmu o bezpečné práci v provozované železniční dopravní cestě s důrazem na sjednávání práce na zařízení;
 - zvýšení nároku na zpětnou vazbu od zaměstnanců (pochopení výkladu) v rámci získávání a udržování odborné způsobilosti a znalosti.
- ze dne 26. 3. 2018, žst. [Rudoltice v Čechách](#), kdy došlo ke střetu vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí firmy pracujícím v 1. staniční koleji. Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo provádění práce, bez jejíhož dokončení nesměla být ukončena výluka, v prostoru provozované koleje po ukončení výluky bez zajištění bezpečnosti pracovního místa.

DI na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., doporučila s ohledem na předcházení mimořádným událostem Dražnímu úřadu s využitím výkonu svých pravomocí zajistit u provozovatele dráhy, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, a u ostatních v úvahu připadajících provozovatelů drah na dráze železniční:

- v technologických postupech doplnění jednoznačných a jasných pravidel pro prokazatelná předávání informací souvisejících s ukončováním výluk mezi vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky;
- vytvořit jednotné vzory pro dokumentování a předávání bezpečnostních informací, stanovit dobu jejich archivace a určit náležitosti, které má prokazatelné předání informací souvisejících s ukončováním výluk obsahovat, a to mezi:
 - organizačním zástupcem zhotovitele, vedoucím výlukových prací a odpovědným zástupcem objednavatele výluky;
 - zaměstnancem pro řízení sledu a odpovědným zástupcem objednavatele výluky.
- v rámci smluvních ujednání se zhotoviteli vždy zakotvit podmínky provádění kontrol ze strany objednavatele (provozovatele dráhy) na celou oblast BOZP a všech příslušných ustanovení právních předpisů a technologických postupů provozovatele

dráhy, ve vazbě na rizika, charakter a rozsah (délku) objednávaných (prováděných) prací, a tyto kontroly následně namátkově provádět, řádně dokumentovat, bezprostředně vyhodnocovat a přijímat účinná opatření.

Drážní úřad přijal opatření v souvislosti s vydaným bezpečnostním doporučením a DI byl doručen dokument „Přijatá opatření v souvislosti s bezpečnostním doporučením, průběžná informace“, č. j.: DUCR-7259/20/Lv, kde DÚ uvádí, že:

- Drážní úřad zaslal provozovateli dráhy SŽDC výzvu k předložení konkrétních opatření na základě § 22 odst. 1 písmeno a) a odst. 2 písmeno d), která byla přijata k minimalizaci obdobných mimořádných událostí. Provozovatel dráhy ve stanoveném termínu reagoval na výzvu Drážního úřadu s tím, že do ročního plánu kontrolní činnosti bude zařazena položka pro kontrolu činnosti při zahajování a ukončování výluk, a to konkrétně u vedoucího výlukových prací, odpovědného zástupce objednavatele výluky, odpovědného zástupce zhotovitele a zaměstnance pro řízení sledu. Dále se písemně zavázal k tomu, že bude iniciováno sjednocení vzorů protokolů o výluce k prokazatelnému předávání informací souvisejících mimo jiné s ukončením výluky do opatření ředitelů oblastních ředitelství k výlukové činnosti. Připravuje se příslušná změna interního předpisu D 7/2, která uvedené záměry a zpřesnění bude obsahovat.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 18. 2. 2020 v 10:52 h projížděl vlak Pn 44251 v mezistaničním úseku mezi žst. Lichkov a Miedzylesie kolem pracovního místa v km 112,379. Výkop, který pracovní místo tvořil, byl ve směru jízdy vlaku situován vlevo, kolmo k ose koleje.

Pracovní místo, kde došlo k MU, bylo součástí veřejné zakázky s názvem „Rekonstrukce žst. Letohrad“, jejímž objednatelem byla SŽ. Realizaci provozního souboru stavby PS 01-22-71 „Žst. Letohrad, ochrana stávajících sdělovacích kabelů SŽDC“ pro Elektrizaci železnic Praha, a. s., prováděla společnost AŽD Praha, s. r. o. Pro AŽD Praha, s. r. o., prováděla práce společnost ČD-Telematika, a. s. Pro ČD-Telematika, a. s., prováděla část prací společnost RB Management, s. r. o. Pro společnost RB Management, s. r. o., prováděl přímo na pracovním místě, kde došlo k MU, práce CPS (firma Stavebniny Novotný, s. r. o.) a to na základě smlouvy o dílo.

V době, kdy čelo vlaku již minulo pracovní místo a okolo výkopu projížděla TDV, došlo k zachycení zaměstnance CPS vlakem, poté, co vstoupil do jeho průjezdného průřezu, kdy konkrétní TDV vlaku, jež zaměstnance CPS zachytilo, se nepodařilo prokazatelným způsobem pomocí technických prostředků zjistit. Způsob a důvod zachycení vyplynuly z podání vysvětlení zúčastněných osob. Zachycení způsobilo zaměstnanci těžké ublížení na zdraví, vlakem byl odhozen cca 6 m do prostoru roštu, umístěného na vstupu do zakryté části odvodňovacího kanálu ve vzdálenosti 11,40 m od osy pozemní komunikace ŽP P4091. Poškozený zaměstnanec CPS ještě před převozem

do nemocnice zraněním, utrpěným po zachycení vlakem, podlehl.

4.2 Rozbor

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

Vzhledem k závěrům uvedeným v kapitole 4.4.1 této ZZ a postavení provozovatele dráhy a dopravce při vzniku MU, vyplývajícího ze zjištění v kapitolách 3.2, 3.3, 3.4 a 3.6 této ZZ, je rozbor věnován především analýze pravidel BOZP. Ke smrtelnému zranění zaměstnance CPS došlo v rámci „pracovní skupiny“, při práci „na zařízení“ v provozované dopravní cestě, která byla součástí celkové „rekonstrukce“. Zdůrazněné výrazy v uvozovkách jsou pro další část rozboru klíčové a budou postupně v souvislostech se zjištěním příčin vzniku MU podrobně vysvětleny a rozebrány.

Jako první z pravidel BOZP byla analyzována a se zjištěným nehodovým dějem konfrontována, z pohledu dodržení nebo porušení, pravidla BOZP pro zaměstnance CPS oprávněné ke vstupu do provozované dopravní cesty.

Jak vyplynulo ze zjištění DI uvedených v kapitole 3.6.2 této ZZ, poškozený zaměstnanec CPS byl v době vzniku MU odborně a zdravotně způsobilý (zdravotní způsobilost je myšlena v tomto případě obecná, ne zdravotní stav poškozeného zaměstnance v den vzniku MU) a na základě výše uvedených skutečností mu byl provozovatelem dráhy vydán průkaz opravňující k práci v provozované dopravní cestě. Podpisem dokumentu „Dohoda o provedení práce“ potvrdil, že dle bodu 6 dohody byl zaměstnavatelem seznámen s právními předpisy, vztahujícími se k vykonávané práci a ostatními předpisy k zajištění BOZP, které byl povinen dodržovat.

Dále je podrobně rozebráno chování poškozeného zaměstnance CPS bezprostředně před vznikem MU, dle podání vysvětlení ostatních zaměstnanců pracovní skupiny, strojvedoucího vlaku a znaleckých posudků z oboru zdravotnictví, odvětví soudního lékařství a toxikologie.

Z výše uvedených dokumentů vyplynuly níže uvedené rozhodující skutečnosti:

1. **poškozený zaměstnanec CPS byl v době výkonu práce před vznikem MU pod vlivem zakázané látky** (některé projevy zjištěné zakázané látky – zhoršení soustředění a koncentrace, zpomalená reakce na podněty, horší postřeh a pomalejší celkový projev, nižší schopnost časové i prostorové orientace...).

Závěr DI ke zjištění v bodu 1:

- poškozený zaměstnanec CPS byl seznámen 18. 2. 2020 proti podpisu s osnovou vstupního školení BOZP pro stavbu „Rekonstrukce žst. Letohrad“. V bodu 13 je zmíněn „Důraz na zákaz používání alkoholu, drog a jiných omamných prostředků na pracovišti, před nástupem do práce na směnu a v pracovní době i mimo zaměstnavatele“;
- poškozený zaměstnanec CPS podpisem dokumentu „Dohoda o provedení práce“ potvrdil, že v souladu se zněním bodu č. 6 „*Zaměstnavatel seznámil zaměstnance s právními předpisy vztahujícími se k vykonávané práci...*“, z čehož vyplývá i seznámení se základní povinnosti zaměstnance, uvedenými

v odst. 4 písm. e) zákona č. 262/2006 Sb. „Zaměstnanec je povinen...nepožívat alkoholické nápoje a nezneužívat jiné návykové látky na pracovištích zaměstnavatele a v pracovní době i mimo tato pracoviště, nevstupovat pod jejich vlivem na pracoviště zaměstnavatele ...“.

2. poškozený zaměstnanec CPS neměl v době výkonu práce před vznikem MU oblečenou výstražnou vestu. Nejedná o zjištění v příčinné souvislosti se vznikem MU. Zdůvodnění vyplývá z obsahu bodu č. 3.

Závěr DI ke zjištění v bodu 2:

- poškozený zaměstnanec CPS byl seznámen 18. 2. 2020 proti podpisu s osnovou vstupního školení BOZP pro stavbu „Rekonstrukce žst. Letohrad“. V bodě 10 je poučení „O správném oblečení na pracovišti...“.V bodě 17 je zmíněn „...důraz na řádné používání předepsaných a přidělených OOPP“;
- poškozený zaměstnanec CPS dne 27. 1. 2020 absolvoval „Vstupní školení VŠ-01 k povolení vstupu do prostor SŽDC a pro pracovní činnosti vyžadující základní odbornou způsobilost a znalost zaměstnance související s pohybem po provozované dopravní cestě...“, ukončené přezkoušením ze znalostí s výsledkem „Prospěl“. Do rozsahu náplně vstupního školení VŠ-01, dle předpisu SŽDC Zam1, patří i znalost čl. 117 předpisu SŽDC Bp1 „Všichni zaměstnanci v provozované dopravní cestě při výkonu práce a při pohybu souvisejícím s přímým výkonem pracovních povinností jsou povinni používat, a to minimálně na horní polovině těla, pracovní oděv výstražné barvy nebo výstražnou vestu. Ty nesmějí být nadměrně znečištěné, promaštěné či nasáklé hořlavinou. Oděv výstražné barvy i výstražná vesta musí být zapnuté...“.

3. k zachycení vlakem a zranění zaměstnance CPS nedošlo čelem HDV, ale v době, kdy již kolem pracovního místa vlak projížděl. Jediné riziko ohrožení bezpečnosti osob jeho jízdou tak v tu chvíli spočívalo v jejich nacházení se nebo náhlém vstoupení do průjezdného průřezu vlakem pojížděné traťové koleje.

Závěr DI ke zjištění v bodu 3:

- poškozený zaměstnanec CPS podpisem dokumentu „Dohoda o provedení práce“ potvrdil, že v souladu se zněním bodu č. 6 „Zaměstnavatel seznámil zaměstnance s právními předpisy vztahujícími se k vykonávané práci...“, z čehož vyplývá i seznámení se základní povinnosti zaměstnance, uvedené v odst. 4 zákona 262/2006 Sb. „Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví...“ (shodně také čl. 98 předpisu SŽDC Bp1);
- poškozený zaměstnanec CPS dne 27. 1. 2020 absolvoval „Vstupní školení VŠ-01 k povolení vstupu do prostor SŽDC a pro pracovní činnosti vyžadující základní odbornou způsobilost a znalost zaměstnance související s pohybem po provozované dopravní cestě...“, ukončené přezkoušením ze znalostí s výsledkem „Prospěl“. Do rozsahu náplně vstupního školení VŠ-01, dle předpisu SŽDC Zam1, patří i znalost čl. 121 předpisu SŽDC Bp1 „Povinnosti zaměstnanců pracujících v provozované dopravní cestě...po dobu průjezdu sledovat projíždějící vozidla“ a znalost čl. 114 písm a) předpisu SŽDC Bp1 „Při práci v provozované dopravní cestě je zakázáno: a) vstupovat do provozované

dopravní cesty bez soustředění se na provoz ...“.

4. strojvedoucí poškozeného zaměstnance CPS při jízdě k pracovnímu místu ze svého stanoviště v prostoru koleje nebo na hranici průjezdného průřezu vlaku neviděl (skutečnost, která doplňuje a podporuje konstatování v bodu 3.)

Souhrn

Rozborem relevantních ustanovení předpisu SŽDC Bp1 a porovnáním jejich obsahu s tím, co bylo zjištěno na pracovním místě, kde došlo k MU, byly zjištěny nedostatky v plnění povinností BOZP vedoucím prací, jednatelem CPS, týkající se ohlášení práce na zařízení, dohodnutí podmínek BOZP pro práce na zařízení vždy s příslušným dopravním zaměstnancem (výpravčím žst. Lichkov). Pracovní místo nebylo střeženo žádným ze způsobů stanovených předpisem SŽDC Bp1. CPS nebyl schválen objednatel stavby jako další podzhotovitel a nebyl ani zaevidován ke dni vzniku MU v aplikaci „Evidence vstupů CPS“. Jelikož uvedené skutečnosti v bodech 1 a 3 nejsou součástí pravidel pro zajištění bezpečnosti pracovní skupiny před jízdou vlaku, ale jedná se o chování zaměstnance a dodržování pravidel sloužících k zajištění vlastní bezpečnosti zaměstnance, nelze tedy v příčinné souvislosti pracovat s povinnostmi vztahujícími se k zajištění bezpečnosti práce pracovní skupiny před jízdou vlaku (podrobnosti viz kapitola 4.4.1 této ZZ).

Veškerá výše popsaná zjištění k bodům 1 a 3 tak byla selháním jednotlivce v době, kdy měl dbát o svoji bezpečnost v průběhu již probíhajícího průjezdu vlaku kolem pracovního místa. Vzhledem ke zjištění ve znaleckém posudku z oboru zdravotnictví, odvětví toxikologie, však neměl poškozený zaměstnanec CPS v den vzniku MU vůbec nastoupit k výkonu práce. Výkon práce pod vlivem návykové látky přispěl k rizikovému jednání poškozeného zaměstnance CPS, spočívajícím v porušení několika pravidel BOZP pro zajištění vlastní bezpečnosti. To vyústilo jeho vstupem do průjezdného průřezu projíždějícího vlaku a jeho zachycení a sražení v době, kdy přítomnost jedoucího vlaku v prostoru pracovního místa již byla lidskými smysly nezpochybnitelně a jasně vnímatelná.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události byl:

- vstup zaměstnance externí firmy do průjezdného průřezu pojezděné traťové koleje v době průjezdu vlaku kolem pracovního místa.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- ovlivnění chování zaměstnance externí firmy návykovou látkou v době pracovní směny, při níž došlo k mimořádné události.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nesplnění povinnosti zaměstnance externí firmy dbát během práce v přiměřené míře o svoji bezpečnost a zdraví, nevstupovat do provozované dopravní cesty bez soustředění se na provoz a po dobu průjezdu vlaku sledovat projíždějící drážní vozidla.

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

Nebyly DI zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

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

čl. 92 předpisu SŽDC Bp1:

CPS smějí pracovat v prostorách SŽDC pouze na základě písemně sjednané smlouvy mezi oběma zúčastněnými stranami (pokud tato činnost nevychází z obecně závazných právních předpisů či norem). Smlouva musí obsahovat, mimo jiné, konkrétní ujednání k zajištění BOZP, stanovení odpovědných osob, způsob kontroly, případné sankce. Dále musí obsahovat vzájemnou oboustrannou písemnou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví a života všech osob. Ve smlouvě musí být též uvedeno, zda CPS provede zakázku vlastními silami nebo prostřednictvím subdodavatelů, popřípadě budou-li se na činnosti CPS v prostorách SŽDC podílet i jiné externí subjekty. V případě subdodavatelů i externích subjektů musí být postupováno v informaci o rizicích stejným způsobem. Součástí smlouvy musí být i stanovení vedoucích prací nebo alespoň závazek, že CPS nahlásí odpovědnému zaměstnanci SŽDC vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započatím prací.

Zjištění DI:

K uzavření smluv mezi SŽ (objednatel stavby „Rekonstrukce žst. Letohrad“), zhotovitelem a jednotlivými podzhotoviteli, prokazatelně došlo.

Nedostatek: Stanovení „vedoucích prací“ nebo „závazek že CPS nahlásí odpovědnému zaměstnanci SŽDC vedoucího prací nejpozději 24 hodin před započatím prací“ ve smlouvě o dílo uzavřené CPS nebylo uvedeno.

čl. 130 předpisu SŽDC Bp1:

CPS je při vykonávání prací v provozované nevyloučené dopravní cestě dále povinen:

a) pokud se nejedná o pravidelnou práci zajišťující drážní dopravu vyplývající z příslušné licence Drážního úřadu, vždy ohlásit svoji činnost příslušnému dopravnímu zaměstnanci,

Nedostatek: činnost CPS na pracovním místě, kde došlo k MU, nebyla příslušnému dopravnímu zaměstnanci (výpravčímu žst. Lichkov) ohlášena.

čl. 137 předpisu SŽDC Bp1:

„Základní podmínkou veškeré práce na zařízení je povinnost sjednání podmínek práce na zařízení mezi osamělým zaměstnancem nebo vedoucím prací a dopravním zaměstnancem. Sjednání podmínek obsahuje: ...“

Nedostatek: Pracoviště, kde došlo k MU, bylo součástí pracovních míst patřících ke stavbě „Rekonstrukce žst. Letohrad“. Zaměstnanci CPS, tvořící pracovní skupiny na tomto pracovním místě, prováděli práce „na zařízení“ v provozované dopravní cestě. Žádné podmínky práce na zařízení nebyly mezi vedoucím prací CPS a dopravním zaměstnancem (výpravčím žst. Lichkov) sjednány.

čl. 142 předpisu SŽDC Bp1:

„Práce na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě a její zabezpečení musí probíhat přesně ve smyslu jednotlivých ustanovení tohoto předpisu. Při nesplnění daného postupu nesmí dojít k zahájení práce na zařízení nebo započaté práce na zařízení musí být okamžitě ukončeny. To platí jak v případě práce na zařízení vykonávané osamělým zaměstnancem, tak i v případě pracovní skupiny.“

Nedostatek: Nedodržením ustanovení v čl. 130, 137 předpisu SŽDC Bp1 tak navíc v návaznosti nedošlo ani k naplnění ustanovení čl. 142. Práce na pracovišti, kde došlo k MU, přesto byly CPS zahájeny a přes nesplnění daného postupu nebyly okamžitě ukončeny.

čl. 156 předpisu SŽDC Bp1:

„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:“

Nedostatek: čl. 156 obsahuje odstavce a) – h). Jelikož nebyly splněny požadavky uvedené v čl. 137 a čl. 142, nebyly splněny ani podmínky v odstavcích a) – h) a f) čl. 156. Odstavec g) čl. 156 je odkazem na čl. 160 písm a), který je rozebraný níže.

„Kapitola VI Podmínky zajišťování střežení pracovního místa při pracích na zařízení“

čl. 160 předpisu SŽDC Bp1:

„Za zajištění bezpečnosti členů pracovní skupiny odpovídá vždy vedoucí prací. Vedoucí prací je při pracích na zařízení vykonávaných pracovními skupinami povinen:

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

Nedostatek: Nedržena ustanovení čl. 130, 137, 142 a 156 písm. a) předpisu SŽDC Bp1, viz výše.

c) zajišťovat střežení pracovního místa na základě:

- *informací o jízdě vozidel od dopravního zaměstnance nebo*
- *signalizace zařízení automatického varování (dále jen „ZAV“) nebo*
- *informací od bezpečnostní hlídky (včetně předsunuté bezpečnostní hlídky) o jízdě vozidel nebo*
- *svého pozorování,*

Nedostatek: pracovní místo, kde došlo k MU, nebylo střeženo žádným z výše uvedených

způsobů, tzn. že nebyl určen ani jiný člen pracovní skupiny, který by plnil povinnostmi vedoucího prací obsažených v čl. 160 c) – f) a čl. 161 předpisu SŽDC Bp1.

čl. 181 předpisu SŽDC Bp1:

„Je povinností pověřeného zaměstnance příslušné odborné správy OŘ SŽDC (Správa mostů a tunelů, Správa budov a bytového hospodářství, Správa tratí, Správa sdělovací a zabezpečovací techniky nebo Správa elektrotechniky a energetiky), pověřeného zaměstnance Správy osobních nádraží (dále jen „SON“), případně pověřeného zaměstnance jiné OS, 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.“

Nedostatek: DI si vyžádala, společně s osobním náhledem DI do počítačové aplikace „Evidence vstupů CPS“ v dopravní kanceláři žst. Lichkov, evidenci, která by prokazovala, že vnitřní informační systém provozovatele dráhy informoval dopravního zaměstnance (výpravčího žst. Lichkov) o provádění prací CPS na pracovním místě, kde došlo k MU. Ke dni vzniku MU taková evidence nebyla nalezena.

čl. 182 předpisu SŽDC Bp1:

„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.“

Nedostatek: Nedodrženo vzhledem k nedostatkům uvedeným k čl. 137 a čl. 130 předpisu SŽDC Bp1.

Ze strany poškozeného zaměstnance došlo mimo příčinnou souvislost k porušení:

- definičního ustanovení k § 106 odst. 4 písm. d) zákona č. 262/2006 Sb.:
bod 10) osnovy vstupního školení BOZP pro stavbu „Rekonstrukce žst. Letohrad“:
„poučení o správném oblečení na pracovišti...“;
- definičního ustanovení k § 106 odst. 4 písm. d) zákona č. 262/2006 Sb.:
bod 17) osnovy vstupního školení BOZP pro stavbu „Rekonstrukce žst. Letohrad“:
„...důraz na řádné používání předepsaných a přidělených OOPP“;
- čl. 117 předpisu SŽDC Bp1:
„Všichni zaměstnanci v provozované dopravní cestě při výkonu práce a při pohybu souvisejícím s přímým výkonem pracovních povinností jsou povinni používat, a to minimálně na horní polovině těla, pracovní oděv výstražné barvy nebo výstražnou vestu. Ty nesmějí být nadměrně znečištěné, promaštěné či nasáklé hořlavinou. Oděv výstražné barvy i výstražná vesta musí být zapnuté...“.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy a dopravce nepřijali a nevydali žádná opatření.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

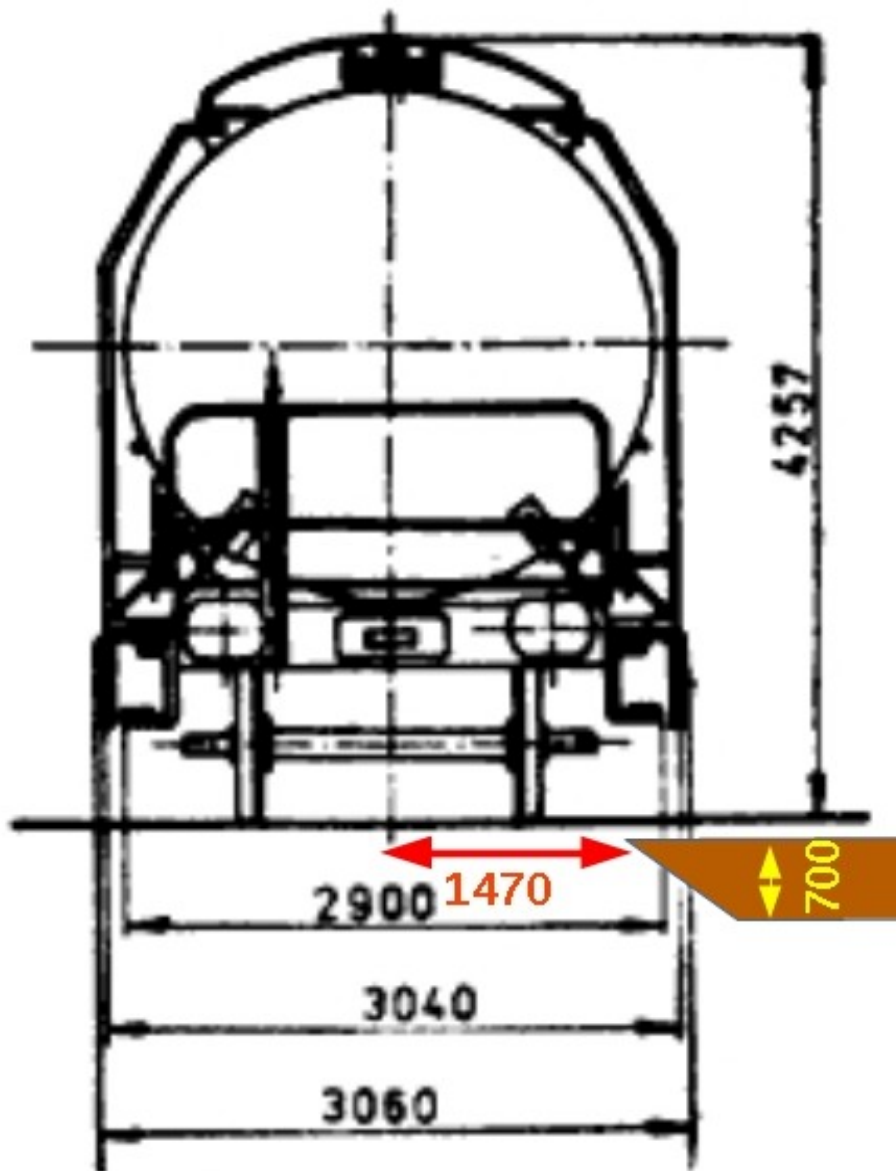
S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává.

V Brně dne 13. listopadu 2020

Libor Bruzl v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

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

7 PŘÍLOHY



Zasazení výkopu do obrysu TDV, řazených ve vlaku

Obr. č. 3: Průřez výkopem zasahujícím do průjezdného průřezu dráhy.

Zdroj DI a Vagony.cz