



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Újma na zdraví posunovače při posunu v železniční stanici Rájec-Jestřebí

Čtvrtek, 14. března 2019

Accident and incident investigation report

Injury of the shunter during the shunting operation at Rájec-Jestřebí station

Thursday, 14th March 2019

č. j.: 6-999/2019/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: DI

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 14. 3. 2019, 14.05 h.

Popis události: těžká újma na zdraví posunovače v čele posunového dílu při srážce s uskladněnou dřevní kulatinou, která zasahovala do průjezdného průřezu posunového dílu.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Odb. Brno-Židenice – Svitavy, železniční stanice Rájec-Jestřebí, manipulační staniční kolej č. 10, km 185,203.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
ČD Cargo, a. s. (dopravce posunového dílu);
neznámá osoba, která složením kulatiny vytvořila překážku v průjezdném průřezu 10. staniční koleje.

Následky: 1 těžce zraněný;
celková škoda 5 000 Kč.

Bezprostřední příčina:

- jízda sunutého posunového dílu na kolej s nedostatečným volným schůdným a manipulačním prostorem.

Příspěvající faktory:

- nákladní automobil s návěsem na přepravu dřeva odstavený na vnitřní straně oblouku a částečně zasahující do volného schůdného a manipulačního prostoru, který částečně bránil ve výhledu posunové četě;
- dřevní kulatina složená v prostoru průjezdného průřezu koleje a zasahující až do obrysu drážního vozidla.

Zásadní příčina:

- nedodržování Smluvních přepravních podmínek dopravce ČD Cargo a Provozního řádu nákladiště odesílateli nebo jimi najatými subjekty.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Grade: an accident.
- Date and time: 14th March 2019, 14:05 (13:05 GMT).
- Occurrence type: an accident to a person caused by a rolling stock in motion.
- Description: the aggravated bodily harm of the shunter who was at the head of the shunting operation during the collision with the stored wooden logs which interfered in the structure gauge of the shunting operation.
- Type of train: the shunting operation.
- Location: Rájec-Jestřebí station, the service track No. 10, km 185,203.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD Cargo, a. s. (RU of the freight shunting operation);
an unknown person who created an obstacle at the structure gauge of the 10th station track by unloading the logs.
- Consequences: 1 serious injury;
total damage CZK 5 000,-.
- Direct cause:
- movement of the shunting operation onto the track with the insufficient walking and handling clearance.
- Contributory factor:
- a lorry with a timber trailer, which was detached on the inside of the arch and partially interfering in the walking and handling clearance which was partially obstructing the view of the shunting gang;
 - wooden logs unloaded at the structure gauge area and interfering in the maximum loading gauge.
- Underlying cause:
- failure to comply with the Contractual Carriage Terms and Conditions of the railway undertaking ČD Cargo and the Operating Rules for the loading point by the sender or other entities, which were hired by the sender.
- Root cause: none.
- Recommendation: none.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	10
2.1 Mimořádná událost.....	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	10
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	10
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření.....	14
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	15
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	16
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	16
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	16
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	16
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	17
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravy, včetně osob ve smluvním poměru.....	17
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	17
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	17
2.4 Vnější okolnosti.....	17
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	17
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	17
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	17
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	17
3.1.2 Jiní svědci.....	19
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	21
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	21
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	21
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	21
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	22
3.3 Právní a jiná úprava.....	22
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	22
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	23
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	23
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické	

zaznamenávání dat.....	23
3.4.2 Součásti dráhy.....	24
3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	24
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	24
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	25
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	25
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	25
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	25
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	25
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	25
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	26
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	26
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	26
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	27
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	27
4.1.1 Vyhodnocení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	27
4.2 Rozbor.....	27
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	27
4.3 Závěry.....	30
4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení.....	30
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	30
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	30
4.4 Doplnující zjištění.....	31
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	31
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	31
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	31
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	31
7 PŘÍLOHY.....	32

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JPO	jednotka požární ochrany
MU	mimořádná událost
NA	nákladní automobil
PČR	Policie České republiky
PJ	Provozní jednotka
RZS	rychlá záchranná služba
SK	staniční kolej, staniční koleje
SPP	Smluvní přepravní podmínky
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace)
ÚI	Územní inspektorát
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
SPP	Smluvní přepravní podmínky ČD Cargo, a. s., s platností od 21. 3. 2014 se změnou č. 09 platnou od 1. 1. 2019, vydané pod č. j. 2734-2018-O7, ve znění platném v době vzniku MU
Provozní řád nákladiště	Provozní řád pro nakládku a vykládku v majetku ČD, a. s. ve znění platném v době vzniku MU

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 14. 3. 2019.

Čas: 14.05 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Odb. Brno-Židenice – Svitavy.

Místo: trať 326A Odb. Brno-Židenice – Svitavy, železniční stanice Rájec-Jestřebí, 10. SK, km 185,203.

GPS: [49.4074472N, 16.6284689E](https://www.google.com/maps/place/49.4074472N,+16.6284689E).

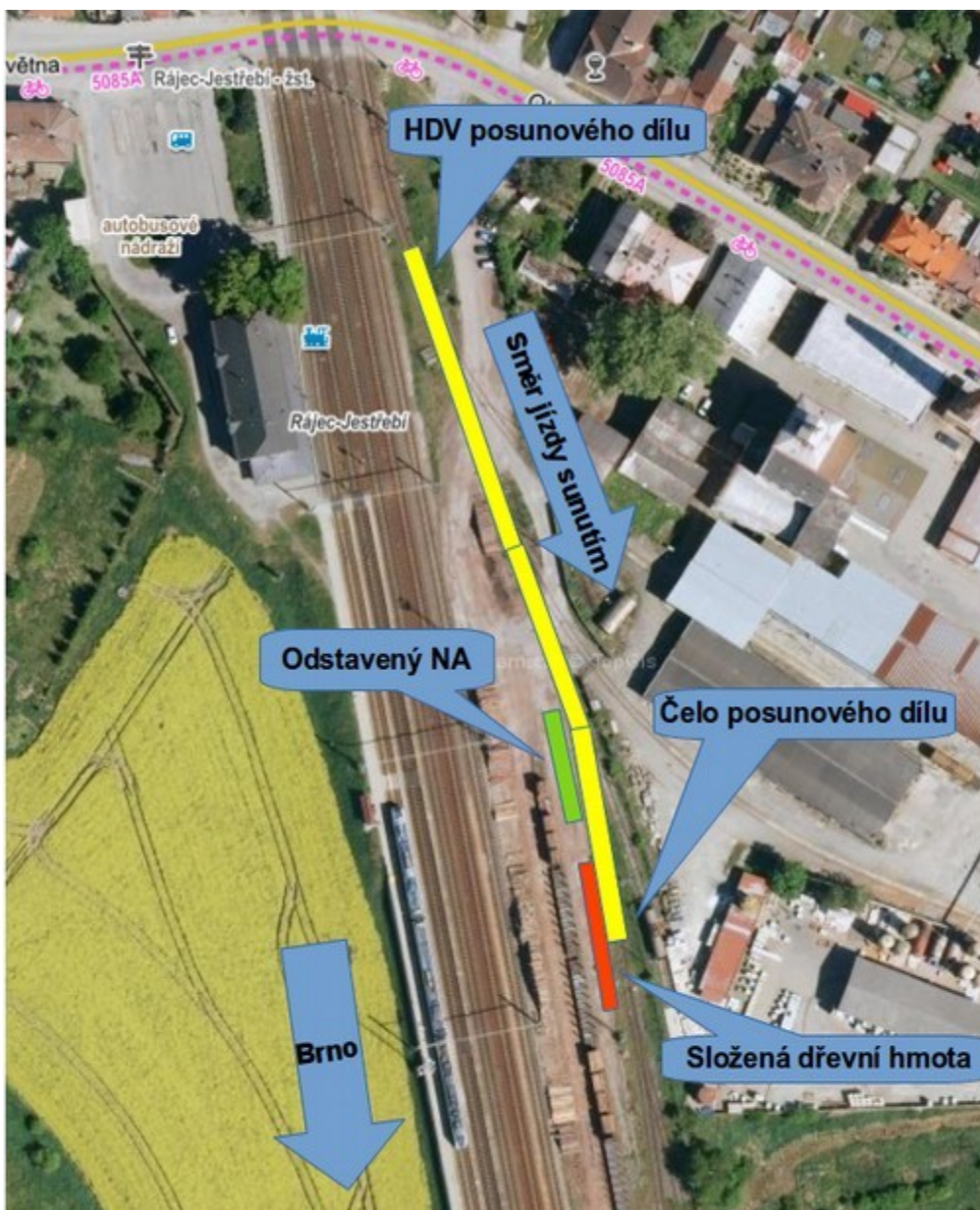


Obr. č. 1: Pohled na čelo posunového dílu po vzniku MU

Zdroj: DI

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

Dne 14. 3. 2019 došlo ve 14.05 h k těžké újmě na zdraví zaměstnance dopravce ČD Cargo, a. s., jedoucího v čele posunového dílu na stupačce sunutého DV na pravé straně ve směru jízdy (sunutí). Došlo k jeho přimáčknutí mezi bočnici sunutého DV a složenou dřevní hmotu na nákladišti v žst. Rájec-Jestřebí (dále také stanice).



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: www.mapy.cz

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

vlak Mn 82320 přijel do stanice ve 13.44 h. Ve 14.03 h začal tento vlak formou taženého posunového dílu uskutečňovat jízdu ze 4. SK na kolej 4b. Poté už jako sunutý posunový díl vyjel z koleje 4b a ve 14.05 h celý posunový díl vjel za návěstidlo SeCh1, do prostoru vlečky VIA – REK s. r. o., a prvním sunutým DV s posunovačem na jeho čele do prostoru 10. SK (již mimo vlečku). V prostoru 10. SK zasahovaly do průjezdného průřezu i obrysy drážních vozidel klády, složené v prostoru nákladíště ve vlastnictví ČD, a. s. Tam došlo k přimáčknutí posunovače v čele sunutého posunového dílu mezi složenou kulatinu a bočnici sunutého DV.

Posunový díl zastavil čelem prvního sunutého DV v km 185,191 a vzdálenosti 21,8 m

před návěstidlem Se11. Místo vzniku MU bylo po odsunutí soupravy identifikováno podle krevní stopy na kládách složených v průjezdném průřezu staniční koleje č. 10 v km 185,203. Sunutý posunový díl byl sestaven z 9 DV, na konci bylo HDV 742.158–9, krátkým předstávkem vzad a řízené z hlavního stanoviště strojvedoucího. Ve svěšení posunového dílu nebyly zjištěny závady. Došlo k poškození 1. sunutého DV – poškozeno úchytové madlo, kterého se držel posunovač. Za přítomnosti DI byla u strojvedoucího a vedoucího posunu provedena zkouška na požití alkoholu s negativním výsledkem. Po převezení zraněného posunovače do nemocnice u něj byla provedena krevní zkouška na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem. Na HDV byla zajištěna vlaková dokumentace a provedeno dopravcem vyjmutí proužku z mechanického rychloměru za přítomnosti DI. Škodu na DV odhadl dopravce na 5 000 Kč.

Délka složené dřevní kulatiny byla 31 m. V následující tabulce 1 jsou zobrazeny naměřené hodnoty vzdáleností nejbližších krajních klád od nejbližšího kolejnicového pásu a vzdálenost měřícího místa k návěstidlu Se11. Měřící body jsou seřazeny ve směru jízdy posunového dílu.

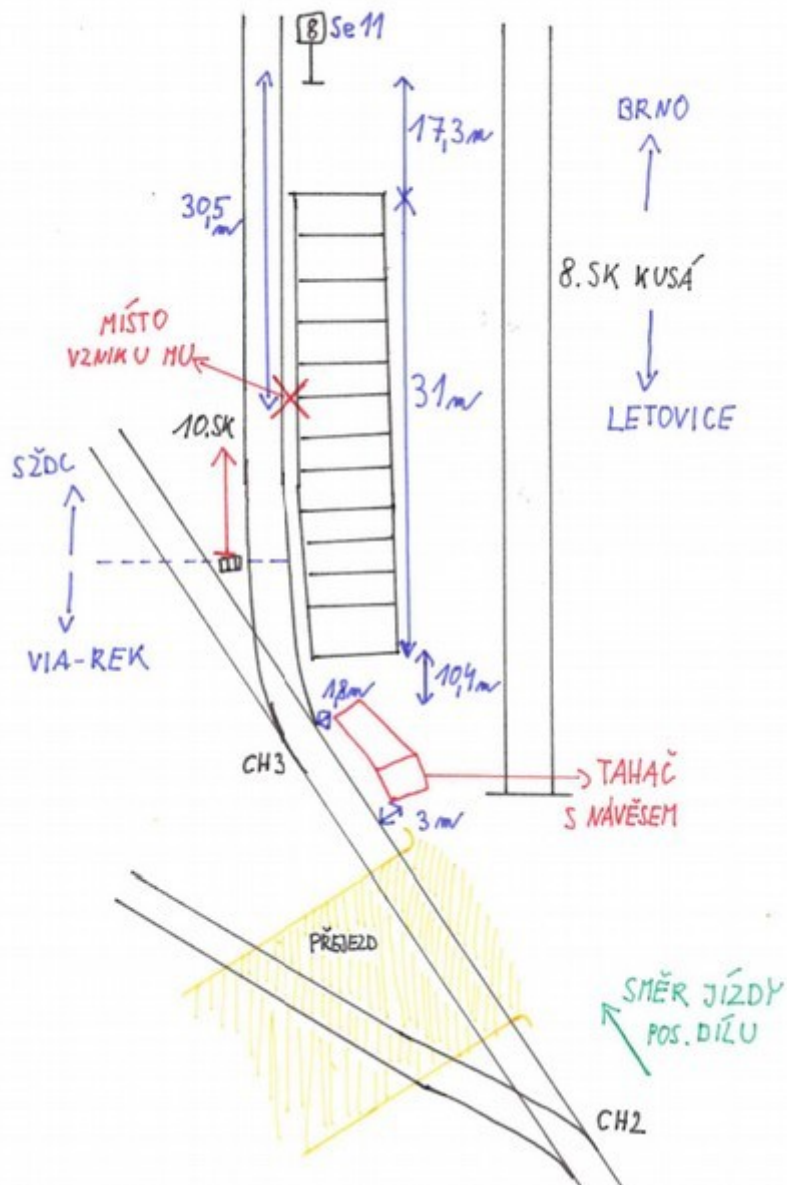
Tabulka 1: Naměřené hodnoty vzdáleností kulatiny na místě MU

Zdroj: DI

Měřící bod č. (hodnota v m)	Vzdálenost od nejbližší kolejnice (m)	Vzdálenost k návěstidlu Se11 (m)
31	1,08	49
30	1,17	48
27,5	0,81	45,5
27	1,08	45
23	1,04	41
19	0,88 (stopy barvy TDV)	37
17,5	0,82 (stopy barvy TDV)	34,5
17	0,98	33,5
15	1,05	31,5
14 (úroveň čela TDV po zastavení)	0,95	30,5
13	0,88	29,5
10	0,76	26,5
8	0,71	24,5
6	0,71	22,5
4	0,78	21,5
3,5	0,73	21
2,5	0,88	20
0	0,9	17,5

Před složenou dřevní kulatinou se po pravé straně ve směru jízdy nacházel zaparkovaný tahač s návěsem pro přepravu kulatiny. Jeho kabina byla proti směru jízdy posunového dílu, celková délka této jízdní soupravy byla 14,9 m. Zadní hrana návěsu byla

ve vzdálenosti 1,8 m od krajní kolejnice a 10,4 m od začátku složené kulatiny (bod 31 m). Čelo tahače se nacházelo ve vzdálenosti 3 m od krajní kolejnice (viz nákres na Obr. č. 3).



Obr. č. 3: Schéma místa MU s odstaveným NA a složenou kulatinou
Zdroj:DI

Vedle složené kulatiny se v době vzniku MU nacházel další NA s návěsem na přepravu dřeva.

Stav nákladiště a nakládkové plochy byl zanedbaný, bylo plné různých dřevních úlomků, třísek, kůry a bláta, původní povrch nákladiště nebyl na většině plochy viditelný.

Při MU byl aktivován IZS.

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

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

MU oznámena na COP DI: 14. 3. 2019, ve 14.43 h (tj. 38 min po vzniku MU).
Způsob oznámení: telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD Cargo).
Souhlas DI s uvolněním dráhy: 14. 3. 2019, v 18.15 h (tj. 4 h 10 min. po vzniku MU).

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

Rozhodnutí DI o zahájení šetření: 14. 3. 2019, a to na základě závažnosti mimořádné události.

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

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí žst. Rájec-Jestřebí, zaměstnanec SŽDC, Provozní obvod Brno.

Doprovce (ČD Cargo):

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec ČD Cargo, PJ Brno;
- vedoucí posunu, zaměstnanec ČD Cargo, PJ Brno;
- posunovač, zaměstnanec ČD Cargo, PJ Brno (zraněná osoba).

Třetí strana:

- neznámé osoby, které složily dřevo do průjezdného průřezu 10. SK.

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

Vlak:	Posunový díl	Sestava posunového dílu:		Režim brzdění:
Délka posunového dílu (m):	143	HDV:	92 54 2 742 158-9	P
Počet náprav:	40	DV (za HDV):		
Hmotnost (t):	263	1.	33 80 7965 129-9	
Potřebná brzdící procenta (%):		2.	31 54 5947 667-9	
Skutečná brzdící procenta (%):		3.	31 54 5951 593-0	
Chybějící brzdící procenta (%):		4.	31 54 5957 765-8	
Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu v místě MU (km.h ⁻¹):	30	5.	31 54 5956 694-1	
Způsob brzdění:	I.	6.	31 54 5951 775-3	
		7.	31 54 5953 964-1	
		8.	33 53 5301 457-4	
		9.	33 53 5320 279-9	

Pozn. k posunového dílu:

- držitelem HDV bylo ČD Cargo, a. s.;
- držitelem DV 31 53 5320 279-9 (řada Eaos) v čele posunového dílu (č. 9.) byla Rolling Stock Company SA, Bukurešť, Rumunsko;
- držiteli ostatních DV byly ČD Cargo, NACCO a Rolling Stock Company.

Skutečný stav posunového dílu zjištěný na místě MU odpovídal dokumentaci.

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

Trať je v místě MU ve směru jízdy posunu vedena na zhlaví v úrovni okolního terénu v rovině. Jedná se o elektrifikovanou trať, zabezpečenou SZZ ETB obsluhované z JOP, v místě MU s nejvyšší povolenou rychlostí 40 km.h⁻¹. Výhybky na vlečce VIA-REK byly přestavovány ručně. Kolejové rozvětvení vede přes úrovnový přejezd P11129 zabezpečený výstražnými kříži, který je vjezdem na nákladíště. Nachází se za dopravní značkou „Zákaz vjezdu všem vozidlům“ s doplňkovou tabulí „Mimo dopravní obsluhu“ (viz Obr. č. 7). Manipulační kolej č. 10 provozovatele dráhy SŽDC začíná na koncovém styku výhybky CH3 (km 185,211) vlečky VIA-REK v pravém oblouku, pokračuje přímo k návěstidlu Se11 a je elektrifikována.

Nejvyšší dovolená rychlost posunového dílu v místě vzniku MU byla 30 km.h⁻¹

z důvodu sunutí soupravy.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 14.08 h vedoucí posunu kontaktoval přenosnou radiostanicí výpravčího žst. Rájec-Jestřebí a ohlásil mu vznik MU;
- 14.08 h výpravčí žst. Rájec-Jestřebí přijal ohlášení MU;
- 14.11 h výpravčí žst. Rájec-Jestřebí aktivoval IZS.

Komunikace mezi vedoucím posunu a výpravčím žst. Rájec-Jestřebí nebyla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

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

- 14.11 h výpravčí žst. Rájec-Jestřebí telefonicky kontaktoval PČR;
- 14.12 h výpravčí žst. Rájec-Jestřebí telefonicky kontaktoval RZS;
- 14.25 h výpravčí žst. Rájec-Jestřebí nahlásil MU vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
- 14.32 h vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil MU na O18 SŽDC;
- 14.43 h MU ohlášena pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI;
- 15.50 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI, PČR a SŽDC;
- 18.15 h přítomným inspektorem DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 18.53 h ukončení šetření DI na místě MU.

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

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován ve 14.11 h, tj. 6 minut po vzniku MU, výpravčím žst. Rájec-Jestřebí.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- RZS Blansko;
- HZS SŽDC, JPO Brno;
- PČR, kriminální oddělení Blansko, která zahájila vyšetřování.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

Při MU došlo k těžké újmě na zdraví u posunovače posunového dílu.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|-----------------------|-----------|
| • DV řady Eaos | 5 000 Kč; |
| • zařízení dráhy | 0 Kč; |
| • životním prostředím | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 5 000 Kč**.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: polojasno, + 7,5 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: ve směru sunutí prostor za končícím pravým směrovým obloukem, místo MU v prostoru nakládkové plochy, vpravo uskladněna dřevní kulatina.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- Strojvedoucí posunového dílu – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - po zastavení vlaku Mn 82320 v žst. Rájec-Jestřebí zaznamenal komunikaci mezi posunovou četou a výpravčím;
 - posunový díl byl brzděn průběžně, HDV obsluhoval ze stanoviště č. 1;
 - posunový díl byl doprovázen členem posunové čety;

- mělo být přestaveno 9 DV sunutím po koleji č. 10 na kolej č. 4a;
 - po posunu na kolej č. 4b na pokyn člena posunové čety uvedl posunový díl do pohybu (sunutí);
 - pokyny k sunutí byly dávány v krátkém časovém intervalu a byly zřetelné;
 - po chvíli jízdy zaznělo „pomalu, pomalu“ a bezprostředně poté „zastav“;
 - z tónu hlasu usoudil, že pokyn „zastav“ je naléhavý;
 - na pokyn „pomalu“ začal průběžně brzdit a pokyn „zastav“ zavedl rychločinné brzdění;
 - po odmlce, kdy nedostal žádné pokyny, se zeptal radiostanicí, co se děje;
 - na dotaz člen posunové čety nereagoval, ale ohlásil se vedoucí posunu, že se jde podívat na místo;
 - vedoucí posunu nahlásil MU výpravčímu a požadoval RZS;
 - vzal lékárničku a šel dozadu za vedoucím posunu;
 - společně s více osobami vyprostili zaklíněného posunovače a poskytli mu první pomoc;
 - dále uvedl, že do pravostranného oblouku během posunu neviděl.
- Vedoucí posunu – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - před příjezdem do žst. Rájec-Jestřebí zjistil v dokumentaci nesrovnalosti mezi příkazovým listem a výkazem vozidel;
 - po zastavení na 4. koleji kontaktoval dispečera ústředního dirigování vozů, aby nesrovnalosti vyjasnil, proto předal povinnosti vedoucího posunové čety posunovači;
 - po vyjasnění nesrovnalosti informoval posunovače, která DV zůstanou v Rájci-Jestřebí a která pojedou do Skalice;
 - po té odešel na vlečku VIA-REK, aby dohodl s vlečkařem přístavbu, odsun DV a předání průvodních listin;
 - v průběhu hovoru s vlečkařem zaznamenal v radiostanici zastavení posunového dílu dříve než na 10. koleji, jak bylo sjednáno;
 - před zastavením slyšel v radiostanici, jak posunovač říká „stůj“, ze vzniklé situace neměl dobrý pocit a zeptal se posunovače, co se děje;
 - nikdo se neozýval, strojvedoucí se ptal radiostanicí, co se děje;
 - řekl strojvedoucímu, že se jde podívat a zjistit, co se děje;
 - po příchodu k čelu posunového dílu zjistil, že došlo ke zranění posunovače, který byl zaklíněný mezi sunuté DV a hromadou složeného dříví;
 - kontaktoval výpravčího, nechal přivolat RZS a zahájil záchranné práce a poskytování první pomoci;
 - během poskytování první pomoci nabyl posunovač vědomí a setrval v něm do příchodu zdravotníků.
 - Výpravčí žst. Rájec-Jestřebí – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - asi ve 14 hodin objednal vlakvedoucí vlaku Mn 82320 posun s 8 DV na kolej 4b a dále pak na kolej č. 10 a s 1 DV na vlečku VIA-REK;
 - ve 14.03 h avizoval provozovateli vlečky posun;
 - stavěl posunovou cestu dle zamýšleného posunu;
 - z radiokomunikace slyšel návště „stůj, stůj“ a že se posunovač neozval;
 - slyšel, že se vedoucí posunu a strojvedoucí šli podívat na posunovače;
 - vlakvedoucí mu nahlásil, že posunovač visí na sunutém DV a že má zavolat

- RZS;
- zavolal RZS a PČR a dále postupoval podle Ohlašovacího rozvrhu.
- Posunovač (zraněná osoba) – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - nastoupil na směnu ve 12.43 h v Brně-Maloměřicích na vlak Mn 82320;
 - z Brna odjeli včas, zastavili až v žst. Rájec-Jestřebí;
 - dále si již nic nevybavuje, probral se až v nemocnici.
 - Vedoucí posunu – ze Záznamu o podání vysvětlení DI k MU mimo jiné vyplývá:
 - nákladiště v žst. Rájec-Jestřebí obsluhuje tak 2x do měsíce, je nasazen letmo;
 - s příchodem kúrovcové kalamity se zvýšila náročnost ohledně počtu DV;
 - běžně se obsluhovala vlečka Chema (VIA-REK), pak 8. SK, kde se předávala DV k nakládce, a pak vlečka Lesy na blanenském zhlaví;
 - zaparkovaná nákladní vozidla stávají někdy dost blízko, o odstrkování návěsů nákladních vozidel neví;
 - mezi 6. a 8. SK v žst. Rájec-Jestřebí bývalo a bývá stabilně složené dřevo;
 - dřevo, které bylo složeno u 10. SK při MU, se tam nikdy dříve nevyskytovalo;
 - při úklidu plochy se různý materiál nacházel na ploše tak, že nepřekážel do průjezdného průřezu;
 - se špatně složeným materiálem na nákladištích se setkává každý den, vzdálenost byla vždy minimálně 10 cm od projíždějících DV;
 - od MU se u 10. SK složené dřevo neobjevilo, nákladní automobily neparkují u kolejí, z tohoto pohledu se bezpečnost zvýšila;
 - dřevo se stále skládá mezi 6. a 8. SK, kde je prostor;
 - změny po zavedení systému rezervace nakládkových kolejí nemůže posoudit;
 - s řidiči, pokud jsou přítomni, komunikuje pouze ohledně nakládky a o nutnosti přeložení nákladu, pokud je špatně naložen na DV;
 - dále uvádí, že problémem je obecně málo místa na nákladištích;
 - v žst. Rájec-Jestřebí bývá i po MU plocha nákladiště znečištěna.

3.1.2 Jiní svědci

- svědek, řidič společnosti Ambroz – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR vyplývá:
 - dne 14. 3. přijel kolem 9.00 h do prostoru žst. Rájec-Jestřebí s první fúrou klád délky 3 m;
 - uvedená doprava byla pro společnost Steelpark;
 - protože tam nebyly přistaveny prázdné vagony, kontaktní osoba firmy Steelpark mu řekla, že má složit klády na levou stranu ve směru na Brno vedle té další koleje, co byla vpravo (pozn. DI: 8. SK), ale musí dodržet vzdálenost od levé koleje (pozn. DI: 10. SK), tu ale nestanovil;
 - kontaktní osoba tam již pak nebyla, tak začal skládat klády a odhadoval, jak daleko má skládat klády od levé koleje, která byla volná;
 - chtěl, aby tam zůstalo místo vpravo vedle klád, aby se tam vešlo NA a aby mohl naložit klády do vagonů;
 - během práce přijelo další vozidlo s kládami firmy Logistic solution;
 - jeho řidič začal skládat klády podobně;

- s další řudou přijel před 14.00 h a následně provedl složení klád na hromadu;
 - po složení klád se pohyboval kolem svého vozidla;
 - viděl, jak na kolej, vedle které byly složené klády, posunuje posunový díl;
 - zjistil, že se posunovač na posledním DV zranil při průjezdu kolem klád, ale jak k tomu došlo, neviděl;
 - na celé hromadě byly složeny asi 4 plné NA, což je cca 120 m³;
 - on sám dovezl první a poslední řudu.
- svědek, kontaktní osoba firmy Steelpark – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR vyplývá:
 - kolem 9.00 h se setkal s řidičem firmy Ambroz v žst. Rájec-Jestřebí, který dovezl první řudu klád na nakládku pro jejich firmu;
 - protože tam DV nebyla, tak řidič uvedl, že jediná možnost je naskládat klády kolmo k levé koleji (pozn. DI: 10. SK) tak, aby nepřekážely provozu na levé koleji, a byl i prostor vpravo, až se klády budou nakládat;
 - jak blízko ke koleji byly klády skládány, již neví, protože tam ten den již dále nebyl.
 - svědek, řidič NA, osoba samostatně výdělečně činná – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR vyplývá:
 - jako dopravce dřeva přijel před 14.00 h do žst. Rájec-Jestřebí s NA plně naloženým kládami;
 - protože tam byl poprvé, zaparkoval v blízkosti žst. a vydal se na obhlídku místa pěšky;
 - v tu dobu dokončoval vykládku klád na určené místo řidič firmy Ambroz;
 - v tu dobu posunoval na kolej hned vedle složených klád posunový díl, vzadu na stupačce na straně klád byl muž;
 - když jel kolem něj, slyšel, jak dává do vysílačky pokyny „přibrzdi, brzdi, brzdi“ a pak ten muž zmizel za hromadou klád a posunový díl zastavil;
 - pak nějaký kolega toho muže se šel z druhé strany podívat, co se stalo, a zjistilo se, že ten muž je zaklíněný mezi DV a kládami;
 - pomáhal muže vyprostit;
 - na hromadu klád před MU žádnou kládu nikdy nesložil.
 - svědek, řidič NA zaparkovaného před hromadou kulařiny na pravé straně ve směru jízdy – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR vyplývá:
 - zaparkoval NA dne 14. 3. 2019 ve 12.39 h na místě obvyklém, kde nechává vozidlo k nakládce na příští den;
 - vozidlo odjelo další den někdy kolem 3. nebo 4. hodiny ráno, mezi tím s vozidlem nikdo nejezdil;
 - uvádí, že vozidlo zaparkoval rovně a ne jako na fotografiích;
 - návěs byl původně určitě zaparkován rovnoběžně s přední částí;
 - běžná praxe kladečů na dráze a dráhy je taková, že svými stroji posunou zadní část NA dle vlastní potřeby;
 - podle svědka provedl posunutí návěsu cizí kladeč.
 - svědek posunutí návěsu NA – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR vyplývá:

- viděl, jak kladeč, kterého nezná, posunul zadní části odstaveného NA blíže ke kolejím asi o 20 cm proto, že se tam nemohl kladeč vejít;
- byl to řidič červeného Volva, který tam dával to dřevo, ale nezná ho.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

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

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

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

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

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

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

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby dopravce ČD Cargo zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Vlastník pozemku a správce nákladíště (ČD) prováděl pravidelné kontroly. Kontroly ze dnů 24. 1. 2019 a 28. 2. 2019 neodhalily žádné nedostatky. Předchozí kontroly byly prováděny zejména v letních měsících roku 2018. Kontroly byly prováděny v souladu s předpisem ČD S7 (Předpis pro správu budov, inženýrských sítí a ostatního hmotného investičního majetku obdobného charakteru s účinností od 1. 7. 2001).

Doprovce ČD Cargo prováděl u svých zaměstnanců pravidelné kontroly. V období od 1. 1. 2018 do vzniku MU byl strojvedoucí kontrolován 4x s výsledkem bez závad, u vlakvedoucího 3x s jednou běžnou provozní závadou (byla vysvětlena na místě) a u zraněného posunovače 2x s výsledkem bez závad (poslední kontrola 19. 7. 2018).

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Odb. Brno-Židenice – Svitavy, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽDC, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Odb. Brno-Židenice – Svitavy, byla SŽDC.

Dopravcem posunového dílu bylo ČD Cargo, se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7 - Holešovice, PSČ 170 00.

Drážní doprava na kolejišti SŽDC byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD Cargo dne 31. 12. 2009, s účinností od 1. 1. 2010, v aktuálním znění ze dne 22. 12. 2016 s platností od 1. 1. 2017.

Drážní doprava na kolejišti vlečky VIA-REK byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy – vlečky Ing. Františkem Smolou a dopravcem ČD Cargo dne 4. 8. 2008, s účinností od 1. 9. 2008.

Majitelem pozemku a provozovatelem nákladiště jsou ČD, a. s., se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha.

Přístup zákazníků dopravce ČD Cargo na pozemek nákladiště je povolen na základě smlouvy č. 9149000117 mezi ČD a ČD Cargo s účinností od 1. 10. 2017.

Předávání rizik mezi dopravcem ČD Cargo a jeho zákazníky (odesílateli) se děje prostřednictvím „Dohody o obsluze manipulačního místa a přihláškou k nakládce“, kde zákazník souhlasí se SPP ČD Cargo, v nichž jsou uvedeny základní podmínky ve shodě s Provozním řádem nákladiště, který vydává vlastník a provozovatel nákladiště ČD.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

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

- § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.:

„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.“

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

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

- čl. 2.11.6 smluvních přepravních podmínek ČD Cargo:
„Odesílatel zodpovídá za bezpečné uložení zboží na manipulační ploše před jeho naložením a za realizaci nakládky;...“;
- čl. 2.11.8 smluvních přepravních podmínek ČD Cargo:
„Řidiči silničních nákladních vozidel musí zachovávat pravidla silničního provozu v prostoru stanice a nesmí jezdit, zastavovat nebo stát na místech, kde by mohlo dojít ke střetu s drážními vozidly, k jiným škodám nebo ohrožení bezpečnosti železničního provozu. Totéž platí i pro mechanizační prostředky, při jejich pracovních činnostech, pohybu a odstavení v obvodu stanice a manipulačních míst. U manipulačních kolejí musí být zachován volný schůdný a manipulační prostor (3 metry od osy koleje), do kterého nesmí být umísťovány žádné předměty ani vozidla. V případě, že je při ložných manipulacích tento prostor narušen, musí se osoba, která narušení zavinila, postarat o odstranění překážky.“;
- bod 2 Provozního řádu nákladiště:
„Veškerou mechanizaci a manipulovaný materiál, je přepravce (nakládající nebo vykládající) povinen při posunu železničních vozů, odstavit do vzdálenosti min. 3 000 mm od osy přilehlé koleje (t.j. 2 250 mm od nejbližší kolejnice).“;
- bod 3 Provozního řádu nákladiště:
„Po ukončení nakládky a vykládky musí přepravce veškeré zboží, materiál či zbytky nečistot nacházejících se ve vzdálenosti do 3 000 mm od osy koleje, včetně znečistění ve žlábcích v železničních přejezdech či žlábcích u kolejnic ve zpevněných plochách, neprodleně odstranit, popř. odvézt....“.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

SZZ typu ETB má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: 0506/98-E.43, vydaný DÚ dne 9. 3. 1998, s platností na dobu neurčitou.

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

Na 10. SK je kolejový obvod pro detekci vozidel SZZ, výhybky CH1, CH2 a CH3 v posunové cestě na vlečce jsou stavěny ručně a jejich obsazení a obsazení kolejí vlečky není detekováno.

Nedostatek nebyl zjištěn.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

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

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 742.158-9 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 2206/03-V.20, vydaný DÚ dne 13. 3. 2003. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 21. 12. 2018 s platností do 21. 6. 2019 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 742.158-9 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu MECHANICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA Hasler, č. 79025.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 14.04 h zahájení posunu, dosažena maximální rychlost $15 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, ujetá dráha 250 m;
- 14.05 h zastavení posunu.

DV 33 53 5320 279-9 řady Eaos v čele posunového dílu mělo platnou revizní prohlídku ze dne 20. 4. 2018 s platností na 6 let.

Byl zjištěn nedostatek:

- během sunutí přes vlečku VIA-REK bylo zjištěno překročení maximální rychlosti $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ o $5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$.

Byl zjištěn nedostatek mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

V souvislosti s MU nebyla před jejím vznikem uskutečněna žádná opatření zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce související se vznikem MU.

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

Sjednávání posunu bylo prováděno přenosnou radiostanicí v pásmu 150 MHz. Radiová komunikace na přenosných radiostanicích v pásmu 150 MHz není v žst. Rájec-Jestřebí nahrávána. V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na její vznik.

Nedostatek nebyl zjištěn.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

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

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí posunového dílu, ve směně dne 14. 3. 2019 od 12.33 h, odpočinek před směnou 29 h;
- vedoucí posunu, ve směně dne 14. 3. 2019 od 12.28 h, odpočinek před směnou 48 h;
- posunovač (zraněná osoba), ve směně dne 14. 3. 2019 od 12.43 h, odpočinek před směnou 16.15 h;
- výpravčí žst. Rájec-Jestřebí, ve směně dne 14. 3. 2019 od 6.00 h, odpočinek před směnou více než 12 h, přestávka čerpána během směny dle provozní situace.

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

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

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

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

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

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

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI šetřila příčiny a okolnosti, v období od 1. 1. 2012 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní, regionální a vlečkách u těchto obdobných MU:

- ze dne 24. 1. 2012 v žst. Adamov na vlečce Dřevoskladu Adamov a Mendelovy lesnické univerzity, kdy došlo ke srážce nakladače dřevní hmoty značky VOLVO s prvním TDV sunutého posunového dílu v místě, kde se nacházel na stupačce zaměstnanec dopravce. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo vjetí nakladače značky VOLVO do obvodu dráhy vlečky, při němž došlo k ohrožení vlečky a drážní dopravy na vlečce, ohrožení zdraví zaměstnanců a majetku provozovatele vlečky a dopravce a ohrožení zdraví a majetku osob neoprávněně se pohybujících v obvodu vlečky. Faktor, který přispěl ke vzniku MU, bylo vlastním dlouhodobě neřešené provozování drážní dopravy na vlečce dopravcem mimo dobu, která byla dojednána smluvními podmínkami k uspokojování individuálních přepravních potřeb v dokumentu „Rozvrh pravidelných obsluh vlečky“. Zásadní příčinou bylo provozování drážní dopravy mimo dobu, která byla dojednána smluvními podmínkami k uspokojování individuálních přepravních potřeb vlastníka vlečky, bez dodržení pravidel pro mimořádnou obsluhu vlečky;
- ze dne 8. 5. 2017 na vlečce Třineckých železáren a. s. v Třinci, kdy došlo ke střetu sunutého posunového dílu („Četa 37 – ingotový“) se zaměstnancem dopravce řídicím posun – vedoucím posunu, v hale „Úpravna licích desek“, v místě zúženého průjezdného průřezu tvořeného ochozem haly a jedoucím vozidlem určeným pro technologickou obsluhu výroby. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo nesplnění povinnosti vedoucího posunu nacházejícího se v obvodu dráhy, spočívající v nedbání o svoji bezpečnost, nedbání o bezpečné provozování drážní dopravy a nezdržení se všeho, co by mohlo ohrozit drážní dopravu, které se projevilo

nezaujetím takové polohy a místa, aby při posunu vozidel určených pro technologickou obsluhu výroby tak, aby nebyla ohrožena jeho bezpečnost. Zásadní příčinou byl vstup vedoucího posunu do profilu jedoucího (sunutého) vozidla určeného pro technologickou obsluhu výroby.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 14. 3. 2019 ve 14.05 h došlo v žst. Rájec-Jestřebí, na 10. SK (manipulační) v km 185,203 (v prostoru nákladiště), k těžké újmě na zdraví posunovače v čele sunutého posunového dílu, kde byl přimáknut mezi vozovou skříň DV v čele posunového dílu a složenou kulatinu připravenou k nakládce, která zasahovala do průjezdného průřezu a obrysu DV.

4.2 Rozbor

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

Dne 14. 3. 2019 chystal dopravce ČD Cargo v žst. Rájec-Jestřebí k přísunu 8 DV na manipulační koleje u nákladiště a 1 DV na vlečku VIA-REK. Protože během jízdy vlaku Mn 82320 do žst. Rájec-Jestřebí byly zjištěny nesrovnalosti v dokumentaci, vedoucí posunu předal posun posunovači a odešel řešit nesrovnalosti na vlečku a zároveň s dispečerem ústředního dirigování vozů. Výpravčí žst. Rájec-Jestřebí domluvil posun přes vlečkovou kolej VIA-REK a posunový díl měl posunovat ze SK č. 4 na kolej 4b, odtud sunutím přes 10. SK na kolej č. 4a. Ve 14.04 h započala jízda posunového dílu sunutím z koleje č. 4b.

Posunovač stál v čele sunutého posunového dílu na stupačce sunutého DV vpravo ve směru sunutí. Pokyny posunovače přes radiostanici pro strojvedoucího byly dávány srozumitelně a v krátkých časových intervalech. Při posunu přes nákladiště do pravého oblouku stál vpravo od koleje prázdný odstavený NA s návěsem na přepravu dřeva. Přes tento NA nebylo dobře vidět do oblouku za něj, směrem k začátku SK č. 10, kde byla kulatina složena těsně ke koleji a nebyla dodržena předepsaná vzdálenost 2,25 m od krajní kolejnice (3 m od osy koleje). Posunovač dal do přenosné radiostanice pokyn („Stůj!“) po předchozím pokynu „Pomalů“. Strojvedoucí ihned použil rychločinnou brzdu (na pokyn „Pomalů“ již začal brzdit průběžně). Ve 14.05 h posunový díl zastavil. Protože se posunovač neozýval na volání do přenosné radiostanice, rozhodl se vedoucí posunu, který vše odposlouchával v radiostanici se strojvedoucím, dojít podívat na čelo sunutého dílu. Tam našli posunovače vmáknutého mezi pravou bočnici DV a složenou kulatinu a ihned začali se záchrannými pracemi.

Při ohledání a měření složené kulatiny bylo zjištěno, že některé klády zasahovaly výrazně až do obrysu DV, a to různě v celém výškovém profilu. Celková výška složené kulatiny byla přes 4 m, délka celé hromady byla 31 m. V celé délce byla složená kulatina blíže než 3 m od osy koleje a zasahovala do průjezdného průřezu koleje. Vedle složené kulatiny se v době MU nacházel další NA s návěsem na přepravu dřeva.

Čelo odstaveného NA, který se nacházel na pravé straně ve směru jízdy posunu před uskladněnou kulatinou, bylo vzdáleno 3 m od krajního kolejnicového pásu, konec návěsu byl vzdálen 1,8 m od krajního kolejnicového pásu. NA byl svým koncem odstaven 10,4 m od začátku chybně složené hromady kulatiny. Odstavený NA tak nebyl odstaven dle Smluvních přepravních podmínek ani dle Provozního řádu nákladíště (minimálně 3 m od osy koleje, 2,25 m od krajního kolejnicového pásu). Dle výpovědi řidiče zaparkovaného NA zaparkoval návěs rovnoběžně s přední částí NA (do zákrytu) a ne tak, jak byl NA zaparkován v době MU – kladeči si návěsy posunují dle své potřeby. Další svědek potvrdil, že neznámý řidič posunul zaparkovaný návěs blíže ke kolejím asi o 20 cm. Skutečnost, že došlo k bočnímu posunutí návěsu, rovněž potvrzuje fotodokumentace pořízená na místě MU inspektory DI.

Při šetření MU bylo mimo jiné potřeba objasnit vztahy mezi subjekty na nákladíšti v žst. Rájec-Jestřebí. Provozovatelem dráhy (10. SK) je SŽDC, dopravcem posunového dílu bylo ČD Cargo. Posunový díl zajížděl na SK č. 10 přes část vlečkového kolejíště VIA-REK. Majitelem pozemku pod většinou žst. Rájec-Jestřebí a správcem nákladíště jsou ČD. Složená kulatina byla určena k nakládce do DV pro společnost Steelpark. Jelikož v době příjezdu jednotlivých najatých firem pro přepravu nebyla DV přistavena (přistavovala se zúčastněným posunovým dílem), bylo rozhodnuto po dohodě mezi řidičem společnosti Ambroz a kontaktní osobou firmy Steelpark o složení klád vpravo k 10. SK ve směru jízdy posunového dílu. Během vykládání 1. NA přijel (dle výpovědi řidiče firmy Ambroz) na vykládku další NA společnosti Logistic solution, který pokračoval ve skládání klád na započatou hromadu. Před 14. hodinou znovu přivezl řidič firmy Ambroz 2. „fúru“, kterou jako poslední složil na hromadu. Mezi jeho odjezdem a příjezdem museli složit klády řidiči minimálně dalších 2 NA, celkový objem dřeva byl asi 120 m³. Nepodařilo se zjistit, jaké další NA a které firmy (jednou z nich byla dle výpovědi pro PČR Logistic solution) se během skládání dřeva objevily na nákladíšti. Rovněž nebylo zjištěno, ze které strany byla hromada kulatiny skládána, ani jaké konkrétní části byly složeny jednotlivými řidiči. Nelze tedy určit, kdo složil tu část kulatiny, která již zasahovala do obrysu DV, zanechala stopy na DV a přispěla ke zranění posunovače. Dále je potřeba uvést, že kontaktní osoba odesílatele Steelpark hovořila prokazatelně pouze s řidičem firmy Ambroz. Jestli byla kontaktována i řidiči dalších firem a ti měli od kontaktní osoby instrukce, nebylo zjištěno. Rovněž kontaktní osoba odesílatele Steelpark nebyla přítomna při vykládce žádného NA. Dle dostupných výpovědí řidiče firmy Ambroz a kontaktní osoby odesílatele Steelpark zřejmě nebyla určena vzdálenost složených klád od 10. SK přímo na místě.

Vedoucí posunu při podání vysvětlení pro DI sdělil, že složená kulatina u 10. SK jako při MU se nikdy dříve nevyskytla. Na nákladíštích bývá obecně běžné, že se složený materiál nachází blízko kolejí, ale že DV projedou s mezerou minimálně 10 cm od složeného materiálu. Nákladní automobily rovněž běžně parkovaly blízko kolejí, ale v době po vzniku MU již nákladní automobily na nákladíšti v žst. Rájec-Jestřebí takto neparkují. Rovněž se složená kulatina u 10. SK od vzniku MU nevyskytla. S řidiči nákladních

automobilů probíhá komunikace výhradně kolem nakládky do DV a případně přeložení u špatně naložených DV.

ČD jako majitel a správce nákladiště měl řádně uzavřenou smlouvu s dopravcem ČD Cargo. Tato smlouva zajišťovala přístup pro zákazníky ČD Cargo na nákladiště, obsahem smlouvy byl i úklid plochy nákladiště, o který se dle smlouvy mělo starat ČD Cargo. Provozní řád nákladiště v době vzniku MU nebyl vyvěšen pro další možné informování zejména řidičů NA o pravidlech správné manipulace s nákladem (dodatečně byl v průběhu roku 2019 Provozní řád nákladiště umístěn u vjezdu). U vjezdu na nákladiště se nacházela dopravní značka „Zákaz vjezdu všem vozidlům“ s doplňkovou tabulí „Mimo dopravní obsluhu“ a dále příkázaná max. rychlost „20 km.h⁻¹“. ČD prováděly pravidelné kontroly nákladiště, ale až kontrola po MU dne 22. 3. 2019 odhalila několik nedostatků. Nákladiště bylo ve špatném stavu (nečistoty a kůra), uskladněná kulatina zasahovala do volného schůdného a manipulačního prostoru 3 m od osy koleje (stejná zjištění jako při ohledání místa po MU). Zjištěné závady předaly smluvním stranám (ČD Cargo – znečištění, SŽDC – závady ve sjízdnosti).

Dopravce posunového dílu ČD Cargo měl uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy se SŽDC i s provozovatelem vlečky VIA-REK. Dle Smluvních přepravních podmínek ČD Cargo za nakládku odpovídá odesílatel (zákazník). Pokud odesílatel provede objednávku vozů k nakládce (Přihláška nakládky), v té chvíli již souhlasí s těmito podmínkami. Souhlas s přepravními podmínkami je součástí objednávkového formuláře, který je veřejně ke stažení z internetových stránek dopravce ČD Cargo. Přepravní podmínky obsahují i podmínky z provozního řádu nákladiště ČD. Mimo jiné je zde uvedeno, že musí být zachován schůdný a manipulační prostor 3 m od osy koleje. V době přístavby DV, které byly objednány e-mailem (část této komunikace byla archivována), mělo ČD Cargo podepsáno pouze 1 smlouvu o obsluze manipulačního místa s jednou společností, která se pohybovala na nákladišti. S druhou společností tato smlouva ještě sepsána nebyla (byla sepsána dodatečně). Nicméně u obou byla provedena Přihláška nakládky a byly tedy akceptovány SPP ČD Cargo. Odesílatel má právo si na práce najmout další subjekty, a v takovém případě těmto subjektům předává rizika a informace z SPP on. To může být jeden z dalších problémů, neboť odesílatel nemusí být z ČR a fyzický návoz nákladu může provádět i několikátá v pořadí najmutá fyzická nebo právnická osoba. Z toho také mj. vyplývá nepřehlednost provozu na nákladišti a nemožnost zjistit, kdo konkrétní tam naváží a skládá náklad.

Rozhraní mezi subjekty bylo v době vzniku MU značně nepřehledné, i když jednotlivé kompetence vyplývají celkem jasně. Problémem je aktuální situace ohledně nakládky kalamitního (kůrovcového) dřeva, kterého se naváží velké množství. Rovněž panovaly nejasnosti ohledně možné nakládky u více dopravců zároveň, zejména který má právo a možnost využít kapacitu nákladiště pro svou nakládku. Navíc mnoho zákazníků dalších dopravců nemělo a nemá podepsané smlouvy s vlastníkem pozemku a správcem nákladiště (dokumentace od ČD). Vlastníkovi a provozovateli nákladiště ČD se dlouhodobě nedaří zákazníky dopravců efektivně kontaktovat (věc obchodního a vlastnického práva), a i na mnohých dalších nákladištích se opakovaně vyskytovala složená kulatina bez jasného majitele. V tomto případě sice byl znám odesílatel složené kulatiny, ale nebylo možno dohledat všechny fyzické nebo právnické osoby, které předmětnou kulatinu složily.

V případě nákladiště v žst. Rájec-Jestřebí je možné mít připravený náklad na ploše nákladiště maximálně 24 hodin. V současné době je již v provozu u Správy železnic systém rezervace kolejí pro nakládku a vykládku (v době vzniku MU byl ještě v přípravě), kdy jednotliví železniční dopravci mohou zákazníkům nabídnout přesné dny, kdy bude nakládka umožněna. Zároveň se tím částečně organizuje provoz a manipulační práce na nákladištích, kdy se omezují manipulační práce spojené s nakládkou jen na ty zákazníky, kteří mají objednanou dopravu.

4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události byla:

- jízda sunutého posunového dílu na kolej s nedostatečným volným schůdným a manipulačním prostorem.

Přispívající faktory mimořádné události byly:

- nákladní automobil s návěsem na přepravu dřeva odstavený na vnitřní straně oblouku a částečně zasahující do volného schůdného a manipulačního prostoru, který částečně bránil ve výhledu posunové četi;
- dřevní kulatina složená v prostoru průjezdného průřezu koleje a zasahující až do obrysu drážního vozidla.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržování Smluvních přepravních podmínek dopravce ČD Cargo a Provozního řádu nákladiště odesílateli nebo jimi najatými subjekty.

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

Nebyla DI zjištěna.

4.4 Doplnující zjištění

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

U dopravce ČD Cargo, a. s.:

- strojvedoucí posunového dílu překročil při jízdě sunutím v prostoru vlečky VIA-

REK maximální dovolenou rychlost $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ o $5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Došlo k porušení Technologické dokumentace provozního pracoviště Brno-Maloměřice pro žst. Brno-Maloměřice pod č. j. 553/2008 ŘTOD-O13/31 se změnou č. 002 účinnou od 1. 9. 2012, Přílohy č. 8 Technologická dokumentace provozu na dráze-vlečce „VIA-REK s.r.o. Rájec-Jestřebí“, konkrétně bodu A.5 Popis vlečky, 2. odrážky: „*nejvyšší dovolená rychlost na vlečce je 10 km/hod...*“.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Vlastník pozemku a správce nákladiště ČD osadil při vjezdu na nákladiště provozní řád a vybudoval kamerový systém se záznamem.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

V Brně dne 4. března 2020

Ing. Ondřej Chromý v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Složená dřevní kulatina

Zdroj: DI



Obr. 5: Detail čela a boku TDV v čele pos. dílu

Zdroj: DI



Obr. 6: Odstavené NA před složenou dřevní hmotou , u kol návěsu lze vidět stopy po bočním posunutí návěsu Zdroj: DI



Obr. 7: Vjezd na nákladíště v žst. Rájec-Jestřebí den po vzniku MU

Zdroj: DI



Obr. 8: Po MU vyvěšený Provozní řád

Zdroj: DI