



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Střet vlaku EC 175 se dvěma zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., mezi železničními stanicemi Prackovice nad Labem a Lovosice (trať 527A Praha Bubeneč – Děčín hl. n.).

Středa, 20. října 2010

Investigation Report of Railway Accident

Collision of EC train No. 175 with 2 track maintenance workers between Prackovice nad Labem and Lovosice stations (Praha Bubeneč – Děčín hl. n. main line)

Wednesday, 20th October 2010

Č. j.: 6-3469/2010/DI

SUMMARY



Foto č. 1: Pohled na místo MU

Grade:	accident.
Date and time:	20 th October 2010, 14:29 (12:29 GMT).
Occurrence type:	accident to persons caused by rolling stock in motion.
Description:	2 track maintenance at the track No. 2. Fast train No. 612 went on this track No. and so they entered on the track No. 1. At the same time workers was struck by Eurocity train No. 175 which went on the track No. 1.
Type of train:	Eurocity train No. 175.
Location:	open line between Prackovice nad Labem and Lovosice stations, track No. 1 (it is a double track), km 496.093; Praha Bubeneč – Děčín hl. n. main line).
Parties:	Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM); ČD, a. s. (RU).
Consequences:	2 fatality of workers; total cost CZK 10 000,-
Direct cause	operational – trackside personnel (unauthorized entrance of 2 workers on to track No. 1).

Underlying cause: human factor – they didn't observe the technological procedures during the maintenance at the track.

Root cause: monitoring – no difference between the situation when the track is under the maintenance and when is operate normally. This led to the nonacceptance of necessary measures for work at the track.

information – lack of information between the person who is responsible for contracts (IM) and maintenance workers (stakeholders) who are working at the track.

Recommendations:

Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, státní organizace:

- 1) It is recommended to ensure to give the relevant information to maintenance workers about the situation when the track is under the maintenance and when is operate normally including necessary meassurs for work at the track.
- 2) It is recommended to ensure the transmission of information to personnel's who are responsible for safety work during the maintenance at the track, including the delivery of other necessary information.

Addressed to Czech National Safety Authority (Drážní úřad):

It is recommended to take their own measures to ensure adoption of the above recommendation by all railway infrastructure managers with in Czech Republic.

Za anglický překlad zodpovídá: Ing. Hana Pechačová

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré dokumenty a skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

Obsah

Summary	3
Foto č. 1: Pohled na místo MU	3
1 Souhrn	12
2 Údaje týkající se mimořádné události	13
2.1 Mimořádná událost	13
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	13
Foto č. 2: Pohled na místo MU	13
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	13
Foto č. 3: Schéma místa MU	14
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	14
2.2 Okolnosti mimořádné události	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	15
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	15
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	16
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	16
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	16
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	16
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	17
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	17
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	17
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	17
2.4 Vnější okolnosti	17
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	17
3 Záznam o 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 poměru	17
3.1.2 Jiné osoby	22
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	23
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	23
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	26
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	26
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	27
3.3 Právní a jiná úprava	28
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	28
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	29
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	34
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	34
3.4.2 Součásti dráhy	35
3.4.3 Komunikační prostředky	35
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	35
3.5 Dokumentace o provozním systému	36
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	36
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	37
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	38
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	38
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	38
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	39
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání	39
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	39
4 Analýza a závěry	39
4.1 Konečný popis mimořádné události	39
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	

.....	39
4.2 Rozbor	40
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	40
4.3 Závěry	43
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	43
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	43
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	43
4.4 Doplnující zjištění	44
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	44
5 Přijatá opatření	44
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	44
6 Bezpečnostní doporučení	45
7 Přílohy	46
Foto č. 4: Čelo vlaku EC 175	46
Foto č. 5: Zadní část vlaku EC 175	47
Foto č. 6: Pohled vlevo ve směru jízdy vlaku EC 175	47
Foto č. 7: Pohled vpravo ve směru jízdy vlaku EC 175	48
Foto č. 8: Pohled na trať ve směru Prackovice nad Labem	48
Foto č. 9: Pohled na trať ve směru žst. Lovosice	49
Foto č. 10: Místo vzniku MU	49

Seznam použitých zkratk a symbolů

BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GI	generální inspektor
GPS	Global Position System (Globální polohový systém)
EC	EuroCity, vlak vyšší kategorie
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
KŘP	krajské ředitelství policie
MU	mimořádná událost
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, v platném znění
OS	organizační složka
OZOV	odpovědný zástupce objednavatele výluky
PČR	Policie České republiky
PO	požární ochrana
PS	požární stanice
PZ	průkaz způsobilosti
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
R	rychlík
RCP	Regionální centrum provozu
RIBŽD	Regionální inspektorát bezpečnosti železniční dopravy
ŘÚI	ředitel územního inspektorátu
SD	státní dozor
SKPV	skupina kriminální policie a vyšetřování

Směrnice SŽDC č. 50	Směrnice SŽDC č. 50 – Požadavky na odbornou způsobilost dodavatelů při činnostech na dráhách provozovaných státní organizací Správa železniční dopravní cesty, schválená generálním ředitelem SŽDC dne 29. 8. 2008, č. j.: 31 175/08-OP
STO	sdružený traťový okrsek
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (též provozovatel dráhy, objednavatel)
SŽDC (ČD) D2	vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“ schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah dne 13. 03. 1997, č. j.: 55279/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění
SŽDC (ČD) Op 16	vnitřní předpis SŽDC (ČD) Op 16 - Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, schválený rozhodnutím generálního ředitele Českých drah, a. s., dne 26. 10. 2005, č. j.: 59 875/2005-O10, převzatý do gesce Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, na základě Pokynu generálního ředitele č. 8/2008, č. j.: 12 026/08-OKS, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění
SŽDC Dp17 (prozatímní)	vnitřní předpis SŽDC Dp17 (prozatímní) – Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 27. 6. 2008, č. j.: 22957/08-OKS, v platném znění
SŽDC Ob 1	vnitřní předpis SŽDC Ob 1 - Předpis pro vydávání povolení ke vstupu do železniční dopravní cesty a objektů provozovaných SŽDC, státní organizací, schválený generálním ředitelem SŽDC dne 29. 1. 2009, č. j.: 15708/08-OKŘ, s účinností od 01. 2. 2009, v platném znění
SŽDC Zam 1	vnitřní předpis SŽDC Zam 1 - Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, schváleným rozhodnutím generálního ředitele SŽDC ze dne 30. 6. 2008, č. j.: 23 138/08 OKS, účinnost od 1. července 2008, v platném znění
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej
TNŽ	technická norma železnic
TRS	traťové rádiové spojení

ÚO	územní odbor
ÚP	úřední povolení
ÚTZ	určená technická zařízení
VI	vrchní inspektor
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, 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
výnos č. 1	výnos č. 1 k předpisu SŽDC (ČD) Op 16, č. j.: S 11239/10-KNPERS schválený generálním ředitelem SŽDC, státní organizace, dne 5. 5. 2010 s účinností od 1. 6. 2010
VZ	vlakový zabezpečovač
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
ZP	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

1 SOUHRN

- Skupina události: nehoda.
- Vznik události: 20. 10. 2010, 14:29 hodin.
- Popis události: střet vlaku EC 175 se dvěma zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s.
- Dráha, místo: dráha celostátní, mezi železničními stanicemi Prackovice nad Labem a Lovosice, 1. traťová kolej, km 496,093.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce);
Viamont DSP, a. s. (zhotovitel).
- Následky: 2 usmrčené osoby (zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s.);
celková škoda 10 000 Kč.
- Bezprostř. příčiny: neoprávněné vstoupení dvou zaměstnanců firmy Viamont DSP, a. s., do průjezdného průřezu provozované 1. traťové koleje v době, kdy po této koleji projížděl vlak EC 175.
- Zásadní příčiny: nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy, jimiž se řídí činnosti při zajišťování bezpečnosti zaměstnanců pracujících a pohybujících se za provozu v kolejišti.
- Příč. v syst. bezp.: 1) nerozlišování činnosti zhotovitele na staveništi vyloučené koleje bez provozování drážní dopravy a činnosti prováděné zhotovitelem pro zabezpečení dráhy na provozované dopravní cestě, mající za následek nepřijímání potřebných opatření ze strany provozovatele dráhy, a to zejména ve vztahu ke kontrolní činnosti v této oblasti;
2) nezajištění provázanosti mezi zaměstnanci provozovatele dráhy mající na starosti smluvní vztahy a jejich plnění zhotoviteli a mezi dopravními zaměstnanci, kteří se podílejí na zajištění bezpečnosti zaměstnanců zhotovitelů vykonávajících na základě těchto smluvních vztahů činnosti provozovatele dráhy v průjezdném průřezu a ve volném schůdném prostoru provozované koleje.
- Bezp. 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:
- 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.

Drážnímu úřadu v souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, doporučuje Drážní inspekce přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K mimořádné události došlo dne 20. 10. 2010 ve 14:29 hodin na dráze železniční, celostátní, dvoukolejně trati 527A Praha Bubeneč – Děčín hl. n., mezi železničními stanicemi Prackovice nad Labem a Lovosice, v 1. traťové koleji, v km 496,093.



Foto č. 2: Pohled na místo MU

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

Dne 20. 10. 2010 ve 14:29 hodin se vlak EC 175, jedoucí od žst. Ústí nad Labem hl. n. směrem do žst. Praha-Holešovice, v prostoru 1. traťové koleje mezi žst. Prackovice nad Labem a Lovosice v km 496,093 střetl se dvěma zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., kteří se pohybovali v průjezdném průřezu poježděné 1. TK, ve které prováděli v šestičlenné pracovní četě dokončovací práce na železničním svršku. Oba zaměstnanci byli při MU usmrceni. Strojvedoucí vlaku EC 175 ohlásil vznik MU prostřednictvím TRS traťovému výpravčímu na ústředním stavědle v žst. Lovosice který postupoval dle Ohlašovacího rozvrhu a aktivoval integrovaný záchranný systém.

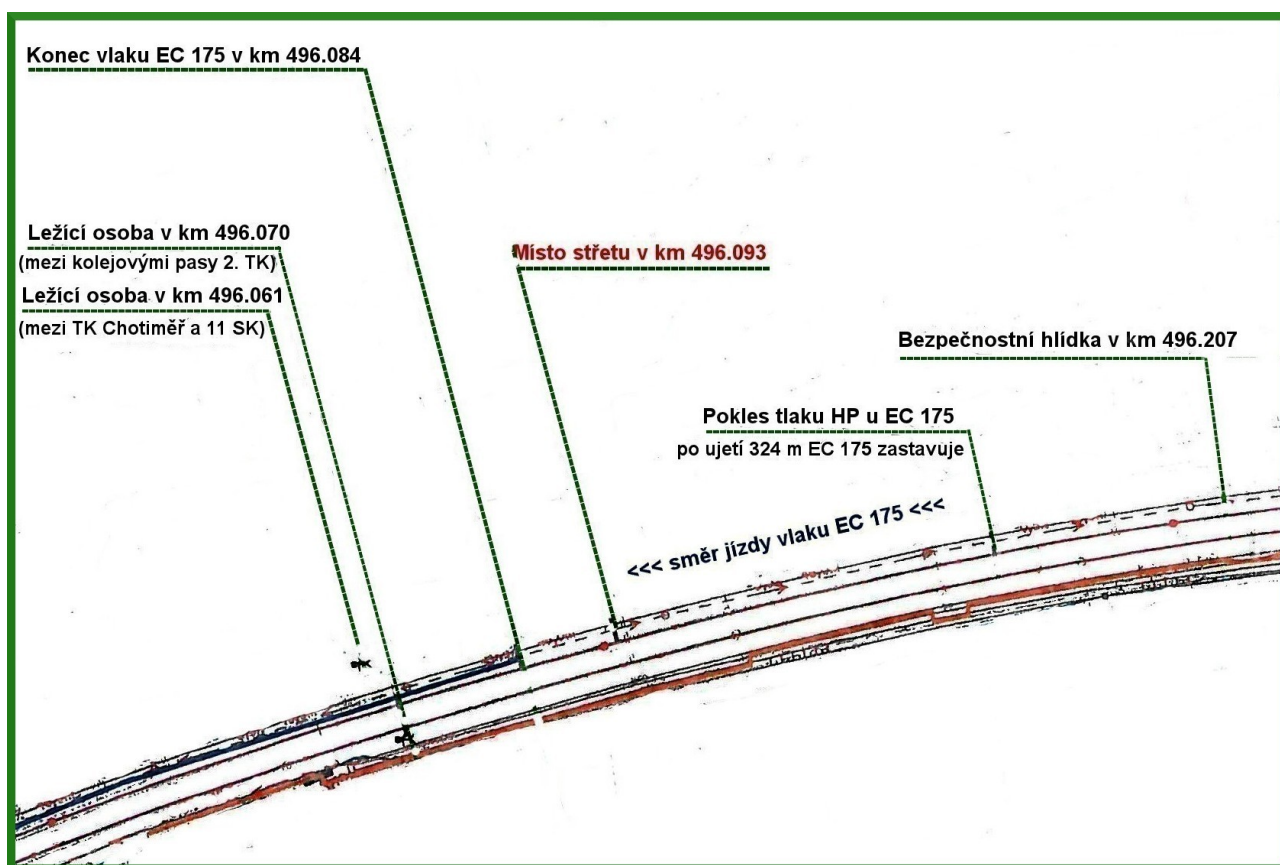


Foto č. 3: Schéma místa MU

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

MU byla ohlášena na COP DI Praha dne 20. 10. 2010 ve 14:48 hodin. Na místo MU vyjel VI DI ÚI Praha. Souhlas s odklíněním následků MU byl vydán dne 20. 10. 2010 v 16:05 hodin. Na základě výsledků šetření této MU provozovatele dráhy a vzhledem ke zjištěním a okolnostem v průběhu dozorování a vlastního šetření se DI dne 15. 08. 2011 rozhodla zahájit v souladu s ustanovením § 11 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb., dodatečně šetření příčin a okolností vzniku MU v plném rozsahu, tj. včetně vypracování

závěrečné zprávy. Šetřením a zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl za DI pověřen Územní inspektorát Praha. Při šetření DI vycházela jak z vlastních poznatků, zjištění a vlastní fotodokumentace, tak i z dožádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, dopravcem, firmou Viamont DSP, a. s., a Policií ČR.

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:

- strojvedoucí vlaku EC 175, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Praha;
- strojvedoucí vlaku R 612, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Praha;

- provozovatele dráhy:

- traťový výpravčí ústředního stavědla žst. Lovosice, zaměstnanec ČD, a. s.;
- staniční výpravčí I. ústředního stavědla žst. Lovosice, zaměstnanec ČD, a. s.;
- staniční výpravčí II. ústředního stavědla žst. Lovosice, zaměstnanec ČD, a. s.;
- výpravčí vnější služby žst. Lovosice, zaměstnanec ČD, a. s.;

- zaměstnanci zhotovitele - firmy Viamont DSP, a. s.:

- traťoví dělníci (5 osob);
- mistr pracovní čety;
- stavbyvedoucí.

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

Vlak EC 175 byl sestaven z vedoucího HDV 371.004-3 a 9 tažených DV.

Celková délka vlaku 255 m, 40 náprav, celková hmotnost vlaku 545 t, potřebná brzdicí procenta 188, skutečná brzdicí procenta 212. Vlak byl brzděn průběžnou samočinnou brzdou v režimu R+Mg.

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

Trať je v místě MU dvoukolejná a ze směru od žst. Prackovice nad Labem, ve směru jízdy vlaku, je vedena v levostranném oblouku o poloměru 1 300 m, stavební spád ze směru Prackovice nad Labem je 0,00 ‰. je trojznakový obousměrný automatický blok s automatickou činností oddílových návěstidel včetně přenosu VZ dle TNŽ 34 2620 3. kategorie.

Traťová kolej v mezistaničním úseku Prackovice nad Labem – Lovosice má svršek UIC 60 na betonových pražcích a je vybavena traťovým zabezpečovacím zařízením trojznakový automatický blok 3. kategorie s automatickou činností oddílových návěstidel včetně přenosu VZ dle TNŽ 34 2620,, (univerzální autoblok AB3-74). Zařízení má průkaz způsobilosti ev. číslo PZ 0533/99-E.47 ze dne 1. 9. 1999, který vydal Drážní úřad Praha.

Protokolem UTZ číslo 54/09-JV, ze dne 3. 8. 2009 byla platnost průkazu způsobilosti prodloužena do 23. 6. 2014.

Místo zahájení prací se nacházelo v 1. TK u návěstidla AB-1-4973 v km 497,322 v blízkosti železničního přejezdu PZS 3ZI č. P 2420 v km 497,106. K MU došlo v km 496,093, nedaleko místa předpokládaného ukončení prací u vjezdového návěstidla VJ-1S v km 496,052.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Osoby řídící drážní dopravu a osoby řídící DV měly k dispozici služební telefony, služební mobilní telefony a TRS.

Zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., měli k dispozici radiové zařízení v podobě 4 ks přenosných radiostanic (vysílaček).

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V 1. TK od zastávky Lovosice-město směrem k vjezdovému návěstidlu 1S žst. Lovosice prováděl provozovatel dráhy prostřednictvím pracovní čtyř zhotovitele v počtu pěti traťových dělníků a mistra pracovní čtyř bezprostředně před vznikem MU dokončovací práce na úpravě traťového svršku jako činnost při provozování dráhy. Tyto práce spočívaly v odstraňování štěrku z paty kolejnic a byly prováděny na základě požadavku stavebního dozoru provozovatele dráhy. Dle jeho vyjádření se jednalo o nedodělky ze dne 19. 10. 2010, kdy byla kolejově i napěťově vyloučená 1. TK mezi dopravnami Lovosice a Prackovice nad Labem za účelem opravy kolejového svršku dle Smlouvy o dílo ze dne 15. 3. 2010 uzavřené mezi provozovatelem dráhy (objednavatelem) a firmou Viamont DSP, a. s. (zhotovitelem), jejímž předmětem bylo provedení stavby s názvem: „Oprava výhybek č. 53, 56, 56XA a DKS v komb. žst. Lovosice a 1. TK Lovosice – Ústí n. L. jih v km 495,700 – 497,600“.

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

Vznik MU ohlásil strojvedoucí vlaku EC 175 prostřednictvím TRS traťovému výpravčímu ústředního stavědla žst. Lovosice, který splnil další povinnosti v souladu s postupem při vzniku MU v drážní dopravě ve smyslu § 7 vyhlášky č. 376/2006 Sb. Na COP DI byla MU nahlášena ve 14:48 hodin. Na místo MU se dostavily odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy, dopravce a VI DI. Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s. Za účasti DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu.

Po ohledání místa vzniku MU Policií ČR, zaměstnanci RIBŽD Ústí nad Labem a inspektorem DI byl v 16:05 hodin dne 20. 10. 2010 dán DI souhlas k zahájení odklizovacích prací.

Drážní doprava byla přerušena od 14:29 hodin do 16:08 hodin dne 20. 10. 2010, kdy byl obnoven provoz ve 2. TK. Provozování dráhy bylo plně obnoveno v 16:35 hodin dne 20. 10. 2010.

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

Plán IZS byl aktivován souběžně s ohlášením vzniku této MU vyšetřovacím orgánům, podle § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. Na místo vzniku MU se postupně dostavily Policie ČR KŘP Ústeckého kraje, SKPV ÚO Litoměřice, jednotka HZS Ústeckého kraje, ÚO Litoměřice, PS Lovosice, jednotka HZS SŽDC JPO Ústí nad Labem a Rychlá

zdravotní záchranná služba Ústeckého kraje.

MU šetřila Policie ČR, Krajské ředitelství Ústeckého kraje, Skupina kriminální policie a vyšetřování, Územní odbor Litoměřice, pod č. j.: KRPU-28122/TČ-2010-040672.

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

- usmrceni 2 zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., ve smluvním poměru.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku škoda nevznikla.

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda:

- Na HDV 10.000 Kč
- Na TDV škoda nevznikla.
- Na zařízení infrastruktury škoda nevznikla.
- Škoda na životním prostředí nevznikla.
- Celková škoda **10.000 Kč**

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

- Teplota vzduchu +8 °C, zataženo, občasný déšť, bezvětří, dobrá viditelnost;
- GPS souřadnice místa MU: 50°30'47.1"N, 14°2'48.5"E.

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

- strojvedoucí vlaku EC 175 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - při jízdě vlaku z žst. Prackovice n. L. do žst. Lovosice po 1. TK jel rychlostí asi 110 km.h⁻¹, v levostranném oblouku míjel protijedoucí rychlík, který mu bránil ve výhledu;

- po pravé straně ve směru jízdy vedle koleje, asi 200 m před místem střetu, zahlédl dvě osoby v modrozlutých montérkách
- na vzdálenost 80 – 100 metrů spatřil v 1. TK dvě osoby v pracovním oblečení otočené k němu zády, které měly v ruce nějaké nářadí a z nichž jedna byla skloněna;
- ihned použil rychločinné brzdění a současně dával návěst „Pozor“, střetu s osobami však nemohl zabránit, čelo vlaku zastavilo asi 300 m za místem střetu;
- tuto událost ohlásil neprodleně radiostanicí výpravčímu žst. Lovosice;
- strojvedoucí vlaku R 612 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - za žst. Lovosice zahlédl mezi 1. a 2. TK dva pracovníky firmy Viamont, kteří po jím dávané návěsti „Pozor“ vystupovali přes 1. TK ven;
 - po asi 50 metrech stáli další dva pracovníci firmy vně 1. TK;
 - v tu chvíli jel proti vlak EC 175;
 - pracovní místo nebylo nijak označeno na trati, ani ve vlakové dokumentaci;
- traťový výpravčí ústředního stavědla v žst. Lovosice – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - asi v 08:30 hodin zazvonil přímý telefon od výpravčího vnější služby žst. Lovosice a tam se mu ozval mužský hlas, který se nepředstavil a jen mu oznámil, že je pracovník firmy Viamont a budou provádět práce v 1. TK od žst. Prackovice, mezi předvěstí a vjezdovým návěstidlem;
 - dále oznámil, že nepožaduje informace o dopravní situaci a že se budou na trati střežit sami;
 - výpravčí mu odpověděl, že tak jednájí na svoji vlastní odpovědnost, a on řekl, že tomu rozumí;
 - zaměstnanec Viamontu se ho dále zeptal, zda budou jezdit i proti správnému směru, on mu odpověděl, že toto opravdu neví, záleží to na nastalé dopravní situaci, která ale během dne nenastala;
 - zaměstnanec Viamontu se dále zeptal, zda má odevzdat bezpečnostní štítek, výpravčí mu odpověděl, že pokud budou pracovat na trati, štítek se neodevzdává a jednájí na svoji vlastní odpovědnost;
 - zápis do telefonního zápisníku neprovedl, čekal, že zaměstnanec firmy Viamont se osobně dostaví na věž, aby sepsali zápis a upřesnili činnost, týkající se práce na trati;
 - to se do vzniku MU nestalo a o těchto zaměstnancích nevěděl;
- staniční výpravčí I. ústředního stavědla v žst. Lovosice – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - asi v 08:30 hodin zaregistroval telefonní hovor traťového výpravčího ve směně, který probíhal na přímém spojení;
 - slyšel, jak výpravčí říká do telefonu něco v tom smyslu, že nemůže zaručit, že nebudou používat 1. TK proti správnému směru a že nemůže předpokládat, jak se bude v příštích hodinách vyvíjet dopravní situace;
 - po ukončení hovoru a rozjetí skupiny vlaků se zeptal traťového výpravčího, co to bylo za hovor, a on odpověděl, že se mu ozval z osobního nádraží nějaký člověk od Viamontu a sdělil mu, že bude dělat na trati;
 - dále řekl, že po nich nic nepožaduje, že má hlídku a hlídají se sami a po nich nepožaduje žádná opatření;

- asi ve 14:30 hodin zazněl tón IPR komunikátoru, hovor přijal traťový výpravčí;
- protože se jedná o prostorový odposlech, hovor slyšel a zněl asi takto: „*tady je strojvedoucí EC 175, srazil jsem dva dělníky na trati*“ a udal kilometrickou polohu, dále říkal, že jsou asi 400 metrů za ním a žádal o zavolání rychlé záchranné služby;
- ještě jim sdělil, že se potkal s R 612, který jel po 2. TK, a že dělníci uskakovali před tímto vlakem směrem do 1. TK;
- po tomto sdělení byl zastaven veškerý provoz v obou kolejích směrem na Ústí nad Labem a vznik MU byl ohlášen v souladu s Ohlašovacím rozvrhem;
- staniční výpravčí II. ústředního stavědla v žst. Lovosice – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - asi v 08:30 hodin slyšel, jak traťový výpravčí ve směně mluví s někým přímým telefonem;
 - říkal něco v tom smyslu, že neví, jaká bude za hodinu dopravní situace, dále se věnoval své pracovní činnosti;
 - asi dvě minuty po průjezdu R 612 zaslechl vyzvánění IPR komunikátoru v dopravní kanceláři;
 - hovor přijal traťový výpravčí a zněl přibližně takto: „*tady je strojvedoucí EC 175, srazil jsem dva dělníky na trati*“ a udal kilometr zastavení;
 - provoz byl po tomto hovoru zastaven v obou kolejích směrem na Ústí nad Labem;
 - dále se věnoval činnosti dle Ohlašovacího rozvrhu;
- výpravčí vnější služby žst. Lovosice – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - asi v 08:25 hodin přišel do dopravní kanceláře pracovník firmy Viamont a řekl, že jde nahlásit nějakou práci;
 - zprostředkovala mu rozhovor přímým telefonem s výpravčím ústředního stavědla žst. Lovosice, který již neslyšela;
- vedoucí provozního střediska Lovosice, zaměstnanec SŽDC, s. o. – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 19. 10. 2010 probíhala mezi žst. Prackovice n. L. a Lovosice výluka 1. TK, která byla ukončena v 18:35 hodin, při které jsem byl určen jako OZOV;
 - výlukové práce prováděla firma Viamont DSP, výluka proběhla podle plánu bez závad;
 - o tom, že budou zaměstnanci firmy Viamont DSP provádět dokončovací práce po výluce dne 20. 10. 2010 nic nevěděl;
- vedoucí provozního střediska STO Ústí nad Labem, odborný stavební dozor, zaměstnanec SŽDC, s. o. – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 19. 10. 2010 probíhala výluka 1. TK mezi žst. Prackovice n. L. a Lovosice, OZOV byl vedoucí provozního střediska z Lovosic;
 - ve výluce pracovali zaměstnanci firmy Viamont DSP na úpravě šterkového lože do profilu;
 - práce byly prováděny na základě smlouvy o dílo a byly ukončeny asi v 19:00 hodin dne 19. 10. 2010;
 - všechny naplánované práce byly provedeny, kromě definitivní úpravy šterkového lože do profilu;
 - osobně se ptal stavbyvedoucího Viamontu DSP, kdy budou práce dokončeny, on

- řekl, že někdy v následujících dnech;
- nebylo řečeno, že budou pracovat dne 20. 10. 2010, toho dne v Lovosicích nebyl a ani o nich nevěděl;
 - všechny práce na trati, konkrétně na první traťové koleji, dne 19. 10. 2010 konzultoval se stavbyvedoucím;
- stavbyvedoucí, zaměstnanec Viamont DSP, a. s. – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - dne 19. 10. 2010 byla výluka na propracování koleje č. 1 Prackovice – Lovosice;
 - začala v 07:00 hodin, práce probíhaly dle harmonogramu a technologických postupů;
 - po podbití koleje strojem ASP 61 sypali štěrk z vozů, aby doplnili kolejové lože, na úpravu štěrku použili stroj SSP;
 - asi po 100 metrech práce tohoto stroje zastavil práci stroje vedoucí provozního střediska STO Ústí nad Labem a vrátil stroj zpět, že takhle to „zametát“ nejde a že chce zpět vysypat štěrk;
 - přikázal přizdvihnout košťata, aby v kolejišti zůstal štěrk;
 - stavbyvedoucí jej upozornil, že taková úprava není dle předpisu ČD a že na upevňovadlech a železných částech koleje zůstane štěrk;
 - vedoucí provozního střediska STO Ústí nad Labem odpověděl, že tam chce mít tolik štěrku, kolik si řekne;
 - dále vedoucí provozního střediska STO Ústí nad Labem řekl, že upevňovadla a železné části kolejí očistí následující den ručně, jinak kolej nezprovozní;
 - stroj SSP ukončil práci cca v 16:30 hodin a zaměstnanci začali čistit upevňovadla, montovali ukolejení a odstraňovali poškozené upevňovací pásky na magnety, pracoviště opouštěli cca v 18:30 hodin a v 19:00 hodin byla výluka ukončena;
 - traťmistr (vedoucí provozního střediska STO Ústí nad Labem) při ústním hovoru se stavbyvedoucím vyžadoval očištění upevňovadel a železných částí koleje hned následující den, tj. 20. 10. 2010 s výhrůžkou, že pokud to nebude hotové, omezí provoz koleje a bude jej osobně hnát k odpovědnosti;
 - domluvili se, že zaměstnanci Viamontu DSP, a. s., přijdou následující den a kolej za provozu očistí a stavbyvedoucí přinese vedoucímu provozního střediska STO Ústí nad Labem na okrsek do Krásného Března graf z ASP 61;
 - potom telefonicky hovořil s mistrem pracovní čety Viamontu DSP, a. s., řekl mu o práci, kterou s četou budou provádět dne 20. 10. 2010, a upozornil jej na maximální opatrnost;
 - ve středu 20. 10. 2010 cca v 08:00 hodin navštívil na okrsku v Krásném Březně vedoucího provozního střediska STO Ústí nad Labem, aby mu předal graf dle dohody, přitom jej upozornil na zbytečnost jeho požadavku na štěrk;
 - zdůraznil, že je to zbytečná práce lidí, kteří musí za provozu čistit upevňovadla, a že toto mohl dne 19. 10. 2010 udělat při výluce stroj SSP;
 - vedoucí provozního střediska STO Ústí nad Labem odpověděl, že ho to nezajímá, že to tak chce a že to bude tak, jak chce on;
 - stavbyvedoucí Viamontu DSP, a. s., usoudil, že nemá dále cenu se o tom bavit, a rozhodl se, že bude jeho chování a požadavky řešit u jeho nadřízených;
 - mistr pracovní čety, zaměstnanec Viamont DSP, a. s. – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení mimo jiné vyplývá:
 - pracovali na trati v hlavním koridoru železniční trati mezi zastávkou Lovosice-

- město a žst. Lovosice, kdy měli za úkol odstranit štěrk z paty koleje;
- práci prováděli již dne 19. 10. 2010, kdy pracovali v tom samém úseku;
 - byl v dopravní kanceláři v žst. Lovosice a nahlásil výpravčímu práci v daném úseku, kilometry si nevzpomíná, ale bylo to od předvěsti k vjezdu;
 - kromě výpravčího o jejich pracích věděl traťový mistr SŽDC a stavbyvedoucí Viamontu DSP;
 - požadoval od výpravčího bezpečnostní štítek, ten to považoval, z důvodu, že byli mimo žst., za bezpředmětné;
 - dohodl se s ním, že zajistí varování čety vysílačkou, k dispozici měli 4 ks, stanovil se jako hlídka;
 - spojení bylo v pořádku a jeho kontrola probíhala průběžně, kromě komunikace vysílačkou byla dohodnutá komunikace s výstrahou na trumpetu;
 - pracovní skupina zahájila práce mezi 08:20-08:30 hodin v zastávce Lovosice-město a společně postupovali jako jednotka vpřed v pravé koleji, on jako hlídka byl za nimi a hlídal jim záda, tj. veškeré průjezdy vlaků od Ústí nad Labem;
 - bylo dohodnuté, že když nahlásí příjíždějící vlak od Ústí nad Labem, celá skupina vystoupí z koleje ven vpravo ve směru jízdy;
 - v první fázi prací měl stanoviště hlídky v zastávce Lovosice-město, vlaky od Prackovic viděl na vzdálenost asi 1 km;
 - když si myslel, že skupina je na konci úseku, rozhodl se opustit stanoviště hlídky a šel za četou směrem do oblouku, došel až k nim a neustále hlídal směr od Ústí nad Labem;
 - to, že opouští stanoviště, skupině nehlásil, cestou nejel žádný vlak v jejich směru;
 - při druhé fázi prací zaujal stanoviště na dvacet metrů od čety, z místa viděl žlutý barák a stál přibližně uprostřed oblouku někde poblíž „pískače“ na vnější straně celého kolejiště, viděl na vzdálenost nejméně 300 metrů;
 - četa se rozdělila, dva zaměstnanci byli asi o 15 metrů před ostatními třemi;
 - asi 10 minut od posledního vlaku jelo od Ústí nad Labem německé EC, které ohlásil klasicky, jako před tím a zatroubil ještě na trumpetu;
 - viděl, jak přední dva zaměstnanci vystupují z levé koleje a jeden z nich zvedá ruku a do vysílačky řekl „jo“, také viděl, jak přijíždí vlak od Lovosic, neví zda to byl rychlík nebo osobní vlak;
 - poté se „přihnal“ vlak od Ústí nad Labem, který byl hlášen, a než mu zakryl výhled, viděl oba dva přední zaměstnance na vnějším štěrku;
 - ostatní již byli mimo kolejiště, stáli opodál tak, že na ně viděl;
 - poté, co mu vlak zakryl výhled, začalo se prášit od brzd, vlak zastavil a on usoudil, že se něco stalo;
 - všichni, kromě jednoho běželi dopředu zjistit, co se stalo, a viděli, jak oba zaměstnanci leží v kolejišti;
 - zda byli pracovníci pod vlivem alkoholu před zahájením prací, nezkoušel, ale byl si na 100 % jistý, že pod vlivem alkoholu nebyli, ani se mu tak nejevili;
 - na otázku, zda jednal s někým o výluce nebo snížení rychlosti na trati odpověděl, že nejednal, výluka na trati probíhala dne 19. 10. 2010 od 07:00 do 19:00 hodin a z důvodu, že práce nebyly provedeny správně, byli stavbyvedoucím (*Viamontu DSP, a. s. – pozn. zpracovatele*) posláni práce dodělat za provozu, provoz probíhal za plné rychlosti bez omezení;
 - na otázku, jakou má odbornou způsobilost, uvedl, že pracoval na dráze jako strojvedoucí a má zkoušky u Viamontu na provádění stavební práce

- o s označením F1, F2, řízení posunu, má platnou lékařskou prohlídku a platný průkaz o vstupu do kolejí, doklady jsou uloženy ve firmě;
 - o na otázku, kdo byl vedoucí prací a kdo bezpečnostní hlídka, uvedl, že vedoucí prací byl stavbyvedoucí, který byl v tu dobu někde ve městě, nebyl na místě, protože tam nebyl potřeba a on dělal bezpečnostní hlídku;
 - o na otázku, podle jakých bezpečnostních předpisů pracovali, uvedl, že práci vykonávali v duchu předpisu Op16, tj. bezpečnostní předpis, a D1, tj. návěstní předpis;
 - o na otázku, zda ví, jaká je v daném úseku nejvyšší traťová rychlost, uvedl, že 120 km.h⁻¹;
 - o na otázku, jak se dozvídal o aktuální dopravní situaci, odpověděl, že se to dozvídal z návěstních znaků vjezdového návěstidla, činnosti PZZ a pohledem, informace o provozu od další osoby nedostával a nikým to nebylo domluveno;
 - o nikoho jiného, kromě pěti pracovníků Viamont DSP v kolejišti pohybovat se neviděl;
- traťový dělník, zaměstnanec Viamont DSP, a. s. – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - o byl svědkem hlášení mistra, jak před vznikem MU hovoří s jedním z postižených traťových dělníků přes vysílačku a říká, že mají vystoupit z koleje, protože pojede vlak od Prahy směrem do Ústí nad Labem a následně vlak z Ústí nad Labem na Prahu;
 - o on odpověděl, že rozumí, a oba traťoví dělníci vystoupili mimo 1. TK;
 - o když projížděl vlak od Prahy směrem na Ústí nad Labem, oba nepochopitelně vstoupili do koleje č. 1;
 - o opětovně byli vyzváni vysílačkou i signální trubkou, aby opustili kolej, jeden z nich potvrdil zvednutím ruky, že rozumí, ale již nestačili vystoupit.

3.1.2 Jiné osoby

- náměstek pro provoz infrastruktury, zaměstnanec SŽDC, s. o. – z Podání vysvětlení k MU mimo jiné vyplývá:
 - o k čl. 3.1 smlouvy o dílo: toto ustanovení smlouvy o dílo nevylučuje provedení dokončovacích prací bez výluky při dodržení předpisů SŽDC a při dodržení dalších podmínek smlouvy;
 - o k čl. 6.11 smlouvy o dílo: jedna z podmiňujících podmínek plnění smlouvy zavazuje zhotovitele pohybovat se pouze na předaném staveništi za standardního plnění podmínek;
 - o dále je ve smlouvě zmíněna povinnost SŽDC, jako zadavatele ve smyslu § 101 Zákoníku práce, seznámit zhotovitele s riziky na pracovišti;
 - o smlouva o dílo byla sepsána s předpokladem provedení prací zhotovitelem ve výlukách;
 - o k čl. 6.13 smlouvy o dílo: tento článek lze chápat jako doplňující, upravuje případné chování zhotovitele mimo základní nastavený rámec provedení prací;
 - o dle jeho názoru zhotovitel nesplnil standardní rámec plnění podmínek daných smlouvou o dílo a měl uvědomit objednavatele a dohodnout si další podmínky pro dokončení prací (nové výluky, bezpečnostní pomalé jízdy, dozor provozovatele dráhy);
- výrobní ředitel firmy Viamont DSP, a. s. – z Podání vysvětlení k MU mimo jiné

vyplývá:

- k čl. 3.1 smlouvy o dílo: jedná se o komplexní úpravu železničního svršku, kterou nelze technicky provádět bez výluk, článek upravuje termíny plnění, zvláště ve vztahu k použití těžké traťové mechanizace;
- k čl. 6.11 smlouvy o dílo: objednavatel se zříká jakékoliv odpovědnosti za zhotovitele při pohybu jinde, než na přiděleném pracovišti; přiděleným pracovištěm je myšlena vyloučená kolej, a to především ve významu vykázaného prostoru;
- k čl. 6.13 smlouvy o dílo: tento článek připouští práci bez výluk a stanoví povinnosti zhotovitele dodržovat předpisy SŽDC; chápe tento článek tak, že jim umožňuje pracovat na přiděleném pracovišti i bez výluky, za dodržení stanovených podmínek;
- z dokumentu „Ohledání místa MU“ sepsaného zhotovitelem na základě ohledání místa MU za účelem zjištění rozhledových poměrů a určení km polohy bezpečnostní hlídky, provedeného dne 10. 11. 2010 za účasti mistra pracovní čety, vyplývá:
 - rozhledové poměry v místě střetu v km 496,092 jsou ztíženy návěstidly;
 - oblouk ve spojitosti s protihlukovou zdí a obsazenou 2. TK omezuje rozhledové poměry ve směru k žst. Prackovice nad Labem;
 - na základě vyjádření mistra pracovní čety bylo určeno místo bezpečnostní hlídky na km 469,207;
 - z místa bezpečnostní hlídky v km 496,207 je vidět do místa střetu drážního vozidla s osobami, tato viditelnost nebyla jízdou R 612 po 2. TK omezena;
 - při jízdě drážních vozidel (EC 175) po 2. TK (*správně má být 1. TK – pozn. zpracovatele*) směrem k žst. Lovosice není přímá viditelnost k místu střetu z důvodu vjetí drážních vozidel do výhledu.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Právnícké a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu s provozovatelem dráhy vykonávají pro něj práce nebo jiné činnosti při provozování dráhy, musí být smluvně vázány na dodržování vztažných technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy, a to v daném případě zejména v:

SŽDC (ČD) Op 16 včetně Výnosu č. 1 k tomuto předpisu, SŽDC (ČD) D2, SŽDC Ob1 a Směrnice SŽDC č. 50.

Předpis SŽDC (ČD) Op 16 v čl. 93 a 94 stanovuje podmínky vstupu osob do prostor sítě provozované železniční dopravní cesty, která není přístupná veřejnosti, a to s odkazem na ustanovení předpisu SŽDC (ČD) O2 (nahrazen předpisem 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 a způsob kontroly, včetně případných sankcí. Předpis SŽDC (ČD) Op 16, nejen pro tyto účely, vymezuje a definuje v čl. 5 mj. i odborné pojmy:

- „vedoucí zaměstnanec“ – zaměstnanec, pověřený zaměstnavatelem vedením na

jednotlivých stupních řízení;

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

Uvedené pojmy vyžaduje důsledně dodržovat a záměnu jim určeného významu nedovoluje.

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 dle předpisu provozovatele dráhy.

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 pojem vedoucí práce jako osobu s odbornou zkouškou podle této směrnice, která je touto činností zaměstnavatelem pověřena.

Předpisem SŽDC Ob1 upravuje provozovatel dráhy podmínky vstupu osob do prostor dráhy veřejnosti nepřístupných, kdy vztažný případ vstupu zaměstnanců dodavatelů podmiňuje dle čl. 12 vydáním průkazu nebo povolením pro vstup do těchto prostor. V čl. 26 se stanoví, že osobám, které nejsou zaměstnanci SŽDC a které se budou pohybovat v prostorech, objektech a zařízeních SŽDC, zejména v provozované dopravní cestě bez doprovodu (dozoru) osoby znalé místních poměrů a odpovědné za jejich bezpečnost, je možno vydat Průkaz pro osoby, které nejsou zaměstnanci SŽDC. Dle čl. 30 se průkazy vydávají pouze na základě písemné žádosti právnických osob, resp. fyzických osob, ke které musí být přiloženo potvrzení o zdravotní způsobilosti, potvrzení o absolvování proškolení z předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v rozsahu prací, které budou vykonávány, a dále kopie smlouvy nebo dohody mezi provozovatelem dráhy a dodavatelem. Průkaz obsahuje mimo jiné údaje i konkrétní prostor nebo traťový úsek, ve kterém bude činnost prováděna, účel vstupu a dobu platnosti. Dle ustanovení čl. 31 nelze bez výše uvedených potvrzení průkaz/povolení osobám, které se budou pohybovat na provozované dopravní cestě, vydat. Na základě ustanovení čl. 32 jsou držitelé průkazu povinni před vstupem na provozovanou dopravní cestu se ohlásit v dopravní kanceláři příslušné žst. Tato povinnost odpadá v případech naléhavých pracovních úkolů na širé trati nebo v místech, kdy by povinnost ohlášení činila potíže.

Oprávnění zaměstnanců provozovatele dráhy vyzvat kdykoliv všechny osoby, které se pohybují v prostorech veřejnosti nepřístupných, k předložení dokladů opravňujících je ke vstupu do těchto prostor, je stanoveno v čl. 33, včetně postupu v případě, kdy tyto doklady nebudou předloženy. Toto je částečně řešeno i v čl. 59 předpisu SŽDC (ČD) D2.

Pro výkon práce nebo pohyb v průjezdném průřezu a volném schůdném a manipulačním prostoru provozované koleje zaměstnanců dodavatele jsou závazná zejména vztažná ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Op 16 a Výnosu č. 1 k tomuto předpisu. Ta jsou rovněž závazná i pro zaměstnance provozovatele dráhy a dále pro zaměstnance operátora obsluhy dráhy, kteří se při výkonu služby podílejí na zajištění bezpečnosti výše uvedených osob. Při výkonu práce se jimi dotčení zaměstnanci musí řídit a jednat tak, aby jejich působením nedošlo k ohrožení zdraví nebo bezpečnosti osob či k ohrožení bezpečnosti provozování drážní dopravy.

Pro účely předpisu SŽDC (ČD) Op 16 je definován pojem „dopravní zaměstnanec“ jako zaměstnanec operátora obsluhy dráhy nebo příslušný zaměstnanec organizační složky provozovatele dráhy, který je odpovědný za organizování drážní dopravy.

Popis předpokládaného postupu, jenž při dodržení výše uvedených vnitřních předpisů provozovatele dráhy měl v daném případě při zajišťování bezpečnosti pracovní skupiny dodavatele před vznikem MU proběhnout:

Vedoucí práce dodavatele uvedený ve smlouvě ohlásí v případě práce na širé trati bez možného dorozumění osobně dopravnímu zaměstnanci druh a konkrétní místo práce, její začátek a konec a sjedná s ním podmínky střežení pracovního místa, a to buď prostřednictvím informací o jízdě vozidel v uvedeném traťovém úseku od dopravního zaměstnance a nebo prostřednictvím bezpečnostních hlídek. V případě potřeby (např. na vyzvání dopravního zaměstnance) předloží doklady opravňující jej ke vstupu na provozovanou dopravní cestu pro předmětný traťový úsek. Při střežení pracovního místa prostřednictvím bezpečnostních hlídek si musí vedoucí práce vyžádat od dopravního zaměstnance podrobné informace o dopravní situaci a pokud je to účelné, lze pro dvoukolejnou trať sjednat zákaz jízdy proti správnému směru tak, aby bezpečnostní hlídka mohla být postavena pouze ve směru očekávané jízdy vozidel. Při zřízení pracoviště na širé trati se bezpečnostní štítek neodevzdává, ale při počtu 6 a více zaměstnanců pracovní skupiny je vedoucí práce povinen označit toto pracoviště varovnými návěstidly dle předpisu SŽDC (ČD) D1. O souhlas k postavení výstražných terčů musí vedoucí práce požádat výpravčího, jenž souhlas udělí jen v případě splnění podmínek v předpisu stanovených. (V případech, kdy tyto podmínky nejsou splněny, musí vedoucí práce umístit před pracovní místo světelná varovná návěstidla. Pokud je nemá k dispozici nesmí pracovní místo na provozované koleji zřídit).

Sjednané podmínky pro výkon práce a způsob vzájemné komunikace zapíše dopravní zaměstnanec do telefonního zápisníku a oba zápis podepíše.

V případě, kdy se sjednání opatření pro bezpečnost práce pracovní skupiny provádí telekomunikačním zařízením, sdělí dopravní zaměstnanec vedoucímu práce číslo záznamu tohoto sjednání v telefonním zápisníku a to včetně případného odmítnutí práce pracovní skupiny v jím řízeném obvodu. Zápis do telefonního zápisníku tedy musí provést dopravní zaměstnanec vždy.

Před zahájením práce musí vedoucí práce zajistit postavení výstražných terčů a pokud neprovádí střežení pracovního místa osobně, rozestaví bezpečnostní, popř. při sníženém rozhledu i předsunuté hlídky a stanoví délku střeženého úseku, dle okolností z obou stran pracovního místa. Zaměstnance pověřené funkcí bezpečnostní hlídky poučí o jejich povinnostech a nechá si od nich převzetí funkce písemně potvrdit. Rovněž zajistí funkčnost radiového spojení a průběžně osobně kontroluje dodržování opatření přijatých k zajištění bezpečnosti pracovního místa.

V postupu zúčastněných osob byly zjištěny závady.

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, jimiž se řídí činnosti při zajišťování bezpečnosti zaměstnanců pracujících a pohybujících se za provozu v kolejišti.

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

Závada byla zjištěna.

Na základě vykonaného SD na spis MU u provozovatele dráhy byly zjištěny další závady v dodržování přijatého systému bezpečnosti provozování dráhy, neboť Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU neobsahovalo návrh nápravných opatření k předcházení MU, včetně návrhu termínů jejich realizace. DI v závěru SD konstatovala, že: „v rozporu s přijatým Systémem zajištění bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních nebyla přijata nápravná opatření ze

strany provozovatele dráhy“.

Závada byla zjištěna.

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 MU mezi žst. Prackovice nad Labem a Lovosice ze strany dopravce zjištěny závady.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb. Seznámení osoby řídící DV s traťovými poměry na tratích a dopravních ukládá provozovateli drážní dopravy § 35 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb. Strojvedoucí vlaku EC 175, zaměstnanec dopravce, měl platný „Průkaz způsobilosti k řízení DV“, ev. č. 205429, vydaný Drážním úřadem v Praze dne 22. 3. 2005. Dle předložených dokladů byl pro činnost strojvedoucího osobou odborně způsobilou.

Požadavek odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování dráhy stanoví ustanovení § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb. a pro osoby řídící drážní dopravu pak tento požadavek stanoví ustanovení § 14 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Odbornou způsobilost na základě výše uvedených právních předpisů stanovil provozovatel dráhy osobám řídícím drážní dopravu, v pracovním zařazení (povolání) výpravčí ve vnitřním předpisu SŽDC Zam 1. Dle předložených dokladů byli traťový výpravčí, staniční výpravčí I. a II. ústředního stavědla žst. Lovosice a výpravčí vnější služby žst. Lovosice ke své činnosti odborně způsobilí.

Požadavek odborné způsobilosti zaměstnanců zhotovitele díla firmy Viamont DSP, a. s., provádějících jak činnosti na předaném staveništi v obvodu dráhy, tak i činnosti provozovatele dráhy pro zabezpečení dráhy na provozované dopravní cestě stanovil na základě smluvního ustanovení vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC Zam 1 a Směrnice SŽDC č. 50. Všichni zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., zúčastnění na MU splňovali v době vzniku MU požadavky odborné způsobilosti stanovené provozovatelem dráhy pro jim určené činnosti. Smlouvou o provedení díla byl jako vedoucí práce určen stavbyvedoucí. Mistr pracovní čtyř, ačkoliv měl stejně jako stavbyvedoucí v době vzniku MU platnou odbornou zkoušku pro vedoucího prací cizí fyzické nebo právnické osoby v rozsahu „Vedoucí prací na železničním spodku a svršku“, nebyl činností vedoucího práce pověřen a nebyl tak pro tuto činnost, vykonávanou v rámci předmětné Smlouvy o dílo, odborně způsobilý. Nebylo tak zajištěno, aby činnosti při provozování dráhy vykonávaly osoby odborně způsobilé.

Závada byla zjištěna.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

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

Provozovatel dráhy nezajistil dodržování technologických postupů pro kontrolní činnost, které jsou obsaženy ve vnitřním předpisu SŽDC (ČD) Op 16 tím, že vedoucí práce, zaměstnanec zhotovitele, který bezprostředně řídil zaměstnance při výkonu práce, nezkontroloval pracoviště před zahájením práce a soustavně nevykonával dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů jemu podřízenými zaměstnanci. Vedoucí práce –

stavbyvedoucí firmy Viamont DSP, a. s., nebyl od zahájení prací a v době vzniku MU na pracovišti, přestože jeho přítomnost byla zaznamenána v zápisu ve stavebním deníku.

Závada byla zjištěna.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Praha Bubeneč – Děčín hl. n. je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI, ev. č.: ÚP/2008/9002.

Dopravcem vlaku EC 175 byly České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence provozovatele drážní dopravy č. j.: 1-57/96-DÚ/O-Bp, ev. č.: L/1996/5000 udělené Drážním úřadem dne 21. 5. 1996.

Drážní doprava byla provozována na základě „Smlouvy číslo 001/08 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, ve znění dodatku č. 1 v platném znění, uzavřené mezi smluvními stranami Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, a České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, dne 1. 7. 2008, s platností od 1. 7. 2008.

Zhotovitelem stavby „Oprava výhybek č. 53, 56, 56XA a DKS v komb. v žst. Lovosice a 1. TK Lovosice – Ústí n. L. jih v km 495,700 – 497,600“ byla firma Viamont DSP, a. s., se sídlem Železničářská 1385, 400 03 Ústí nad Labem. Mezi zhotovitelem a objednatelem - provozovatelem dráhy Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, byla uzavřena Smlouva o dílo (č. objednatele: 650 – 0118/31/SN/10, č. zhotovitele: SK100006-125/10) na dodávku uvedené stavby.

Smlouva o dílo obsahuje mimo jiné také ustanovení, vztahující se k mimořádné události:

„3.1 ...práce budou provedeny ve výlukách daných dle podmínek RCP Ústí n. L.

6.3 Objednatel se zavazuje odevzdat zhotoviteli pro provedení díla staveniště...před zahájením prací.

6.4 Zhotovitel (stavbyvedoucí) zodpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví při práci vlastních pracovníků ... dle platných předpisů. Zhotovitel je dále povinen dodržovat při provádění díla platné předpisy o požární ochraně, dodržování platných technologických postupů a všech dalších obecně platných právních norem, týkajících se předmětu díla ve vztahu k BOZP a PO.

6.7 Zhotovitel je povinen vést od zahájení prací na staveništi stavební deník v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb., v platném znění, a jeho prováděcí vyhláškou č. 499/2006 Sb.

6.10 Zhotovitel plně zodpovídá za to, že všichni jeho zaměstnanci zúčastnění na této stavbě, splňují podmínky zdravotní a odborné způsobilosti, dané platnými předpisy a předpisy SŽDC (ČD).

6.11 Zhotovitel se musí zdržovat pouze na přiděleném pracovišti vyloučené koleje, mimo ní se objednatel zříká jakékoliv odpovědnosti za zhotovitele. Zhotovitel v tom případě jedná na vlastní nebezpečí a je povinen dodržovat ustanovení Op 16, předpisu SŽDC (ČD)

o bezpečnosti práce při pohybu v kolejišti. S riziky při pohybu v kolejišti byl písemně seznámen objednatelem.

- 6.12 *Povinností zhotovitele je zajistit, aby činnosti na dráhách byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby – stavbyvedoucím, tj. zaměstnancem zhotovitele, který je povinen se prokázat platnými doklady způsobilosti, mj. platným „Vysvědčením o odborné zkoušce“ dle předpisu SŽDC ZAM 1 (ČD OK2), dokladem o zdravotní způsobilosti apod. a to všem oprávněným zaměstnancům SŽDC a Státní správy České republiky, pokud je jimi vyzván. Doklady způsobilosti musí být vydány v souladu s právními předpisy a Směrnicí.*
- 6.13 *Zhotovitel zodpovídá za bezpečnost žel. provozu na rozpracovaném úseku. Při práci bez výluk odpovídá zhotovitel za to, že prováděné práce odpovídají předpisům SŽDC (ČD) a neohroží bezpečnost železničního provozu...*
- 6.14 *Zhotovitel před zahájením prací předá pracovníkovi OZOV jmenovitý seznam všech zaměstnanců podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do koleje, že byli proškoleni o bezpečnosti práce a mají odpovídající zdravotní a elektrotechnickou způsobilost.“*

Závady nebyly zjištěny.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 1 písm. a), c) zákon 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) zákon č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je dále povinen
d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování“;
- § 22 odst. 4 zákon 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.“;
- § 49 odst. 3 písm. d), e) zákon č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni

- d) zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v případech stanovených prováděcím právním předpisem a činit opatření k jejich předcházení,
- e) odstraňovat zjištěné nedostatky při vzniku mimořádných událostí, jejich příčiny a škodlivé následky a ve stanovených termínech přijímat opatření určená k předcházení vzniku mimořádných událostí.
- § 1 písm. p) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Výklad některých pojmů“
Pro účely této vyhlášky se rozumí:
p) 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.
 - § 13 odst. 1 vyhláška č. 376/2006 Sb.:
„Provozovatel dráhy a dopravce přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce odpovídající vlastní opatření k předcházení mimořádným událostem a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění.
 - odst. 3 písm. a) přílohy č. 4 k nařízení vlády č. 168/2002 Sb.:
„Zaměstnavatel je povinen zajistit způsob organizace práce a pracovních postupů při provozování dráhy, drážní dopravy a dráhy průmyslové tak, aby zaměstnanec
a) vstupoval, pohyboval se a pracoval v kolejišti jen za účelem výkonu práce, a to se zvýšenou pozorností na provoz, a aby při cestě na pracoviště a při odchodu z pracoviště používal pouze určené přístupové a únikové cesty.“

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 provozovatele dráhy:

- Systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a organizování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních.
Popis systému řízení pro zajišťování bezpečnosti provozování dráhy:
b) „Politika bezpečnosti obsahuje úkoly pro vedení organizace:
– dodržovat a plnit požadavky předpisů vztahujících se k bezpečnému provozu provozovaných činností organizace, prosazovat jejich plnění u všech zaměstnanců a zainteresovaných stran a zohledňovat při výběru dodavatelů jimi dosaženou úroveň bezpečnosti,
– zajistit v rámci systému tok informací mezi vedením společnosti, zaměstnanci a ostatními zainteresovanými stranami včetně zpětné vazby, umožňující bezprostřední provádění potřebných změn a úprav systému.“
g) „opatření zajišťující dostatečnou informovanost v rámci provozovatele dráhy ...

Základní vzájemná informovanost jednotlivých OS provozovatele dráhy je určena řídicími akty GŘ SŽDC v rámci Organizačního řádu státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Rozsah a způsob poskytování informací provozním zaměstnancům definují vnitřní předpisy provozovatele dráhy. Jedná se o informování zaměstnanců před směnou, mimořádnosti, výluky, změny trvalého charakteru, nové zabezpečovací zařízení, změny trvalých rychlostí, informování během směny, rozkazy. Přístup k informacím je zajištěn přímo, nebo zprostředkovaně na všech pracovištích...“

i) „Postupy zajišťující, že jsou závažné nehody, nehody, ohrožení a jiné události ovlivňující bezpečné provozování dráhy oznamovány, vyšetřovány a analyzovány a že jsou zjišťovány jejich příčiny a přijímána nezbytná opatření, jsou součástí vnitřních předpisů provozovatele dráhy. Podrobnosti stanoví předpis SŽDC Dp17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí a jeho prováděcí nařízení SŽDC Dp17 - 1.“

- SŽDC (ČD) D2), článek 28:

„Bezpečnost železniční dopravy spočívá v její pravidelnosti, ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů ČD, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami. Tyto si musí být vždy vědomy, že i zdánlivě nepatrné porušení ustanovení těchto předpisů nebo vydaných opatření může ohrozit bezpečnost lidí a provozu a způsobit značné hmotné škody, a musí proto vždy dbát na jejich přesné a svědomité dodržování.“

- SŽDC (ČD) D2), článek 29:

„Ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) D2 je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to dle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost železniční dopravy.

Každý zaměstnanec dopravní služby je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“

- SŽDC (ČD) D2), článek 31:

„Všichni zaměstnanci musí trvale ovládat ustanovení předepsaná pro jejich službu... Zjistí-li se u zaměstnance takové porušení předpisů nebo souvisejících opatření, které by mohlo vést k ohrožení bezpečnosti dopravy, nebo že stav zaměstnance nezaručuje předpoklady pro bezpečný výkon práce, postupuje se podle příslušných ustanovení pracovního řádu, popř. podle předpisu SŽDC Zam1.“

- SŽDC (ČD) D2), článek 31:

„... Za správný výkon vykonávané činnosti odpovídá každý zaměstnanec osobně. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance ...“

- SŽDC (ČD) D2), článek 41:

„Organizování a provozování drážní dopravy se provádí pokyny. Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy a musí být v souladu s pracovní smlouvou a odbornou způsobilostí zaměstnance, který má pokyn vykonat ...“

- SŽDC Dp17 (prozatímní), čl. 162:

„Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU obsahuje skutečnosti, prokázané a zadokumentované při zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, zejména:

j) návrh opatření k předcházení MU včetně návrhu termínu jejich realizace.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 10:

„Vedoucí zaměstnanci, kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce a kontrolují jejich osobní bezpečnost, jsou povinni:

a) zkontrolovat pracoviště vždy před zahájením práce a soustavně vykonávat dozor nad dodržováním bezpečnostních předpisů jemu podřízenými zaměstnanci.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 11:

„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. Jsou povinni dodržovat předpisy, technické normy, bezpečnostní předpisy, technologické postupy a pokyny vydané zaměstnavatelem k zajištění BOZP.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 18:

„Při průjezdu drážních vozidel musí zaměstnanec zaujmout takové postavení, při kterém nebude ohrožena jeho bezpečnost.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 20:

„Práce a pohyb v kolejišti vyžaduje od všech zaměstnanců zvýšenou pozornost. Proto je zakázáno:

a) vstupovat do kolejiště bez soustředění se na provoz... .

q) ... Je-li z provozních nebo jiných důvodů nezbytně nutné, např. při nehodě, mimořádnostech, apod., aby zaměstnanci pracovali nebo se pohybovali v kolejišti, musí být před vstupem do kolejiště řádně a prokazatelně poučeni ve smyslu tohoto předpisu. Pracovat v kolejišti mohou jen pod přímým dozorem zaměstnance zdravotně a odborně způsobilého a odpovědného za jejich bezpečnost.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 26:

„Bezpečnost zaměstnanců pracovní skupiny zajistí vedoucí práce osobně nebo prostřednictvím určeného střežícího zaměstnance (bezpečnostní hlídky). Před započítím práce určí vždy vedoucí práce stanoviště bezpečnostní hlídky, směr a místo vystoupení zaměstnanců z koleje.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 27:

„Bezpečnostní hlídka střežící zaměstnance při práci v kolejišti (výstavba, údržba a oprava zařízení) je povinna:

c) varovat včas a spolehlivě střežené zaměstnance.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 33:

„Není-li možné jakékoliv dorozumění mezi pracovním místem a stanovištěm dopravního zaměstnance, ohlásí vedoucí práce začátek a ukončení práce dopravnímu zaměstnanci vždy osobně a je povinen před započítím práce si vyžádat informaci o dopravní situaci. Bezpečnost zaměstnanců musí být v těchto případech zajištěna střežením. Dopravní zaměstnanec zapíše údaje o nemožném

dorozumění, místě práce, času začátku a ukončení práce do telefonního zápisníku a oba záznam podepíše. Bezpečnostní štítek se v tomto případě neodevzdává.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 41:

„Vedoucí práce je povinen označit pracoviště na širé trati varovnými návěstidly dle předpisu ČD D1. Varovná návěstidla se umísťují před pracovní místa na širé trati k zajištění bezpečnosti zaměstnanců na pracovním místě ...“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 43:

„Pracuje-li pracovní skupina v kolejích OS nebo na širé trati, musí být jejich bezpečnost zajištěna střežením. Toto střežení vykonává vedoucí práce nebo jím určená bezpečnostní hlídka ...“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 44 ve znění Výnosu č. 1:

„Bezpečnostní hlídka:

a) jestliže nemůže vedoucí práce sám zajistit bezpečnost zaměstnanců, např. řízením práce, udělováním nutných pokynů apod., nebo je-li pracovní skupina rozmístěna na delším úseku trati, určí jednoho nebo více zaměstnanců jako bezpečnostní hlídku, případně předsunutou bezpečnostní hlídku. Předsunuté bezpečnostní hlídky na trati a v obvodu OS se musí postavit při omezeném rozhledu nebo snížené viditelnosti,

b) bezpečnostním a předsunutým hlídkám určí vedoucí práce stanoviště na nejvhodnějších místech tak, aby mohly zpozorovat blížící se vozidlo alespoň na vzdálenost... nejméně 500 m při traťové rychlosti větší než 60 km.h⁻¹ ...,

d) vedoucí práce poučí zaměstnance pověřené funkcí bezpečnostní hlídky o jejich povinnostech a nechá si od nich převzetí funkce písemně potvrdit,

f) vedoucí práce a bezpečnostní hlídka musí mít u sebe a na svém stanovišti návěstidla určená vedoucím OS v souladu s předpisem ČD D1. Vedoucí práce si vyžádá od dopravního zaměstnance podrobné informace o dopravní situaci. Musí mít k dispozici přesně jdoucí hodinky a seznam vlaků pro traťové zaměstnance nebo nákresný jízdní řád,

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

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 119:

„Veškeré práce na trati a ve stanici se musí vykonávat pod dozorem vedoucího práce, který práci organizuje, řídí a odpovídá za bezpečnost zaměstnanců. Povinnosti vedoucího práce a bezpečnostní hlídky na trati a ve stanici jsou uvedeny v části druhé, kapitole III a IV tohoto předpisu.

Vedoucí práce dále zajistí:

a) určení bezpečného místa, kam mají zaměstnanci na širé trati a ve stanici vystoupit před blížícími se vozidly.

Je povinen zapisovat do služební knížky důležité okolnosti, zajišťující bezpečnost zaměstnanců (např. poučení zaměstnanců před započatím práce, zabezpečení pracoviště, určení bezpečného místa k výstupu apod.),

b) informování se před začátkem práce i v průběhu prací na dopravní situaci. Sledování vlaků nebo vozidel, jedoucích z obou stran k pracovnímu místu a učinit včas všechna opatření k zajištění bezpečnosti svých zaměstnanců,

c) bezpečnost zaměstnanců tak, že blíží-li se vozidlo, dá vedoucí práce (bezpečnostní hlídka) včas návěst „Vlak se blíží“ a poté návěst „Vyklidte pracovní místo“ a přesvědčí se, zdali je zachován průjezdný průřez ... Na vícekolejné trati a ve stanici musí vedoucí práce pozorovat i sousední kolej na obě strany.“

- SŽDC (ČD) Op 16, čl. 121:

„Práce za provozu na vícekolejných tratích:

a) zaměstnanci pracující na dvoukolejné trati jsou povinni při jízdě vozidla vždy vystoupit na stezku vně koleje na které pracují. Nesmějí tedy prodlévat v koleji ani tehdy, jede-li vozidlo po sousední koleji.“

- Výnos č. 1, část A.2:

„Ustanovení tohoto výnosu jsou závazná

a) pro zaměstnance SŽDC a pro ostatní právnické a fyzické osoby, které na základě smluvního vztahu se SŽDC vykonávají pro SŽDC práce nebo jinou činnost a tímto smluvním vztahem jsou vázány k dodržování předpisu SŽDC (ČD) Op 16,

b) pro výkon práce nebo při pohybu v průjezdném průřezu a volném schůdném a manipulačním prostoru provozované koleje,

c) pro zaměstnance operátora obsluhy dráhy, kteří se při výkonu služby podílejí na zajištění bezpečnosti výše uvedených osob“.

- Výnos č. 1, část D.1:

„Bezpečnost práce je upřesněna i v dalších předpisech SŽDC, jimiž jsou upraveny podmínky pro výkon práce. Při výkonu práce se jimi dotčení zaměstnanci a osoby uvedené v A.2 musí řídit a zároveň jsou povinni jednat tak, aby jejich působením nedošlo k ohrožení zdraví nebo bezpečnosti osob či k ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a bezpečnosti provozování drážní dopravy.“

- Výnos č. 1, část D.5:

„Postup členů pracovní skupiny (dva a více zaměstnanců, z nichž jeden musí být vždy vedoucí práce):

a) vedoucí práce:

- musí vždy splnit podmínky stanovené předpisem SŽDC (ČD) Op 16, dalšími vnitřními předpisy i obecně platnými právními předpisy, vztahujícími se k předpokládané pracovní činnosti;

- ...musí splňovat podmínky stanovené dokumenty pro práci v kolejišti;

- zajišťuje střežení pracovního místa...;

- vydává vždy samostatně pokyn k zahájení prací i po jakémkoliv případném přerušení prací;

- zajistí prověřování funkčnosti radiového spojení, je-li použito k zabezpečení pracovního místa...;
- musí, v případě, že bezpečnost nezajišťuje osobně, průběžně kontrolovat dodržování opatření přijatých k zajištění bezpečnosti pracovního místa;
- b) obecný postup při zajištění bezpečnosti zaměstnance pracovní skupiny:
 - umístění návěstidel pro označení pracovního místa se řídí předpisy SŽDC (ČD) Op 16 a SŽDC (ČD) D1;
 - vždy před zahájením prací oznámí vedoucí práce druh a konkrétní místo práce dopravnímu zaměstnanci ... v případě, že pracovní místo bude v dopravně neobsazené dopravním zaměstnancem, na širé trati nebo na záhlaví dopravní, může sjednat vedoucí práce s dopravním zaměstnancem, že střežení pracovního místa zajistí sám, případně prostřednictvím bezpečnostní (předsunutá bezpečnostní) hlídky;
 - sjednané podmínky pro výkon práce a způsob vzájemné komunikace zapíše dopravní zaměstnanec do telefonního zápisníku a oba zápis podepíší;
 - následně se postupuje ve smyslu jednotlivých ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Op 16, při nesplnění uvedeného postupu nesmí dojít k zahájení práce pracovní skupiny v kolejišti;
 - pokud dopravní zaměstnanec odmítne převzít bezpečnostní štítek nebo nesouhlasí s pracemi pracovní skupiny v jím řízeném obvodu, zapíše důvod odmítnutí, případně nesouhlasu do telefonního zápisníku a oba zápis podepíší, následně se oba domluví na dalším postupu;
 - odmítne-li dopravní zaměstnanec tuto skutečnost zapsat, jedná se o porušení ustanovení tohoto výnosu;
 - pokud se při sjednání opatření pro bezpečnost práce pracovní skupiny bezpečnostní štítek neodevzdává, nebo se podmínky sjednávají telekomunikačním zařízením, postupuje se podle příslušných ustanovení předpisu SŽDC (ČD) Op 16; v těchto případech sdělí vedoucímu práce dopravní zaměstnanec číslo z telefonního zápisníku, pod nímž je tato skutečnost zaznamenána, včetně případného odmítnutí;
 - pokud vedoucí práce zajišťuje střežení pracovního místa prostřednictvím bezpečnostní hlídky (včetně případné předsunutá bezpečnostní hlídky), určí jejím členům místa tak, aby mohli zajistit bezpečnost zaměstnanců a bezpečnost provozu a zároveň měli ze stanoveného místa bezpečný výhled na úsek trati, jenž střeží ...“

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Činnost zabezpečovacího zařízení a zařízení pro automatické zaznamenávání dat nemá souvislost s příčinou vzniku MU.

Za daných podmínek (6 zaměstnanců v pracovní skupině, neoznačení pracoviště varovnými návěstidly) lze pracovní místo na provozované koleji zřídit pouze v případě, že před toto místo budou umístěna světelná varovná návěstidla. Tato povinnost nebyla splněna.

Závada byla zjištěna.

3.4.2 Součásti dráhy

Stav součástí dráhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Komunikační prostředky

Před zahájením prací v 1. TK použil mistr pracovní čtyř firmy Viamont DSP, a. s., přímý služební telefon z dopravní kanceláře žst. Lovosice k hovoru s traťovým výpravčím ústředního stavědla žst. Lovosice.

Pracovníci firmy Viamont DSP, a. s., používali před vznikem MU radiové zařízení na základě „Povolení k používání radiových zařízení pozemní pevné a pohyblivé služby v rádiovém provozu na tratích SŽDC, s. o.“, vydaného 19. 5. 2009 pod č. j.: 2382/09. K dispozici měli 4 přenosné radiostanice, k zajištění bezpečnosti zaměstnanců pracujících v provozované železniční dopravní cestě využili 2 přenosné radiostanice.

Bezprostředně po vzniku MU strojvedoucí vlaku EC 175 použil traťový rádiový systém k ohlášení MU výpravčímu žst. Lovosice.

Traťový výpravčí ústředního stavědla žst. Lovosice pomocí služebního telefonu aktivoval integrovaný záchranný systém a zajistil postup dle Ohlašovacího rozvrhu.

Závady nebyly zjištěny.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 371.004-3 v majetku ČD, a. s., DKV Praha, má platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ vydaný Drážním úřadem pod evidenčním číslem PZ 1146/00-V.03, roční pravidelná technická prohlídka byla provedena 25. 5. 2010 – s výsledkem bez závad.

HDV bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA č. 9002.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího č. I;
- vlak přijížděl k místu střetu rychlostí $110 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- ve 14:29:08 hodin následoval při rychlosti $110 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ silný pokles tlaku v hlavním potrubí a vlak začal intenzivně brzdit;
- ve 14:29:28 hodin vlak zastavil v obvodu žst. Lovosice;
- od místa silného poklesu tlaku ujel vlak 324 metrů;
- záznam z elektronického rychloměru byl ukončen v 16:25 hodin;
- nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku EC 175 nebyla po celou dobu jízdy překročena;
- vlakový zabezpečovač byl v činnosti a strojvedoucím vlaku byl periodicky obsluhován v průběhu celé registrované směny.

Závady 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 EC 175, použil ihned po spatření osob v 1. TK rychločinné brzdění a současně dával lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“.

Zaměstnanec dopravce, strojvedoucí vlaku R 612, ihned po spatření osob mezi 1. a 2. TK dával lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“.

Závady nebyly zjištěny.

Traťový výpravčí ústředního stavědla žst. Lovosice, zaměstnanec ČD, a. s., vykonávající dne 20. 10. 2010 činnost při provozování dráhy na základě smluvního vztahu s provozovatelem dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, dle podaného vysvětlení měl telefonický rozhovor na přímém telefonu od výpravčí vnější služby, ve kterém mu mužský hlas, aniž by se mu představil, oznámil, že je zaměstnanec Viamontu a že budou provádět práci v 1. TK od žst. Prackovice nad Labem v úseku od předvěsti k vjezdovému návěstidlu žst. Lovosice. Dále mu sdělil, že nepožaduje žádné informace o dopravní situaci a že se budou na trati střežit sami. Odpověděl mu, že pokud je to takto, tak jednájí na svou vlastní odpovědnost. Muž řekl, že tomu rozumí a dále se ho zeptal, zda bude jezdit proti správnému směru. Odpověděl mu, že to zatím opravdu neví. Dále se ho muž zeptal, zda má odevzdat bezpečnostní štítek. Na to mu odpověděl, že pokud budou pracovat na trati, tak štítek neodevzdávají a jednájí na svou vlastní odpovědnost. Muž opět řekl, že tomu rozumí, a ukončil telefonní rozhovor bez dalších požadavků položením sluchátka.

Výpravčí dále uvedl, že ani nevěděl, zda je muž vedoucím práce. Na dotaz, zda o tom provedl zápis do telefonního zápisníku, řekl, že ne, protože čekal, že se k němu na věž dostaví zaměstnanec Viamontu osobně a zápis provedou, to se však nestalo a až do vzniku MU o těchto zaměstnancích nevěděl. Zápis neprovedl ani dodatečně.

Závady byly zjištěny.

Mistr pracovní čtyř firmy Viamont DSP, a. s., se telefonicky z pracoviště výpravčí vnější služby spojil s traťovým výpravčím žst. Lovosice, kterému oznámil, že bude s pracovní četou vykonávat práci v 1. TK mezi předvěstí a vjezdovým návěstidlem do žst. Lovosice od žst. Prackovice nad Labem. Současně chtěl odevzdat bezpečnostní štítek, což výpravčí odmítl s tím, že při práci na širé trati se bezpečnostní štítek neodevzdává. S výpravčím tedy dohodl, že se budou hlídat sami a že četou bude varovat vysílačkami, které měl k dispozici. Po této dohodě byl hovor ukončen.

Mistr pracovní čtyř poté zřídil v uvedeném úseku v 1. TK pracovní místo, ustanovil se jako bezpečnostní hlídka a pracovní četě (později postiženému zaměstnanci) předal 1 vysílačku s tím, že s její pomocí je bude vyrozumívat. Jednu z vysílaček předal i později postiženému zaměstnanci. Poté provedli přezkoušení spojení, které bez problémů fungovalo po celou dobu práce. Jiné opatření pro zajištění bezpečnosti práce pracovní čtyř neprovedl. Bezprostředně před vznikem MU byla pracovní četa rozdělena na dvě skupiny, po dvou a třech zaměstnancích, když první skupina o dvou zaměstnancích byla cca 114 m před místem, kde stál on, jako bezpečnostní hlídka. Druhá skupina pracovala poblíž něho. Na výzvu mistra pracovní čtyř a informaci o jízdě vlaku EC 175 od Ústí nad Labem danou vysílačkou a zdůrazněnou troubením trubky vystoupila skupina o třech zaměstnancích z koleje. Zaměstnanec s vysílačkou z první skupiny dal na vědomí, že výzvě k opuštění koleje rozuměl a oba zaměstnanci začali vystupovat z kolejíště přes 1. TK, neboť pracovali na jejím levém

pásu. V té době je míjel po 2. TK vlak R 612 a v tuto dobu je ještě viděl mistr pracovní čety a jeden ze zaměstnanců druhé skupiny, než jim výhled zakryl vlak EC 175.

Závady byly zjištěny.

Dva postižení zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., pracovali odděleně v čele pracovní čety na levém pásu 1. TK. Jeden z nich měl vysílačku, kterou je mistr pracovní čety jako bezpečnostní hlídka varoval před přijíždějícími vlaky. Bezprostředně před vznikem MU byli upozorněni na jízdu vlaku EC 175 od Ústí nad Labem. Zaměstnanec s vysílačkou na tuto výzvu reagoval slovem „Jo“ a oba začali vystupovat vpravo z 1. TK. V té době je míjel vlak R 612, jenž jel po 2. TK z Lovosic do Ústí nad Labem a zaměstnanec s vysílačkou zvedl ruku. V době, kdy je zpozoroval na vzdálenost asi 100 metrů strojvedoucí vlaku EC 175, byli oba zpátky v 1. TK a zde, otočení zády k přijíždějícímu vlaku EC 175, pracovali.

Závady byly zjištěny.

Zhotovitel byl smluvně zavázán k dodržování vnitřních předpisů provozovatele dráhy a mj. i k povinnosti zajistit, aby jeho činnosti na dráhách byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby – stavbyvedoucím. Ve smyslu vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) Op 16 se jedná o činnost vedoucího práce.

Dne 19. 10. 2010 po rozhodnutí o ručním provedení dokončovacích prací stavbyvedoucí při jízdě z výluky telefonicky oznámil mistrovi pracovní čety, že dne 20. 10. 2010 s pracovní četou tyto práce provede. V rozporu se svými povinnostmi vyplývajícími ze smlouvy o dílo a činnostmi vedoucího práce dle vnitřních předpisů SŽDC se stavbyvedoucí dne 20. 10. 2010 k pracovní četě osobně nedostavil. Rovněž se osobně nedostavil k dopravnímu zaměstnanci v žst. Lovosice sjednat podmínky pro výkon práce pracovní čety na širé trati v provozované koleji a k dohodnutí vzájemné komunikace. Stavbyvedoucí zhotovitele nebyl přítomen ani na pracovním místě v 1. TK po dobu prováděných prací, přestože je uveden v zápisu z tohoto dne ve stavebním deníku. Veškeré činnosti na pracovním místě v 1. TK tak nebyly prováděny pod jeho přímým vedením.

Závady byly zjištěny.

Vedoucí STO Ústí n. L. hl. n. provádějící odborný stavební dozor objednavatele při provádění dokončovacích prací na vyloučené koleji dne 19. 10. 2010, vnesl požadavek na ruční provedení definitivní úpravy šterkového lože do profilu, která dle jeho vyjádření nebyla dokončena. O této skutečnosti neprovedl jako osoba provádějící stavební dozor zápis do stavebního deníku s uvedením popisu zjištěných nedodělků a stvrzený podpisem.

Stavbyvedoucí, vedoucí prací, jehož povinností bylo vést stavební deník, si od osoby provádějící odborný stavební dozor zápis o nedodělcích do stavebního deníku rovněž nevyžádal, a z toho důvodu v něm není uvedeno stanovisko zhotovitele k těmto pracím, termín dokončení prací a jeho podpis.

Závady byly zjištěny.

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

Asi v 08:30 hodin komunikoval mistr pracovní čety firmy Viamont DSP, a. s., s traťovým výpravčím ústředního stavědla žst. Lovosice prostřednictvím přímého telefonu z dopravní kanceláře žst. Lovosice, a to přesto, že měl za povinnost se za tímto dopravním zaměstnancem dostavit osobně. Mistr oznámil výpravčímu, že budou provádět práce v 1. TK a dožadoval se od výpravčího bezpečnostního štítku. Traťový výpravčí to

považoval za bezpředmětné, když měli pracovat mimo žst. Lovosice a dohodli se, že se zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., budou střežit sami.

Závada zjištěna.

Zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., mezi sebou při práci v 1. TK komunikovali prostřednictvím 2 ks vysílaček, z nichž jednu měl mistr pracovní čety jako bezpečnostní hlídka a druhou traťový dělník, pracující s pracovní četou. V případech, kdy se blížil vlak, mistr tuto skutečnost ohlásil pomocí radiostanice traťovému dělníkovi a poté zatroubil dlouhý signál na trubku. Na základě tohoto varování traťový dělník zajistil, aby četa opustila 1. TK.

Vlak EC 175 mistr pracovní čety rovněž ohlásil vysílačkou traťovému dělníkovi, v té době již pracujícímu v první pracovní dvoučlenné skupině. Ten do vysílačky odpověděl „jo“, a poté mistr zatroubil na druhou tříčlennou skupinu. V době, kdy dvoučlennou pracovní skupinu míjel vlak R 612 jedoucí ze směru žst. Lovosice, dělník, který měl radiostanicí dal znamení rukou.

Strojvedoucí vlaku EC 175 použil k ohlášení MU TRS, MU ohlásil přibližně slovy: „Tady strojvedoucí EC 175, srazil jsem dva dělníky na trati.“ Poté udal kilometr zastavení vlaku. Oznámení přijal traťový výpravčí ústředního stavědla žst. Lovosice.

Výměna verbálních hlášení nebyla v příčinné souvislosti s MU.

Závady nebyly zjištěny.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo zajištěno Policií ČR a řádně zabezpečeno provozovatelem dráhy v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku EC 175 byl ve směně dne 20. 10. 2010 od 7:40 hodin, odpočinek před směnou byl zajištěn dle stanoveného turnusu;
- traťový výpravčí ústředního stavědla žst. Lovosice nastoupil na směnu dne 20. 10. 2010 v 05:40 hodin, odpočinek před směnou byl zajištěn dle stanoveného turnusu;
- staniční výpravčí č. I. ústředního stavědla žst. Lovosice nastoupil na směnu dne 20. 10. 2010 v 05:40 hodin, odpočinek před směnou byl zajištěn dle stanoveného turnusu;
- staniční výpravčí č. II. ústředního stavědla žst. Lovosice nastoupil na směnu dne 20. 10. 2010 v 05:40 hodin, odpočinek před směnou byl zajištěn dle stanoveného turnusu;
- všichni zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., zahájili směnu dne 20. 10. 2010 v 08:00 hodin, jejich odpočinek před směnou byl zajištěn v rozsahu od ukončení výluky dne 19. 10. 2010 do nástupu na směnu dne 20. 10. 2010.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb.

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

- Všichni zúčastnění zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., 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.
- Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobují pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

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

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště a vozidla nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Drážní inspekce neviduje co do příčiny a následků obdobnou MU, ke které došlo při samostatném výkonu činností při provozování dráhy zhotovitelem, resp. při provádění údržby dráhy v provozované koleji.

Eviduje však např. MU ze dne 20. 2. 2007, kdy mezi žst. Mníšek pod Brdy – Čísovice došlo k vykolejení HDV a 6 DV při jízdě Mn 85956 přes pracovní místo, na kterém byla zhotovitelem samostatně prováděna na provozované koleji její údržba. Souvislost mezi touto MU a MU ve zprávě uvedenu je skutečnost, že vznikly při zhotovitelem samostatně prováděných činnostech při provozování dráhy, které jsou zákonem č. 266/1994 Sb. a jeho prováděcími vyhláškami stanoveny jako povinnosti provozovatele dráhy. V obou případech stanovil provozovatel dráhy odpovědnost za vznik MU, včetně přijímání odpovídajícího opatření k předcházení MU, zhotoviteli, a to přesto, že podle platné právní úpravy nelze na základě smluvního vztahu odpovědnost za porušení povinností provozovatele dráhy, uložených mu ustanoveními zákona č. 266/1994 Sb. a vztažnými právními předpisy, přenášet na jiné subjekty.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 20. 10. 2010 ve 14:29 hodin se vlak EC 175, jedoucí od žst. Ústí nad Labem hl. n. směrem do žst. Praha-Holešovice, střetl mezi žst. Prackovice nad Labem a žst.

Lovosice v km 496,093 se dvěma zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s., kteří se pohybovali v průjezdném průřezu pojížděné 1. TK. Bezprostředně před vznikem MU prováděl provozovatel dráhy v 1. TK od zastávky Lovosice-město směrem k vjezdovému návěstidlu 1S žst. Lovosice prostřednictvím pracovní čtyry v počtu pěti traťových dělníků a mistra pracovní čtyry firmy Viamont DSP, a. s., dokončovací práce na železničním svršku. Tyto práce byly prováděny jako činnost při provozování dráhy v provozované koleji a spočívaly v definitivní úpravě šterkového lože do profilu a odstraňování šterku z paty 1. TK. Vzhledem k tomu, že vedoucí prací – stavbyvedoucí nebyl po celou dobu dokončovacích prací dne 20. 11. 2010 přítomen na pracovišti, mistr pracovní čtyry se telefonicky domluvil s traťovým výpravčím ústředního stavědla žst. Lovosice, kdy mu oznámil, že bude s četou pracovat v 1. TK od předvěsti k vjezdovému návěstidlu do Lovosic od žst. Prackovice nad Labem. Současně chtěl odevzdat bezpečnostní štítek, což výpravčí odmítl s tím, že v těchto případech se bezpečnostní štítek neodevzdává. S výpravčím tedy dohodl, že se budou hlídat sami. Po této dohodě byl hovor ukončen, a to bez jakýchkoliv dalších opatření vyžadovaných při sjednávání podmínek pro výkon práce a způsobu vzájemné komunikace vztažnými vnitřními předpisy provozovatele dráhy. Mistr pracovní čtyry poté zřídil v uvedeném úseku v 1. TK pracovní místo a ustanovil se jako bezpečnostní hlídka s tím, že bude ostatní zaměstnance pracovní čtyry vyrozumívat vysílačkou. Jiné opatření pro zajištění bezpečnosti práce pracovní čtyry neprovedl. Bezprostředně před vznikem MU byla pracovní četa rozdělena na dvě skupiny, po dvou a třech zaměstnancích. První skupina o dvou zaměstnancích byla od mistra pracovní čtyry (bezpečnostní hlídky) vzdálena cca 114 m, druhá skupina o třech zaměstnancích pak pracovala poblíž něho. Na výzvu mistra pracovní čtyry a informaci o jízdě vlaku od Ústí nad Labem danou vysílačkou a zdůrazněnou troubením trubky vystoupila skupina o třech zaměstnancích z koleje, zaměstnanec s vysílačkou ze skupiny dvou zaměstnanců dal na vědomí, že výzvě k opuštění koleje rozuměl a oba začali vystupovat z 1 TK., Vzhledem k tomu, že tito zaměstnanci pracovali na levém kolejnicovém pásu vystupovali z kolejiště přes 1. TK. Po průjezdu vlaku R 612 se do 1. TK vrátili, neboť strojvedoucí vlaku EC 175 zpozoroval na vzdálenost asi 100 metrů obě osoby otočené zády k přijíždějícímu vlaku, které se pohybovaly s náradím na železničním svršku 1. TK. Okamžitě zavedl rychločinné brzdění a dával opakovaně lokomotivní houkačkou návěst „Pozor“. Osoby však nestihly pojížděnou 1. TK včas opustit a došlo k jejich střetu s vlakem EC 175. Strojvedoucí vlaku EC 175 ohlásil vznik MU prostřednictvím TRS traťovému výpravčímu na ústředním stavědle v žst. Lovosice, který postupoval dle Ohlašovacího rozvrhu a aktivoval integrovaný záchranný systém.

Při MU byli usmrceni oba zaměstnanci firmy Viamont DSP, a. s.

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 se zhotovitelem firmou Viamont DSP, a. s., smlouvu o dílo, kdy předmětem plnění této smlouvy bylo mj. i propracování úseku 1. TK v km 495,680 – 497,800. Práce měly být dle čl. 3.1 této smlouvy provedeny ve výlukách. Toto ustanovení, dle sdělení zástupců obou smluvních stran, nevyklučuje provedení dokončovacích prací bez výluky (viz čl. 6.13), při dodržení předpisů provozovatele dráhy a dalších podmínek smlouvy.

Propracování uvedeného úseku 1. TK proběhlo dne 19. 10. 2010, kdy byla pro tyto práce zavedena výluka 1. TK. Práce proběhly v souladu se smlouvou o dílo s tím, že vedoucí STO Ústí n. L. hl. n. provádějící odborný stavební dozor objednavatele při provádění dokončovacích prací na vyloučené koleji dne 19. 10. 2010, vnesl požadavek na ruční provedení definitivní úpravy šterkového lože do profilu, která dle jeho vyjádření nebyla dokončena. O této skutečnosti neprovedl jako osoba provádějící stavební dozor zápis do stavebního deníku s uvedením popisu zjištěných nedodělků, nevyžádal si zápis o stanovisku zhotovitele na tyto nedodělky, termín dokončení prací a uvedení vzájemných podpisů. Tento zápis nepožadoval ani zástupce zhotovitele, stavbyvedoucí, jehož povinností bylo vést stavební deník. Na základě tohoto oboustranného pochybení při vedení stavebního deníku a diametrálně odlišných podaných vysvětlení od obou zúčastněných osob nelze stanovit, zda provozovatel dráhy věděl nebo nevěděl o plánu zhotovitele dokončit práci v 1. TK za provozu dne 20. 10. 2010, a zda tedy měl pro tuto práci přijmout odpovídající opatření. O záměru zhotovitele pracovat dne 20. 10. 2010 na provozované 1. TK se provozovatel dráhy však zcela nepochybně dozvěděl ještě před zahájením práce v době, kdy mistr pracovní čtyři zhotovitele tuto skutečnost oznámil dopravnímu zaměstnanci, tj. traťovému výpravčímu žst. Lovosice.

Odpovídající opatření ze strany provozovatele dráhy vyplývají z rozdílu posuzování práce zhotovitele, kdy při práci na vyloučené koleji, tedy dle smlouvy na předaném staveništi, je zhotovitel ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. posuzován pouze jako právnická osoba podnikající v obvodu dráhy se souhlasem provozovatele dráhy, neboť na vyloučené koleji není provozována drážní doprava a jeho případná odpovědnost za ohrožení provozování dráhy se posuzuje jen dle § 22 odst. 4, resp. § 51 odst. 1 tohoto zákona.

Pokud však zhotovitel vykonává práci na koleji, na které je provozována drážní doprava, vykonává činnosti provozovatele dráhy, což jsou činnosti, kterými se zabezpečuje, popř. obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. K zabezpečení dráhy slouží mj. také údržba součástí dopravní cesty dráhy. Podle platné právní úpravy nelze na základě smluvního vztahu v těchto případech přenést odpovědnost za porušení povinností provozovatele dráhy uložené mu ustanoveními zákona č. 266/1994 Sb. a vztažných právních předpisů, na zhotovitele.

Provozovatel dráhy v daném případě nerespektoval výše uvedené posuzování pozice zhotovitele z hlediska zákona č. 266/1994 Sb., což vyplývá:

- a) z podaného vysvětlení odpovědného zástupce objednatele podílejícího se na tvorbě smlouvy o dílo, jenž zastává stanovisko, že tato smlouva umožňuje práci zhotovitele bez výluk, dle jeho názoru však zhotovitel nesplnil standardní rámec plnění podmínek daných smlouvou o dílo a měl uvědomit objednavatele a dohodnout si další podmínky pro dokončení prací (nové výluky, bezpečnostní pomalé jízdy, dozor provozovatele dráhy), což neučinil;
- b) z výsledků výkonu státního dozoru ve věcech drah provedeného DI na spis a vyhodnocení příčin a okolností vzniku této MU, kdy bylo zjištěno, že provozovatel dráhy přenáší odpovědnost za její vznik na zhotovitele na základě porušení § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.

Takto pojímaná odpovědnost za činnosti provozovatele dráhy stanovené zákonem č. 266/1994 Sb. a vztažnými právními předpisy má škodlivý následek v tom, že při šetření MU nejsou důsledně zjišťovány veškeré příčiny a okolnosti jejich vzniku, a u těch, které zjištěny jsou, dochází k jejich zkrácenému vyhodnocení, což se následně projeví v nepřijetí, popř. přijetí nedostatečných nápravných opatření k předcházení vzniku MU. Tento stav je v kolizi nejen s přijatým systémem zajišťování bezpečnosti provozování dráhy provozovatele dráhy, ale zejména se záměrem zákonodárce zajistit co nejvyšší bezpečnost železniční dopravy.

Tím, že stavbyvedoucí jako vedoucí práce a osoba odborně způsobilá osobně nesjednal s dopravním zaměstnancem podmínky pro výkon práce, nezkontroloval pracoviště před zahájením práce, nezajišťoval osobně bezpečnost pracovní skupiny a průběžně

nekontroloval dodržování opatření přijatých k zajištění bezpečnosti pracovního místa, nesplnil povinnosti, které mu byly uloženy předpisem SŽDC (ČD) Op 16 a Výnosem č. 1.

Veškeré činnosti vedoucího práce nechal za sebe vykonávat mistra pracovní čety, ačkoliv smlouvou o dílo, a tím i odborně způsobilý pro jejich vykonávání, byl určen pouze on sám. V důsledku tohoto jednání provozovatel dráhy nezajistil, aby provozování dráhy prováděly pouze osoby odborně způsobilé a byl tak vytvořen prostor pro povrchní, resp. nezodpovědný přístup k plnění vztažných předpisových ustanovení dalšími osobami zúčastněnými na MU.

Mistr pracovní čety firmy Viamont DSP, a. s., vystupoval ve styku s dopravním zaměstnancem a dále při zajišťování bezpečnosti pracovního místa jako vedoucí práce, ačkoliv k tomu nebyl oprávněn. Měl sice odpovídající kvalifikaci, nebyl však pro činnost vedoucího práce určen. Navíc při této neoprávněné činnosti projevil přes svou kvalifikaci značné neznalosti, neboť se za dopravním zaměstnancem ke sjednání podmínek pro výkon práce a způsob vzájemné komunikace nedostavil osobně, vyžadoval na něm odevzdání bezpečnostního štítku pro práci na širé trati, nepožadoval od něj informace o dopravní situaci a ani nevyžadoval zápis do telefonního zápisníku, resp. číslo z telefonního zápisníku, pod nímž mělo být zaznamenáno sjednání podmínek telekomunikačním zařízením. Dále, ač mu bylo známo, že pracovní četou tvoří více jak 5 zaměstnanců, nevyžádal si od dopravního zaměstnance souhlas k postavení varovných návěstidel a přesto, že pracovní místo neoznačil ani světelnými varovnými návěstidly, v provozované koleji jej zřídil.

Osobně se ustanovil jako bezpečnostní hlídka, nezaujal však své stanoviště na nejvhodnějším místě tak, aby mohl zpozorovat blížící se vozidlo alespoň na vzdálenost nejméně 500 metrů při traťové rychlosti větší než 60 km.h⁻¹ a včas nevaroval zaměstnance před příjezdějícími drážními vozidly. Rovněž, ačkoliv si s dopravním zaměstnancem nevyjednal zákaz jízdy proti správnému směru, nepostavil na dvoukolejně trati bezpečnostní hlídku z obou stran předpokládaných jízd DV.

Dopravní zaměstnanec, traťový výpravčí ústředního stavědla v žst. Lovosice, neučinil po telefonické informaci od zaměstnance firmy Viamont DSP, a. s., o tom, že budou provádět práce v provozované 1. TK žádné opatření přesto, že ze strany tohoto ohlašovatele byly projeveny základní neznalosti vztažných předpisových ustanovení. Ačkoliv má vedoucí práce za povinnost v případech, kdy mezi pracovním místem a stanovištěm dopravního zaměstnance není možné jakékoliv dorozumění, ohlásit se dopravnímu zaměstnanci osobně (zaměstnanci dodavatelů mají navíc tuto povinnost vždy před vstupem na dráhu v místech veřejnosti nepřístupných), výpravčí splnění této povinnosti nevyžadoval, nevěděl, s kým podmínky práce a vzájemné komunikace sjednává, a ani si neověřil, zda tento zaměstnanec dodavatele je vedoucí práce a je pro tuto práci odborně způsobilý. Rovněž ve smyslu vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 nereagoval na požadavek odevzdání bezpečnostního štítku pro práci v provozované koleji na širé trati, nevyžádal si informace o dopravní situaci a zápisu do telefonního zápisníku, nebo alespoň čísla z telefonního zápisníku, pod nímž mělo být sjednání podmínek telekomunikačním zařízením zaznamenáno. Spokojil se tak pouze s prohlášením, že se pracovní četa bude „hlídat sama“ a místo trvání na splnění vztažných předpisových ustanovení mu oznámil, že v tomto případě jednají na svou vlastní odpovědnost. Povinný zápis do telefonního zápisníku o výše uvedených opatřeních neprovedl ani dodatečně.

Provozovatel dráhy nezajistil provázanost mezi zaměstnanci, kteří na všech stupních řízení mají na starosti smluvní vztahy a jejich plnění zhotoviteli a dopravními zaměstnanci, kteří se podílejí na zajištění bezpečnosti zaměstnanců zhotovitelů vykonávajících na základě těchto smluvních vztahů činnosti provozovatele dráhy v průjezdném průřezu a ve volném schůdném prostoru provozované koleje, resp. kolejiště. Dopravní zaměstnanec není vázán povinností osobně zkontrolovat oprávněnost vedoucího práce zhotovitele, byť je k tomu vnitřním

předpisem provozovatele dráhy oprávněn. Vzhledem k neinformovanosti o smluvních vztazích ani nemůže zjistit, zda se jedná o osobu určenou k činnosti vedoucího práce a tedy oprávněnou s ním jednat. Ve vydaných průkazech pro vstup do objektů a provozované železniční dopravní cesty provozovatele dráhy je sice v Poučení stanovena povinnost ohlásit se před vstupem do těchto prostor u vedoucího zaměstnance organizační jednotky provozovatele dráhy, resp. u výpravčího nebo dispečera, ale vnitřní předpis SŽDC Ob1 za určitých podmínek povoluje ohlášení i telefonické. V daném případě pak dopravní zaměstnanec neměl žádné informace o skutečnosti, že na provozované 1. TK mají být nějaké práce prováděny.

Traťoví dělníci firmy Viamont DSP, a. s., kteří utrpěli při MU smrtelný úraz, vstoupili do průjezdného průřezu pojížděné 1. TK, aniž k tomu byli, po předchozí výzvě k vyklizení pracovního místa z důvodu průjezdu vlaků mistrem pracovní čety, vyzváni. Porušili tak povinnost uloženou jim vnitřním předpisem SŽDC (ČD) Op 16, a to podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost a o své zdraví a dodržovat předpisy, bezpečnostní předpisy, technologické postupy a pokyny vydané provozovatelem dráhy k zajištění BOZP.

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:

- neoprávněné vstoupení dvou zaměstnanců firmy Viamont DSP, a. s., do průjezdného průřezu provozované 1. traťové koleje v době, kdy po této koleji projížděl vlak EC 175.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy, jimiž se řídí činnosti při zajišťování bezpečnosti zaměstnanců pracujících a pohybujících se za provozu v kolejišti.

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

- nerozlišování činnosti zhotovitele na staveništi vyloučené koleje bez provozování drážní dopravy a činnosti prováděné zhotovitelem pro zabezpečení dráhy na provozované dopravní cestě, mající za následek nepřijímání potřebných opatření ze strany provozovatele dráhy, a to zejména ve vztahu ke kontrolní činnosti v této oblasti;
- nezajištění provázanosti mezi zaměstnanci provozovatele dráhy mající na starosti smluvní vztahy a jejich plnění zhotoviteli a mezi dopravními zaměstnanci, kteří se podílejí na zajištění bezpečnosti zaměstnanců zhotovitelů vykonávajících na základě těchto smluvních vztahů činnosti provozovatele dráhy v průjezdném průřezu a ve volném schůdném prostoru provozované koleje.

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

Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU provozovatele dráhy neobsahovalo návrh nápravných opatření k předcházení MU, včetně návrhu termínu jejich realizace.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Vzhledem k výsledkům šetření příčin a okolností vzniku MU nebylo ze strany provozovatele drážní dopravy ČD, a. s., žádné opatření přijato.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., ve Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU uvedl, že k této MU není nutno opatření přijímat, a to z důvodu příčiny a odpovědnosti za její vznik mimo provozovatele dráhy. Na základě výkonu SD zaslal opatření, která vyplynula z jednání poradního sboru ředitele SDC Ústí nad Labem dne 26. 10. 2010 a 2. 11. 2010:

- upozornění na nutnou pozornost při pohybu v kolejišti a při řízení drážních vozidel;
- zákaz práce s lidmi v kolejišti za provozu při rychlosti vyšší než 60 km.h⁻¹, to neplatí, pokud v místě pracoviště je bezpečnost předurčena ideálními místními podmínkami;
- dodržovat všechny body ze „Smlouvy o dílo“ s důrazem na:
 - 1) předání jmenného seznamu pracovníků zhotovitele (příp. podzhotovitele), splňujících způsobilost a kvalitativní požadavky (namátkově kontrolovat v terénu);
 - 2) ve stavebním deníku a samostatnou přílohou k předání staveniště upozornit zhotovitele na konkrétní rizika práce v daném místě – použití inovovaného formuláře.

Zhotovitel, firma Viamont DSP, a. s., ve svém Přijatém poukazovém opatření k pracovním úrazům s následkem smrti ze dne 20. 10. 2010 přijal opatření spočívající v opětovném proškolení předpisu SŽDC (ČD) Op 16, zejména článek 10, 11 a 44. Dále uložil vedoucím prací (mistrům) při nemožnosti dodržení bezpečnosti práce dle předpisu SŽDC (ČD) Op 16, odmítnout práci po předchozím projednání se svými nadřízenými (stavbyvedoucími).

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

- 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.

Drážnímu úřadu v souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, doporučuje Drážní inspekce přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u ostatních provozovatelů drah železničních v České republice.

V Praze dne 28. června 2012

Jan Tesař v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Praha

Zdeněk Malý v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Praha

7 PŘÍLOHY



Foto č. 4: Čelo vlaku EC 175



Foto č. 5: Zadní část vlaku EC 175



Foto č. 6: Pohled vlevo ve směru jízdy vlaku EC 175



Foto č. 7: Pohled vpravo ve směru jízdy vlaku EC 175



Foto č. 8: Pohled na trať ve směru Prackovice nad Labem



Foto č. 9: Pohled na trať ve směru žst. Lovosice



Foto č. 10: Místo vzniku MU