



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Srážka vlaku Os 9318 s nákladním automobilem v železniční stanici Poříčany

Pátek, 6. listopadu 2020

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 9318 with a lorry at Poříčany station

Friday, 6th November 2020

č. j.: 6-3329/2020/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: DI

- Vznik události: 6. 11. 2020, 7:55 h.
- Popis události: srážka vlaku Os 9318 s nákladním automobilem mimo železniční přejezd.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Poříčany, českobrodské zhlaví v pokračování 0. staniční koleje, km 371,968.
- Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 9318);
řidič nákladního automobilu.
- Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 18 200 000 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu do průjezdného průřezu koleje, po které projížděl vlak.

Přispívající faktor:

- nedostatečné povědomí řidiče nákladního automobilu o organizaci prací v rámci výluky.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Date and time: 6th November 2020, 7:55 (6:55 GMT).
- Occurrence type: collision with an obstacle.
- Description: collision of the regional passenger train No. 9318 with a lorry.
- Type of train: the regional passenger train No. 9318.
- Location: Poříčany station, station head to Český Brod station, continuation of station track No. 0, km 371,968.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 9318);
driver of the lorry.
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 18 200 000,-
- Causal factor:
- an unauthorized entrance of the lorry to structure gauge of station track where the train was moving.
- Contributing factor:
- insufficient awareness of the lorry driver about organization works within track possession.
- Systemic factor: none.
- Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	9
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	9
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	9
2.5. Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	9
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	9
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	9
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	10
2.9 Interakce se soudními orgány.....	10
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	10
3 POPIS UDÁLOSTI.....	10
3.1 Popis a základní informace.....	10
3.1.1 Popis typu události.....	10
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	10
3.1.3 Popis místa události.....	10
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	17
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	17
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	17
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	18
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	19
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	19
3.2 Faktický popis události.....	24
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	24
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	25
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	26
4.1 Úlohy a povinnosti.....	26
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	26
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	29
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	29
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	29
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	30
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	30
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	30
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	33
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	33

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	33
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	33
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	33
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	33
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	34
4.3 Lidské faktory.....	34
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	34
4.3.2 Pracovní faktory.....	34
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	34
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	35
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	35
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	36
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	36
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	36
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	36
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	36
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	36
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	36
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	36
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	37
5 ZÁVĚRY.....	37
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	37
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	38
5.3 Doplnující zjištění.....	38
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	38

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
CPS	cizí právní subjekt
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DV	drážní vozidlo
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MU	mimořádná událost
MUR PORTANT	MUR PORTANT, s. r. o.
NA	nákladní automobil
PČR	Policie České republiky
PJ	pomalá jízda
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
Subterra	Subterra a.s.
SK	staniční kolej
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej
ÚI	Územní inspektorát
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
nařízení vlády č. 589/2006 Sb.	nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
předpis SŽDC Bp1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Rozkaz o výluce č. 63228	rozkaz o výluce č. 63228, výlukové rameno: 501, 502, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
TNŽ 34 2620	Technická norma železnic „TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení; Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 6. 11. 2020.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

DI šetřila MU na základě povinnosti vyplývající z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb., neboť vzhledem k výši vzniklé škody se jednalo o vážnou nehodu podle § 49 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU nepotýkala s omezeními, které by negativně ovlivnily způsob a postupy v šetření.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 3x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

2.5. Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala dokumentaci pořízenou při šetření od provozovatele dráhy, dopravce, zhotovitelů stavebních prací a PČR.

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Nad rámec běžné součinnosti DI ve spolupráci s majitelem NA, zástupci provozovatele dráhy a dopravce navodila situaci odpovídající vzniku této MU za účelem identifikace stop na drážních vozidlech a stop na NA ve snaze zjistit jeho přesné postavení v době vzniku MU, viz kapitola 3.1.3 této zprávy.

2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě

V rámci šetření MU postupovala DI následovně, resp. použila mj. tyto metody a techniky:

- ohledání místa mimořádné události;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněných drážních vozidel;

- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce, zhotovitelů stavebních prací a PČR;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného drážního vozidla;
- analýza dat z tachografu NA;
- podání vysvětlení zúčastněných osob.

2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly

V průběhu šetření MU se nevyskytly žádné obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry.

2.9 Interakce se soudními orgány

V průběhu šetření předmětné MU nebyla ze strany DI ani ze strany soudních orgánů iniciována žádná komunikace ani spolupráce.

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

Všechny podstatné zjištěné souvislosti týkající se průběhu šetření předmětné MU byly již uvedeny výše.

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka drážního vozidla se silničním vozidlem mimo železniční přejezd;

Skupina MU: vážná nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 6. 11. 2020.

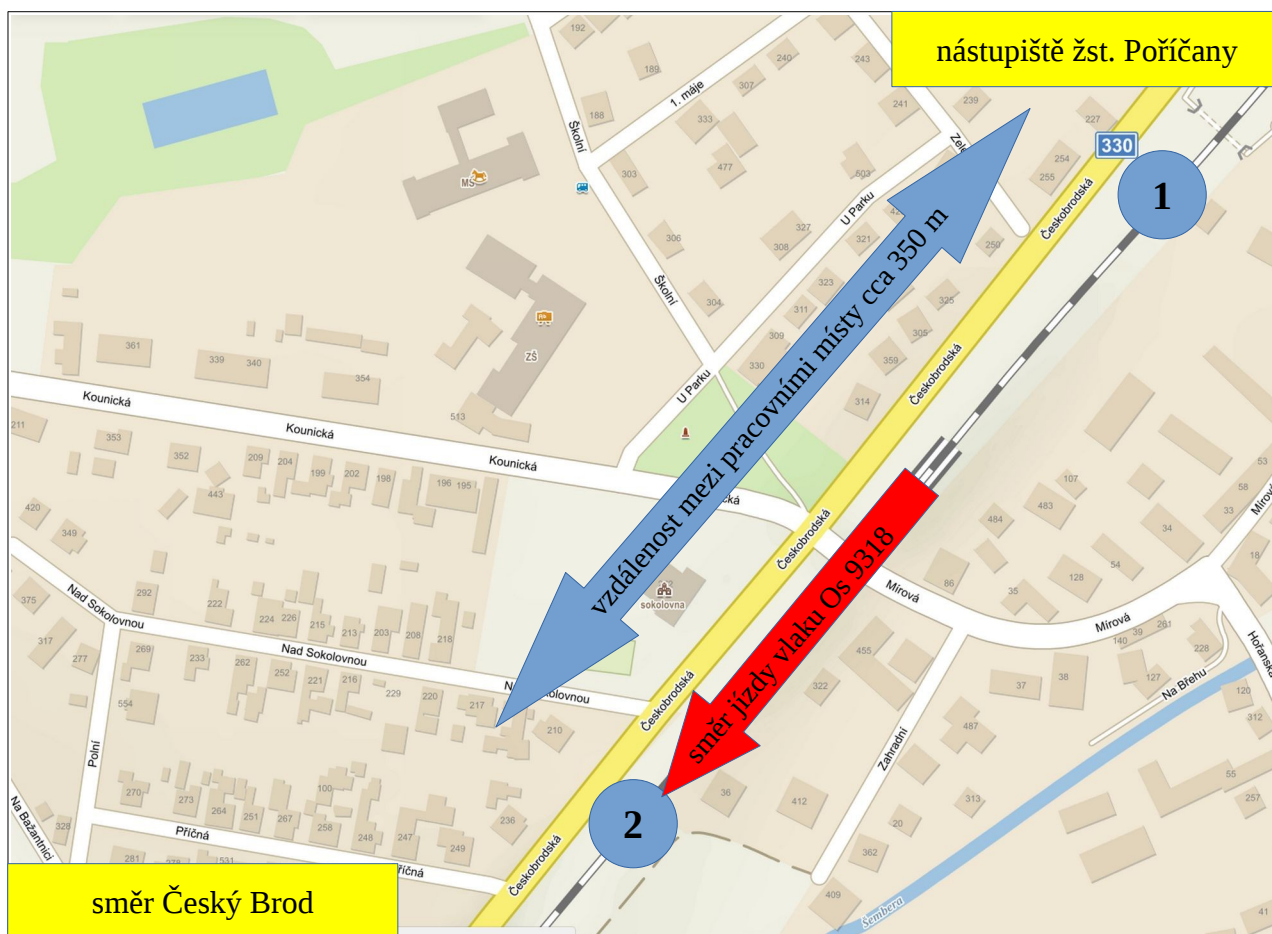
Čas: 7:55 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Poříčany, českobrodské zhlaví v pokračování 0. SK, km 371,968.

GPS souřadnice: [50.1061331N, 14.9139747E](#).

3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Poříčany se nacházela v km 371,094 celostátní dráhy Kolín – Praha-Libeň, trať byla v mezistaničním úseku Poříčany – Český Brod tříkolejná.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: mapy.cz, úprava DI

1 – vjezd na pracovní místo bezprostředně vedle pojižděné 0. koleje, kam měl řidič nákladního automobilu přivést stavební materiál (tzv. „*najíždák za podchodem*“)

2 – vjezd na pracovní místo bezprostředně vedle pojižděné 0. koleje, kam ve skutečnosti řidič automobilu přivezl stavební materiál (tzv. „*najíždák za mostem*“) a následně i **místo vzniku MU**

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Vlak Os 9318 (Kolín – Praha Masarykovo n.) dopravce ČD odjel od nástupiště u 3. SK žst. Poříčany a následně na českobrodském zhlaví na 0. koleji v km 371,968 došlo k boční srážce tohoto vlaku s koncem (korbou) NA. Nákladní automobil se na místě otáčel, při manévrování uvázl a když se snažil vyjet, tak při couvání narušil průjezdný průřez 0. koleje.

Ohledáním vlaku Os 9318 bylo zjištěno:

Vlak Os 9318 byl složen ze dvou třívozových dvoupodlažních elektrických jednotek řady 471/071/971. V čele vlaku bylo HDV 94 54 1 471 052-1 (dále též 471.052-1). Délka vlaku byla 160 m (24 náprav). Celková hmotnost činila 360 t, potřebná brzdicí % 103, skutečná brzdicí % 121, vlak byl brzděn I. způsobem brzdění v režimu R. Soupis vozidel je uveden v kapitole 3.1.7 této zprávy.

Sdružená jízdní páka (sdružený kontrolér) byla v poloze „V“ (výběh), páka přímočinné brzdy byla v poloze „B2“ (zabrzděno), ovladač směru jízdy byl v poloze „P“ (vpřed),

ovladač režimu jízdy byl v poloze „CB“ (cílové brzdění – funkce automatické vedení vlaku). Páka záchranné brzdy nebyla použita. Tlak v napájecím potrubí 9,6 bar, tlak v hlavním potrubí 5 bar, tlak v brzdových válcích 4 bar.

Radiostanice s ovládací skříňkou T-CZ VO67 byla naladěna jako vlak 9318 na síti GSM-R. Rozdíl času rychloměru UniControls HDV vlaku Os 9318 a přesného času byl 0 sekund. HDV bylo vybaveno vlakovým zabezpečovačem LS90, který byl zapnutý, na návěstním opakovači svítilo modré světlo.

Začátek i konec vlaku byly označeny předepsanými návěstmi. HDV vlaku bylo vybaveno trvalou zprávou o brzdění.

Čelo vlaku se nacházelo na 0. koleji v km 372,068. Místo MU se nacházelo na 0. koleji v km 371,968. Konec vlaku se nacházel na 0. koleji v km 371,909. Byla ověřena činnost lokomotivní houkačky a píšťaly s výsledkem v pořádku.

Strojvedoucí byl zpraven Všeobecným rozkazem pro vlak 9306/9318 vydaným 6. 11. 2020 v žst. Kolín. Obsahem rozkazu bylo mj.:

„Pomalé jízdy:

Poříčany – Český Brod 0. TK .. 370,560 - 372,740 = 50 km/h. PJ začíná v žst. Poříčany na 0. SK před výh. č. 50, 51, 55, 56.“



Obr. č. 2: Pohled na poškození vlaku Os 9318

Zdroj: DI

Poškození DV vlaku:

První stopa kontaktu korby NA se skříní HDV 471 052-1 byla svislá a nacházela se na pravém rohu čela vlaku vedle krajního světlometu (viz obr. č. 2), kde byl sedřen bílý lak DV

a zanechány stopy od červeného laku korby NA, stopa začínala nad smetadly (pluhem) čelního stanoviště a sahala do výšky 225 cm nad horní plochou pražců, vodorovná délka byla od 5 cm do 25 cm. Následně od výšky nárazníku pokračoval na boku skříně vryp šířky cca 10 cm, který na vzdálenosti cca 1 m (směrem ke konci vlaku) stoupal šikmo vzhůru pod úhlem cca 45°. Ve výšce pod okenními výplněmi stanoviště vryp střídavě pokračoval, promáčkl dveře stanoviště, poškodil okno dolního podlaží vozu, 1. nástupní dveře a další okno dolního podlaží, za kterým vystoupal nad okenní výplně dolního podlaží, pokračoval nad okapnicí 2. nástupních dveří a poškodil zbývající dvě okna mezipodlaží (nad podvozkem). Poškozena byla i následující dvě (ze tří) oken mezipodlaží (nad podvozkem) vozu 071 052-5. Dále byla vrypem promáčkuta horní část obou křídel 1. nástupních dveří tohoto vloženého vozu, vryp dále pokračoval nad okenními výplněmi dolního podlaží, nad 2. nástupními dveřmi v prostoru okapnice, poškodil poslední dvě okna mezipodlaží (nad podvozkem) a začal klesat. Na dalších DV soupravy nebylo v souvislosti s MU zjevné žádné poškození.

Ohledáním infrastruktury bylo zjištěno:

Úsek tratě ze žst. Poříčany do žst. Český Brod ležel na tříkolejně elektrifikované trati dráhy celostátní Kolín – Praha-Libeň. Trať byla elektrifikována stejnosměrným napětím 3 kV. Základní rádiové spojení bylo na síti GSM-R.

Trať byla v prostoru před místem vzniku MU v délce cca 400 m směrem od nástupiště žst. Poříčany vedena v přímém směru, na náspu, lemována protihlukovou zdí, a v prostoru od místa vzniku MU v délce cca 800 m směrem k žst. Český Brod vedena v přímém směru, v odřezu.

V rámci probíhajících stavebních prací v žst. Poříčany v místě vzniku MU probíhala nepřetržitá výluka dle ROV 63228, etapa A a etapa R, byla vyloučena a snesena 2. kolej na českobrodském zhlaví až k návěstidlu Se50 v km 372,059. Drážní doprava z/do žst. Český Brod byla provozována pouze po 0. a 1. TK. V 0. koleji byla zavedena bezpečnostní pomalá jízda (viz text všeobecného rozkazu výše). V prostoru snesené 2. koleje bylo staveniště. Vpravo od 0. koleje (mezi 0. a 2. kolejí) ve směru jízdy vlaku Os 9318 byla pomocí kovových sloupků a pásky červenobílé barvy vymezena (vyznačena) hranice průjezdného průřezu a stavby.

Výluka byla dlouhodobá, trvala již od 21. 9. 2020. Za účelem návozu a odvozu stavebního materiálu na staveniště a pohybu pracovních strojů byly rozebráním protihlukové stěny zřízeny provizorní vjezdy do prostoru snesené 2. koleje z přilehlé pozemní komunikace (silnice II/330). Pro vznik MU jsou klíčové dva z těchto vjezdů (označeny čísly 1 a 2 na Obr. č. 1), přičemž k MU došlo v blízkosti vjezdu č. 2.

Nákladním automobilem pojížděný terén (pláň železničního spodku) v místě snesené 2. koleje byl rozbahněný, hlinitopísčítý, stopy od jízdy kol NA dosahovaly hloubky až cca 10 cm. Vně prostoru snesené 2. koleje v úrovni stojícího NA se nacházel stožár trakčního vedení č. 102. Poloha NA a stopy po jeho manévrování jsou podrobněji popsány níže. Za NA směrem k žst. Český Brod byl v prostoru snesené 2. koleje dostatek místa, kde by bylo možné provést otočení NA bezpečnějším způsobem bez narušení průjezdného průřezu 0. koleje. Rozptýlení úlomků skla z oken vlaku prokazovalo, že tento prostor byl v době vzniku MU prázdný, a tedy bylo možné do něj najet.

Stav infrastruktury ani zabezpečení stavby sousedící s provozovanou 0. kolejí nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU. K poškození infrastruktury nedošlo.

Ohledáním zabezpečovacího zařízení bylo zjištěno:

V žst. Poříčany bylo SZZ 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu ETB (elektronický typový blok) s obsluhou z JOP s automatickým záznamem dat. Při dálkovém řízení bylo SZZ ovládáno traťovým dispečerem CDP Praha nebo pohotovostním výpravčím z PPV Kolín a při místním řízení pohotovostním výpravčím žst. Poříčany. V době vzniku MU bylo SZZ ovládáno traťovým dispečerem CDP Praha. V Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení nebyla před MU evidována neodstraněná porucha či závada.

Vlaková cesta pro vlak Os 9318 byla dle archivu SZZ postavena z 3. SK žst. Poříčany na 0. TK směr žst. Český Brod.

Stav SZZ nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. K poškození SZZ nedošlo.

Ohledáním nákladního automobilu bylo zjištěno:

Nákladní automobil Renault KERAX 450.42 PR 8X4 – EURO.4, rok výroby 2007, karoserie sklápěčková, celková hmotnost 32 tun, majitelem byla společnost MUR PORTANT. NA byl vybaven digitálním tachografem se záznamem. Čas tachografu byl o 32 s napřed před přesným časem. PČR zajistila stažení záznamu tachografu. Vozidlo bylo ložené nákladem (suchý beton). DI v době ohledání zadokumentovala polohu a stav vozidla včetně interiéru kabiny řidiče a výhledu z ní.

V době ohledání stál předmětný NA kabinou směrem k nástupištím žst. Poříčany v místě snesené 2. koleje přibližně souběžně s provozovanou 0. kolejí mimo její průjezdný průřez, čelem směřoval mírně od koleje, přední kola byla stočena vpravo – viz obr. č. 3. Vlevo v úrovni předělu kabiny a korby NA se ve vzdálenosti cca 1,7 m od boku NA nacházel stožár trakčního vedení č. 102. Dle stop předních kol se NA evidentně při manévrování vyhýbal předmětnému stožáru – viz obr. č. 3. Stopy od kol NA po pohybu v době vzniku MU byly zjevné a byly PČR vyznačeny oranžovou barvou – viz obr. č. 3 a 4.

Byla odměřena výška srážkou způsobené deformace zadní části pravé bočnice korby. Nad vodorovnou podložkou byly stopy deformace ve výšce 155 až 194 cm, nad tuto deformaci pokračovala dalších 30 cm výše stopa oděru červeného laku korby o skříň HDV. Drobné deformace a stopy po dření o skříň vlaku se rovněž nacházely na pravé straně zadního výklopného čela korby – viz obr. č. 5. Výška stop na NA tedy odpovídala výšce stop na DV. Výšce korby NA po nacouvání na štěrkové lože 0. koleje odpovídala prvotní stopa na pravém rohu čela vlaku od výšky nárazníku pod okenní výplň stanoviště strojvedoucího. Vryp na boku skříňe vlaku pak způsobil roh zadního výklopného čela korby, které bylo srážkou násilně otevřeno a jízdou vlaku vyzvednuto nad úroveň korby, čímž vznikly na boku DV stopy ve výšce větší než 225 cm nad úrovní horních ploch pražců.

Pokračování stop od zadních kol NA směrem do štěrkového lože 0. koleje zakrývala hromada suchého betonu vysypaného při srážce.



Obr. č. 3: Vzájemná poloha čela NA a stožáru trakčního vedení č. 102, oranžově vyznačeny stopy jízdy NA po srážce Zdroj: DI



Obr. č. 4: Oranžově vyznačeny stopy jízdy NA po srážce, hromada substrátu vysypaná následkem srážky na výstražnou pásku Zdroj: DI



Obr. č. 5: Deformace zadní části pravé bočnice a zadního výklopného čela korby NA
Zdroj: DI

Kilometrické polohy důležitých bodů:

Název bodu	km poloha
Čelo vlaku Os 9318	372,068
Návěstidlo Se50	372,059
Místo srážky NA a vlaku Os 9318	371,968
Konec vlaku Os 9318	371,893

Ostatní:

Strojvedoucí a řidič NA byli podrobeni dechové zkoušce na přítomnost alkoholu, oba s negativním výsledkem.

Ve vlaku Os 9318 bylo 22 cestujících, 1 strojvedoucí, 1 vlakvedoucí, 1 průvodčí.

HZS SŽ zajistil evakuaci cestujících z vlaku.

V žst. Poříčany jsou průmyslové kamery ve správě SŽ, které ale nesnímaly místo vzniku MU.

Povětrnostní podmínky: denní doba, jasno, -1 °C, přízemní mráz, námraza, mírný vítr do 3 m·s⁻¹, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: prostor provizorně zřízeného vjezdu na stavenišť z přilehlé pozemní komunikace, intravilán, bezprostřední blízkost provozované 0. koleje.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU nedošlo k újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce, osob ve smluvním poměru a ani u cestujících a třetích osob.

Dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- drážních vozidlech vlaku Os 9318 18 000 000 Kč; *)

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech vyčíslena **celkem na 18 000 000 Kč.** *)

*) Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

Při MU dále došlo ke škodě na:

- nákladním automobilu značky Renault 200 000 Kč; *)

Při MU byla škoda vzniklá na jiném majetku vyčíslena **celkem na 200 000 Kč.** *)

*) Odhad PČR učiněný na místě vzniku MU.

3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů

V důsledku vzniku MU došlo mezi žst. Poříčany a Český Brod k přerušení provozu v 1. a 0. traťové koleji (vzhledem k výluce českobrodského zhlaví a záhlaví 2. koleje v žst. Poříčany se jednalo a úplné přerušení provozu) od 7:55 h, tj. od času vzniku MU, do 10:38 h, kdy byl obnoven provoz po 1. koleji.

Provoz po 0. koleji byl obnoven v 11:30 h.

Na dobu přerušení provozu mělo vliv opožděné vydání souhlasu s uvolněním dráhy, které bylo způsobeno prodlevou 58 min mezi prvotním ohlášením vzniku MU a následným ohlášením zvýšení škody, a tedy pozdějším výjezdem inspektorů DI na místo vzniku MU.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- traťový dispečer CDP Praha, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 9318, zaměstnanec ČD.

Třetí strany (zhotovitelé stavebních prací):

- řidič NA, zaměstnanec MUR PORTANT, osoba cizí státní příslušnosti – ukrajinské;
- hlavní stavbyvedoucí a stavbyvedoucí, zaměstnanci společnosti Subterra.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Česká Třebová – Praha-Libeň, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Česká Třebová – Praha-Libeň, byla SŽ.

Dopravcem vlaku Os 9318 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 20. 1. 2020, s účinností od 23. 1. 2020.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Os 9318	Sestava vlaku (ve směru jeho jízdy):		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	160	1. (HDV)	94 54 1 471 052-1	P+E
Počet náprav:	24	2. (vložený vůz)	94 54 1 071 052-5	R
Hmotnost (t):	360	3. (řídící vůz)	94 54 1 971 052-6	R
Potřebná brzdící procenta (%):	103	4. (řídící vůz)	94 54 1 971 019-5	R
Skutečná brzdící procenta (%):	121	5. (vložený vůz)	94 54 1 071 019-4	R
Chybějící brzdící procenta (%):	0	6. (HDV)	94 54 1 471 019-0	P+E
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 9318:

- držitelem všech DV byly ČD.

HDV 471 052-1 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým registračním rychloměrem Re1xx, evidenčního čísla rychloměru 8104. Čas rychloměru odpovídal přesnému času.

Ze zaznamenaných dat mj. vyplývá:

- 7:50:51 h zastavení vlaku Os 9318 u nástupiště v žst. Poříčany;
- 7:53:43 h rozjezd vlaku Os 9318 od nástupiště žst. Poříčany, následuje postupné zvyšování rychlosti na dráze 53 m;
- 7:54:00 h dosažena rychlost 22 km·h⁻¹, následuje jízda touto rychlostí na dráze 60 m;
- 7:54:10 h počátek snižování rychlosti, které pokračuje na dráze 112 m;
- 7:54:31 h dosažena rychlost 16 km·h⁻¹, následuje postupné zvyšování rychlosti na dráze 337 m;

- 7:55:07 h dosažena rychlost 49 km·h⁻¹, následuje jízda touto rychlostí na dráze 122 m;
- 7:55:08 h použita lokomotivní píšťala či houkačka po dobu kratší než 1 s;
- 7:55:15 h opětovné použití lokomotivní píšťaly či houkačky při rychlosti 49 km·h⁻¹ po dobu kratší než 1 s;
- 7:55:16 h počátek pozvolného snižování rychlosti, které pokračuje na dráze 80 m;
- **7:55:22 h při rychlosti 47 km·h⁻¹ zavedeno provozní brzdění a bezprostředně poté zavedeno rychločinné brzdění, rovněž registrováno otevření dveří = čas vzniku MU v km 371,968 (srážka vlaku Os 9318 s nákladním automobilem), následuje snižování rychlosti na 0 km·h⁻¹ na dráze 92 m;**
- 7:55:33 h úplné zastavení vlaku Os 9318 po MU v km 372,060 ve vzdálenosti 92 m za místem srážky.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

Na komisionální prohlídce zúčastněných DV nebylo zjištěno, že by technický stav těchto DV byl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Železniční stanice Poříčany leží v km 371,094 celostátní dráhy Kolín – Praha-Libeň, trať byla v mezistaničním úseku Pečky – Poříčany dvoukolejná a v mezistaničním úseku Poříčany – Český Brod tříkolejná. V době vzniku MU však nebylo možné pro jízdy vlaků využít 2. TK, neboť byla část 2. koleje na českobrodském zhlaví žst. Poříčany vyloučena a snesena z důvodu prací na železniční infrastruktuře dle ROV 63228. V sousední 0. koleji byla Rozkazem o výluce č. 63228 nařízena pomalá jízda 50 km·h⁻¹. Hranice 0. koleje a staveniště byla jednoznačně vyznačena. V místě vzniku MU neměly být v době vzniku MU prováděny práce v provozované koleji. Trať byla elektrifikovaná stejnosměrným napětím 3 kV. Základní rádiové spojení bylo na síti GSM-R.

Železniční stanice Poříčany byla vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620) typu ETB s obsluhou z JOP. Prostředky pro zjišťování volnosti kolejových úseků byly kolejové obvody. Při dálkovém řízení bylo SZZ ovládáno traťovým dispečerem CDP Praha nebo pohotovostním výpravčím z PPV Kolín a při místním řízení pohotovostním výpravčím žst. Poříčany. V době vzniku MU bylo SZZ ovládáno traťovým dispečerem CDP Praha. Mezi žst. Poříčany a Český Brod se nacházelo obousměrné traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie (dle TNŽ 34 2620), automatický blok AB3-88A.

3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

- strojvedoucí vlaku Os 9318 – Zápis se zaměstnancem:
 - ve směně byl od 3:42 h;
 - pravidelně nebral žádné léky, odpočinek před směnou měl dle turnusu;

- při odjezdu ze žst. Poříčany uviděl na zhlaví nákladní automobil;
- použil lokomotivní houkačku pro jeho upozornění a nákladní automobil zastavil;
- na velmi krátkou vzdálenost automobil započal opět s couváním;
- použil rychločinné brzdění a vzápětí došlo ke srážce;
- následně po zastavení vlaku zjišťoval, zda nedošlo při MU ke zranění osob, a MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu;
- vyčkal příjezdu vyšetřujících orgánů.

Souhrn podaných vysvětlení jiných osob:

- řidič nákladního automobilu (osoba cizí státní příslušnosti – ukrajinské) – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - u firmy MUR PORTANT pracoval jako řidič nákladního automobilu;
 - praxi s řízením nákladních automobilů měl asi 10 let;
 - předtím pracoval jako řidič autobusu v mezinárodní přepravě;
 - měl několika drobných dopravních nehod (poškrábaný lak apod.);
 - větší dopravní nehodu nikdy neměl;
 - od předchozí směny měl pauzu přibližně 13 hodin;
 - do práce chodil rád, skladbu směn neřešil;
 - 6. 11. 2020 docházelo před směnou k rozdělení řidičů na práci;
 - 6. 11. 2020 ráno neměli žádné informace, neměli žádné školení;
 - řidiči se vždy domluvili mezi sebou, kdo bude co dělat;
 - dohodl se s kolegou, že pojedou do „betonárky“ do Nymburka pro beton;
 - každý jeli jedním nákladním automobilem za sebou;
 - v „betonárce“ v Nymburce už předtím byl;
 - beton z „betonárky“ vždy skládal na jiném místě, než tomu mělo být 6. 11.;
 - cestou z Nymburka do Poříčan nevěděl, kam má jet;
 - jel za kolegou, podle něj;
 - kolega pracoval v Poříčanech od zahájení stavby, důvěřoval mu;
 - nikdo mu předtím neřekl, do jakého vjezdu má s betonem zajet;
 - neměl žádné pokyny, nikdo mu nic neřekl;
 - poté jeho kolega zajel na pracovní místo (pozn. DI: kde poté došlo k MU, viz schéma vzniku MU na obr. č. 1);
 - kolega se začal na tom místě otáčet a řekl mu, že zajeli na špatné místo a musejí jet jinam;
 - snažil se udělat podobný manévr jako kolega – otočit se s pomocí couvnutí a odjet pryč;

- dával si pozor na sloup trakčního vedení u levé přední části automobilu (aby ho nepoškodil);
- couvnout více dozadu a otočit se na jiném místě mu nešlo, protože tam byl užší prostor;
- automobil měl malý rejď kol;
- po odjezdu kolegy se také začal otáčet;
- v průběhu toho mu začala při couvání „hrabat kola“ a nemohl se rozjet;
- zapnul uzávěrku diferenciálu zadních kol a snažil se z místa odjet pryč;
- prokluz kol trval asi 2 – 3 min, po celou dobu se snažil odjet;
- kola se stále protáčela;
- na otázku, zda věděl, že s NA zacouval až do profilu tratě za červenobílou pásku, odpověděl, že pásku neviděl a nevšiml si jí;
- toho, že při couvání zasahoval až do pojižděné koleje, si všiml;
- myslel si, že po krajní koleji (pozn. DI: 0. kolej) vlaky nejezdí;
- neočekával, že po koleji pojede vlak, protože tam byl nestandardní prudký násep;
- za celou dobu si nevšiml žádného vlaku, ani na dálku;
- vlaku si všiml až po nárazu;
- na místě vyčkal příjezdu vyšetřujících orgánů;
- po srážce s nákladním automobilem nepopojel;
- vždy podepisoval po příchodu do zaměstnání „papír“;
- tento „papír“ vypadal jako docházka do zaměstnání;
- 6. 11. 2020 před vznikem MU nic kromě „potvrzení příchodu do zaměstnání“ nepodepsal;
- po nehodě podepisoval „papír“;
- neví, co na něm bylo uvedeno;
- „papír“ mu dal k podpisu dispečer společnosti MUR PORTANT, který na místo přijel po nehodě (pozn. DI: rozpor s vyjádřením společnosti MUR PORTANT, viz kapitola 4.1.1 této zprávy);
- na tomto „potvrzení“, které mu bylo při podání vysvětlení inspektorem DI předloženo ze spisového materiálu DI, zpětně nepoznal svůj podpis;
- co tam bylo napsáno, nikdy nečetl;
- na místě vzniku MU nikdy předtím nebyl;
- za měsíc říjen nedostal ke dni podání vysvětlení (březen 2021) žádné peníze, společnost MUR PORTANT s ním nijak nekomunikovala.

- hlavní stavbyvedoucí, zaměstnanec společnosti Subterra – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - jeho hlavní pracovní náplní byla koordinace prací na stavbě;
 - v 6:00 h se sešli na pracovišti a proběhlo seznámení s prací a bylo provedeno tzv. denní poučení proti podpisu příslušných zaměstnanců;
 - v 7:55 h mu volal strojník z dvoucestného bagru, že došlo ke srážce vlaku s nákladním automobilem;
 - po příchodu na místo viděl dvě poškozené jednotky CityElefant a poškozený nákladní automobil;
 - jiný automobil tam v tu dobu nestál;
 - ptal se řidiče, co se tam stalo, ale mj. z důvodu jazykové bariéry mu nic nesdělil;
 - řidič si na nic nestěžoval, jen mlčel a stál na místě;
 - na místo vzniku MU posléze dorazily složky IZS;
 - složky IZS sám ale nevolal;
 - následně zjistil, že beton z betonárny v Nymburce měl řidič přivést úplně na jiné pracovní místo – o jeden nájezd blíže směrem k obci Sadská (pozn. DI: viz schéma vzniku MU na obr. č. 1);
 - pracovní místo bylo od provozované koleje odděleno výstražnou červenobílou páskou;
 - pracovní místo bylo podle jeho názoru dostatečně zabezpečené;
 - práci řidičům a jednotlivým zaměstnancům přiděloval stavbyvedoucí.
- stavbyvedoucí, zaměstnanec společnosti Subterra – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - kolem 6:00 h se on, stavbyvedoucí, řidiči, dělníci a strojníci sešli na zařízení stavby za účelem přidělování a koordinace stavebních prací;
 - došlo k přečtení tzv. denního poučení a všichni včetně zaměstnanců od subdodavatelů ho podepsali;
 - zúčastněný řidič předmětného nákladního automobilu (pozn. DI: dále jen řidič) měl jet spolu s kolegy do Nymburka do betonárky pro beton;
 - beton měli přivést na předem dané pracoviště;
 - obvykle jezdí společně, ale ne za sebou;
 - řidiči řekl, že má potom s betonem zajet na pracovní místo „*najíždákem za podchodem*“;
 - řidič ale zajel na špatné místo o asi 300 m vedle – tzv. k „*najíždáku za mostem*“ (pozn. DI – viz schéma vzniku MU na obr. č. 1);
 - výše uvedenými názvy se snažili daná pracovní místa jednoznačně oddělit a specifikovat;
 - s některými zaměstnanci je ale složité se domluvit – nebývalo to výjimečné;

- kvůli špatné domluvě ale nedocházelo k nehodám;
- o vzniku MU se dozvěděl od hlavního stavbyvedoucího a ihned vyrazil na místo vzniku;
- na místě vzniku MU našel poškozený nákladní automobil a poškozený vlak;
- mluvil s průvodčím vlaku a zjistil, že ve vlaku nejsou žádná zranění, což mu posléze potvrdil i strojvedoucí téhož vlaku;
- následně na místo přišel hlavní stavbyvedoucí a posléze i jednotlivé složky IZS;
- MU ohlásil bezpečnostním technikům firmy, svému přímému nadřízenému a také vedoucímu výlukových prací;
- IZS osobně nevolal;
- domníval se, že šlo o chybu řidiče nákladního automobilu;
- pracovní místo bylo od provozované koleje odděleno červenobílou páskou;
- po příchodu na místo neviděl žádný další automobil či překážku.

Nákladní automobil byl vybaven registračním tachografem, údaje níže jsou po korekci času zařízení. **Z tachografu mj. vyplývá dosažená rychlost, nikoliv směr jízdy dopředu nebo dozadu:**

Ze zaznamenaných dat mj. vyplývá:

- 7:46:55 h zastavení NA po příjezdu v blízkosti místa vzniku MU (na pozemní komunikaci, nebo bezprostředně po jejím opuštění);
- 7:47:00 h rozjezd, následuje jízda rychlostí do $2 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, zastavení, opětovný rozjezd a jízda do rychlosti $7 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 7:47:44 h zastavení, následuje stání;
- 7:49:51 h rozjezd, následují střídavá rozjíždění a zastavování, pohyby v délce několika sekund až cca půl minuty rychlostí do $4 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 7:55:00 h zastavení (v době použití lokomotivní houkačky či píšťaly vlaku Os 9318 v 7:55:08 h tedy NA stál);
- 7:55:10 h rozjezd, následuje jízda rychlostí do $2 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 7:55:14 h zastavení (v době použití lokomotivní houkačky či píšťaly vlaku Os 9318 v 7:55:15 h tedy NA stál);
- 7:55:17 h rozjezd, následuje jízda rychlostí $1 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, teoreticky ujetu až 56 cm;
- 7:55:19 h zastavení;
- 7:55:22 h registrován počátek pohybu rychlostí $2 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, čas vzniku MU, následuje jízda rychlostí do $2 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$;
- 7:55:27 h zastavení;
- 7:56:29 h rozjezd, následují střídavá rozjíždění a zastavování, pohyby v délce několika sekund rychlostí do $3 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$; odpovídá sjetí ze šterkového lože 0. koleje na místo, kde se NA nacházel při ohledání;

- 7:57:27 h konečné zastavení.

Podle podání vysvětlení řidiče předmětného NA docházelo v průběhu manévru k protáčení kol. Skutečnost, že tachograf registruje v některých chvílích pohyb, může znamenat, že došlo k protáčení kol automobilu, ale ne k jeho jízdě.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 6. 11. 2020 v 7:53:43 h se rozjel po ukončení výstupu a nástupu cestujících vlak Os 9318 ze žst. Poříčany od nástupiště směrem do Českého Brodu a dále do Prahy po 0. koleji. Po chvíli si strojvedoucí tohoto vlaku všiml po své pravé straně pohybu nákladního vozidla v místě výlukových prací. Nákladní automobil dle jeho vyjádření couval a najednou se zastavil. Strojvedoucí použil v časech 7:55:08 h a v 7:55:15 h na dobu kratší než 1 s lokomotivní houkačku a dle svých slov předpokládal, že si ho řidič NA všiml, a proto také zastavil nákladní vozidlo. Z tohoto důvodu s vlakem Os 9318 pokračoval dále v jízdě. Posléze však došlo k náhlému zpětnému pohybu NA směrem do průjezdného průřezu pojižděné 0. koleje. Strojvedoucí vlaku Os 9318 následně zavedl v 7:55:22 h rychločinné brzdění, přičemž v tentýž moment došlo v km 371,968 ke srážce s předmětným vozidlem.



Obr. č. 6: Pohled na prostor (po otažení vlaku Os 9318), kde se nákladní automobil otáčel, a na červenobílou pásku oddělující pracovní místo od pojižděné 0. koleje

Zdroj: DI

Dle zjištěných skutečností si řidič NA spletl staveniště, kam měl přivést beton, a zajel na předmětné místo poté, co na něj před ním zajel i jeho kolega s jiným NA, s nímž ten den měl za úkol přivést z Nymburka stavební materiál. Po zjištění, že se jedná o nesprávný vjezd (mezi zaměstnanci nazývaný „najíždák za mostem“), a po otočení NA kolegy před ním se začal s NA taktéž otáčet za účelem přejetí na správné místo na tzv. „najíždák za

podchodem“. Z důvodu snahy vyhnout se sloupu trakčního vedení, viz obr. č. 7, prováděl řidič podle svých slov manévr otáčení couváním směrem do 0. koleje.

Následně při tomto manévru došlo k prokluzu kol NA v nezpevněném terénu staveniště, řidič se nemohl rozjet a zůstal stát prakticky na místě. Poté se mu podařilo couvnout, avšak přímo do průjezdného průřezu pojezděné 0. koleje, kde v tu chvíli jel vlak Os 9318. Následně došlo ke srážce. Uvedené skutečnosti potvrdily stopy pneumatik na staveništi i výstupy z tachografu zúčastněného vozidla, viz kapitola 4.1.7 této zprávy.

3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb

- 7:54 h vznik MU;
- 7:56 h ohlášení vzniku MU traťovému dispečerovi na CDP Praha strojvedoucím vlaku Os 9318;
- 8:03 h ohlášení vzniku MU na linku tísňového volání HZS ČR vlakvedoucí vlaku Os 9318 a zároveň okamžitý výjezd HZS Středočeského kraje na místo vzniku MU;
- 8:13 h ohlášení vzniku MU na O18 SŽ vedoucím dispečerem CDP Praha;
- 8:14 h ohlášení vzniku MU na HZS Správy železnic, JPO Nymburk (převzetí ze systému linky tísňového volání);
- 8:18 h příjezd HZS Středočeského kraje, na místo vzniku MU a zahájení zásahu;
- 8:19 h ohlášení vzniku MU na HZS Správy železnic, JPO Praha;
- 8:21 h ohlášení vzniku MU na linku tísňového volání PČR záložní dispečerkou CDP Praha;
- 8:25 h ohlášení vzniku MU pověřenou osobou SŽ a ČD na COP DI (s odhadem vzniklé škody 1 000 000 Kč a bez újmy na zdraví);
- 8:27 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy inspektorem COP DI (na základě prvotně uvedených skutečností);
- 8:28 h příjezd HZS Správy železnic, JPO Nymburk, na místo vzniku MU a zahájení zásahu;
- 8:46 h příjezd HZS Správy železnic, JPO Praha, na místo vzniku MU a zahájení zásahu;
- 9:23 h ohlášení zvýšení odhadu škody z 1 000 000 Kč na 20 000 000 Kč pověřenou osobou SŽ a ČD, a tím pádem naplnění definice vážné nehody;
- 9:24 h odebrání souhlasu s uvolněním dráhy a udělení pokynu pověřené osobě SŽ a ČD za účelem uplatnění oprávnění inspektorů DI na místě vzniku MU;
- 9:53 h odjezd HZS Středočeského kraje z místa vzniku MU;

- 9:58 h odjezd HZS Správy železnic, JPO Nymburk, z místa vzniku MU;
- 10:24 h příjezd inspektorů DI na místo vzniku MU a zahájení ohledání;
- 10:33 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomnými inspektory DI;
- 10:38 h obnovení provozu v 1. traťové koleji;
- 11:30 h úplné obnovení provozu;
- 11:39 h odjezd HZS Správy železnic, JPO Praha, z místa vzniku MU.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivovala v 8:03 h, tj. 9 minut po vzniku MU, vlakvedoucí vlaku Os 9318.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR;
- HZS SŽ;
- HZS Středočeského kraje;
- ZZS Středočeského kraje.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy je mj. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení a je dále mj. oprávněn udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy.

Provozovaná nevyložená 0. kolej byla od staveniště oddělena červenobílou páskou ve smyslu čl. 229 písm. c) předpisu SŽDC Bp1, vlaky byly zpravovány písemnými rozkazy o pomalé jízdě ve smyslu čl. 229 písm. f) předpisu SŽDC Bp1.

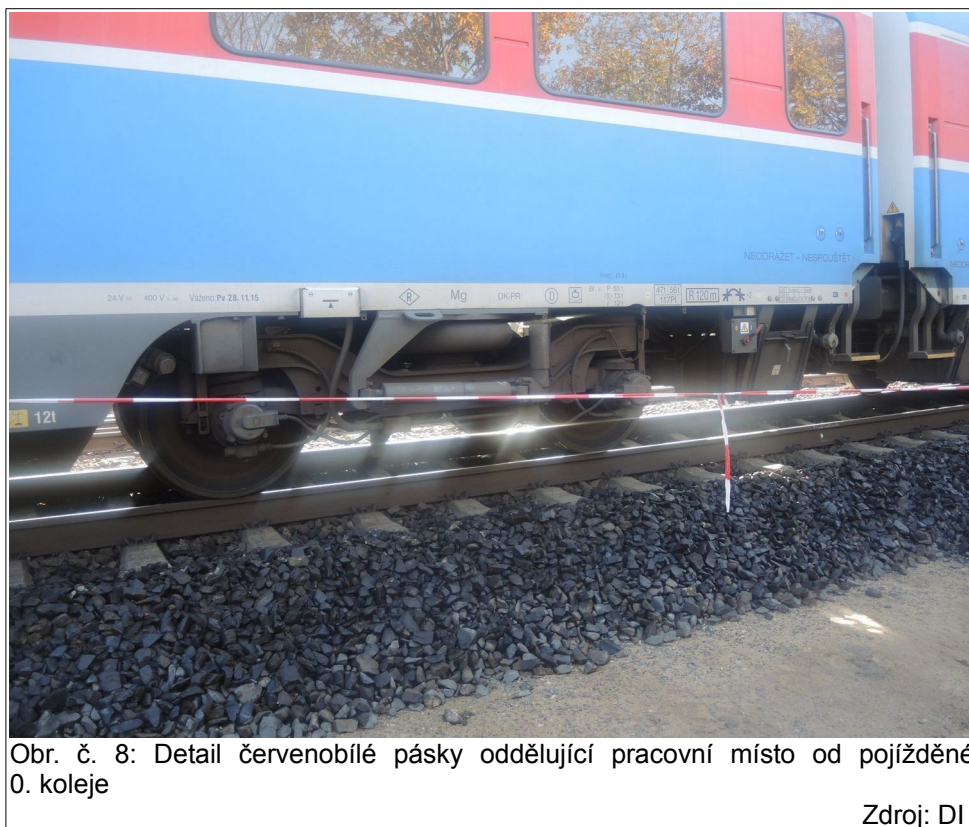
Smlouva o dílo mezi SŽ a cizím právním subjektem (SWIETELSKY Rail CZ s.r.o. a Subterra) byla v souladu mj. s čl. 91 a 92 předpisu SŽDC Bp1. Tyto obecně řeší práce cizích právních subjektů v prostorách SŽ z hlediska souladu s právními předpisy, platnými normami a vnitřními předpisy SŽ, resp. právě problematiku smluv. Všechny náležitosti výše uvedená smlouva obsahovala. Zúčastněný řidič měl platný Vstup do provozované železniční dopravní cesty s platností do 31. 1. 2023. Dále dle čl. 130 předpisu SŽDC Bp1 je CPS při vykonávání prací v provozované nevyložené dopravní cestě mj. povinen ohlásit svoji činnost příslušnému dopravnímu zaměstnanci, vždy uposlechnout výzvy zaměstnance SŽ, pohybovat se jen v prostorách, ke kterým má oprávnění dané průkazem pro CPS, a vykonávat pouze práce, které přímo souvisí s jeho činností a na jejichž základě byl vstup do provozované dopravní cesty povolen. Při této MU se ale v provozované nevyložené koleji zúčastněný řidič pohybovat neměl. Do průjezdného průřezu 0. koleje se řidič dostal v souvislosti s nevhodně zvoleným manévrem při couvání za účelem otočení.



Obr. č. 7: Poloha vlaku Os 9318 a nákladního automobilu po MU; v pravé části fotografie viditelný sloup trakčního vedení, kterému se řidič automobilu vyhýbal
Zdroj: DI

Samotná potřeba otáčení na předmětném místě vznikla z důvodu, že řidič dojel na jiné místo, než na které měl stavební materiál přivést, protože stejně jako jeho kolega jedoucí před ním použil nesprávný provizorní vjezd na stavenišť. Z toho také vyplývá, proč v daném místě nebyla přítomna bezpečnostní hlídka. Ta dle čl. 164 předpisu SŽDC Bp1 musí být zřízena v případě, kdy „nemůže vedoucí prací zajistit bezpečnost zaměstnanců na základě informací o jízdě vozidel od dopravního zaměstnance, na základě informace zařízení automatického varování nebo na základě svého pozorování“. Z tohoto důvodu se na místě bezpečnostní hlídka nacházet nemusela, k ohrožení zaměstnanců na daném místě nemělo docházet. Zúčastněný řidič se pak z povahy svého úkolu do provozované nevyložené dopravní cesty vůbec dostat neměl. Měl se pohybovat pouze po staveništi v prostoru vyloučené a snesené 2. koleje.

Pokud by zúčastněný řidič dbal při manévru s automobilem výstražné červenobílé pásky a obecně Rozkazu o výluce č. 63228 (znalost, že 0. kolej není vyloučena, ale je tam pouze snížená rychlost), tak by se v průjezdném průřezu provozované nevyložené koleje vůbec nevyskytl. Podrobnější rozbor jednání řidiče NA v souvislosti s jeho znalostí stavenišť a pracovních povinností je uveden v kapitole 4.1.7, 4.3.3 a 4.3.4 této zprávy.



Zdroj: DI

Dražní inspekce rovněž analyzovala zvukové záznamy ze zařízení ReDat, jejichž obsahem bylo zejména ohlašování vzniku MU a prvotní komunikace.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy v příčinné souvislosti ani mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

Dopravce je mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze, řídit se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy a v neposlední řadě zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny ve směru jízdy, za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností.

Jízda vlaku Os 9318 do vzniku MU probíhala bez mimořádností. Strojvedoucí byl zpraven všeobecným rozkazem, kterým mu byla v místě vzniku MU nařízena pomalá jízda do $50 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Toto omezení rychlosti strojvedoucí dodržel a nejvyšší dovolenou rychlost v místě výlukových prací nepřekročil. Po rozjezdu vlaku od nástupiště žst. Poříčany strojvedoucí pozoroval trať a návěsti a dle svého vyjádření si všiml pohybujícího se NA v blízkosti pojezděné 0. koleje. Krátce použil lokomotivní houkačku, a to celkem dvakrát, jak potvrzuje záznam rychloměru HDV, a vozidlo v pohybu přestalo. Skutečnost, že NA v době použití lokomotivní houkačky či píšťaly stál, resp. v druhém případě bezprostředně před jejím použitím zastavil, potvrzuje rozbor tachografu NA uvedený v kapitole 3.1.9 této zprávy.

Strojvedoucí dle svého vyjádření usoudil, že jej řidič předmětného automobilu viděl a zastavil. Následně však dle vyjádření strojvedoucího „na velmi krátkou vzdálenost automobil započal opět s couváním“. Poté došlo ke srážce. Strojvedoucí v momentu srážky použil rychločinné brzdění.

Vzhledem k tomu, že ve stejné sekundě došlo nejprve k registraci použití rychločinného brzdění a následně k registraci otevření dveří (poškození následkem srážky), přičemž rychlost činila $47 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a vzdálenosti čela od začátku poškozených prvních dveří soupravy činila cca 8 m, je zřejmé, že strojvedoucí definitivně a rozhodně reagoval na NA až bezprostředně před srážkou. Od 7:55:16 h totiž strojvedoucí sice snižoval rychlost, avšak jen minimálně (jízdu výběhem, popř. minimálním účinkem elektrodynamické brzdy). Poslední pohyb NA před srážkou dle tachografu započal v 7:55:17 h, tj. 5 s před srážkou, a skončil v 7:55:19 h, tj. 3 s před srážkou, přičemž ujetá dráha mohla činit cca 56 cm. Není totiž možné prokázat, zda k pohybu reálně došlo, nebo se jednalo o prokluz kol. Proto není možné ani prokázat, zda NA narušoval průjezdný průřez a obrys drážního vozidla již před posledním registrovaným pohybem, nebo až po něm. Každopádně strojvedoucí na NA během jeho posledního registrovaného pohybu (popř. protáčení kol) již nereagoval.

Vzhledem k rychlému sledu událostí v případě, že NA narušil průjezdný průřez a obrys předmětného drážního vozidla svým posledním pohybem, a vzhledem k nutnosti vyhodnotit pozici NA, která narušovala obrys DV pouze minimálně při rychlosti vlaku $47 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ (a to při přiměřené reakční době), není možné prokázat, že by strojvedoucí zanedbal své povinnosti. Zároveň je třeba říci, že i při bezprostřední reakci na poslední pohyb NA zavedením rychločinného brzdění by se vzhledem k rychlosti vlaku srážku nepodařilo odvrátit.

Při šetření nebylo prokázáno porušení úloh a povinností dopravce v příčinné souvislosti ani mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců drážních vozidel nebo jiných dodavatelů železničních produktů.

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je Drážní úřad, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah a ve věcech stavebního úřadu, výkon speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností Drážního úřadu je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit Drážní inspekci,

jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

Úlohou Agentury Evropské unie pro železnice je kromě zajišťování v mezích svých pravomocí, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, dále mj. vydávání, obnovování, pozastavování a měnění jednotných osvědčení o bezpečnosti, omezení jejich platnosti nebo jejich zrušení, přičemž v této věci spolupracuje s vnitrostátními bezpečnostními orgány, dále vydává povolení k uvedení železničních vozidel a typů vozidel na trh a je oprávněna obnovovat, měnit, pozastavovat nebo rušit povolení, která vydala. Agentura dále posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů apod.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu a Agentury Evropské unie pro železnice.

4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností oznámených subjektů, určených subjektů a subjektů zabývajících se posuzováním rizika.

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Řidič předmětného NA byl od 1. 6. 2020 zaměstnancem společnosti GELT, s. r. o. Od téhož dne byl pak přidělen na základě Dohody o přidělení zaměstnance k zaměstnavateli MUR PORTANT. Zaměstnavatel obecně smí přidělit zaměstnance k jinému zaměstnavateli, pokud s tím zaměstnanec souhlasí, což bylo v tomto případě doloženo podpisy a platnou dohodou právě k 1. 6. 2020.

Řidič NA ukrajinské státní příslušnosti nevykonával stavební (výlukové) práce v žst. Poříčany od samotného začátku předmětné výluky (tj. od 21. 9. 2020), ale až od 26. 10. 2020. Na místě, kde došlo ke vzniku MU, předtím dle svého vyjádření nikdy nepracoval a nebyl tam, konkrétní místo osobně neznal.

V den vzniku MU jel společně s kolegou, který jel jiným vozidlem před ním, do Nymburka pro stavební materiál (suchý beton). Při návratu zpět do Poříčan pak omylem zajeli na nesprávné pracovní místo, kdy použili tzv. „*najíždák za mostem*“ (viz obr. č. 1) namísto tzv. „*najíždáku za podchodem*“. Aby mohli vyjet zpět na přilehlou silnici, museli se v místě vzniku MU otočit. Řidič zúčastněného NA pak během manévru za účelem otočení uvázl v nezpevněném povrchu pláň železničního spodku a při snaze se vyprostit nacouval do průjezdného průřezu pojižděné 0. koleje, po které jel vlak Os 9318, a následkem čehož došlo ke srážce, a tím ke vzniku MU.

Z jednání řidiče lze dovodit, že nebyl dostatečně poučen o náplni své práce a o místě, kam přesně má z Nymburka přivézt zmíněný stavební materiál. Denní záznamy poučení a dokumenty o bezpečnosti práce sice každý den na stavbě podepisoval, ale dle svého

vyjádření je považoval za potvrzení příchodu do zaměstnání a nikdy nečetl, co je v nich napsáno. Důvodem může být jazyková bariéra i jeho laxní přístup. Protože dokumenty pravidelně podepisoval, byl tím však *de iure* poučen.

Doklad opravňující ke vstupu do provozované železniční dopravní cesty řidič měl. O skutečnosti, že je po 0. koleji v místě vzniku MU provozována drážní doprava, dle svého vyjádření nevěděl. To je zcela zásadní, neboť pokud by to řidič věděl, mohl se při otáčení vozidla vyvarovat některého z manévru a ke vzniku MU vůbec nemuselo dojít. Z popsaných skutečností vyplývá, že organizace denních poučení zaměstnanců a organizace práce včetně příslušných školení byla postačující, ale svou roli mohla i v tomto případě sehrát jazyková bariéra, kdy zaměstnanci cizí státní příslušnosti neporozuměli všemu slovu i textu anebo nemuseli rozumět některému z nadřízených, kteří přítomné zaměstnance např. varovali před možnými riziky. Sám řidič sdělil, že konkrétní náplň práce a přesný plán práce byl organizován vždy v ranních hodinách příslušného dne, přičemž podrobnosti obvykle řešili mezi sebou samotní zaměstnanci (v tomto případě řidiči), nikoliv nějaká jim nadřízená osoba. Ta rozdělovala práci pouze obecně, konkrétní rozdělení zaměstnanců na konkrétní činnosti záviselo zejména na domluvě mezi nimi samotnými.

Svou roli nesporně také hraje fakt, že řidič automobilu patrně neznal rozlišení označení míst tzv. „*najíždák za mostem*“, resp. „*najíždák za podchodem*“, což jen potvrzuje existující jazykovou bariéru a nedostatečné povědomí o pracovních místech. Stavbyvedoucí, zaměstnanec společnosti Subterra, v podání vysvětlení Drážní inspekci sice sdělil, že dotčenému řidičovi řekl, kam má s NA posléze zajet (právě na místo zvané „*najíždák za podchodem*“), ale řidič tomu patrně neporozuměl, respektive se řídil chybným úsudkem svého kolegy, kterého na předmětné cestě následoval. Sám řidič zúčastněného NA podle svých slov žádný pokyn nedostal.

Řidič NA si v podání vysvětlení Drážní inspekci stěžoval, že při otáčení vozidla došlo k prokluzu kol. Stopy pneumatik nalezené na místě vzniku MU potvrzují, že na místě vzniku MU byla pláň tělesa železničního spodku nezpevněná, rozbahněná a rozježděná silničními vozidly. Protáčení kol je v tomto terénu pravděpodobné. Skutečnost, že tachograf (viz kapitola 3.1.9 této zprávy) registruje v některých chvílích pohyb, může znamenat, že došlo k protáčení kol automobilu, ale ne k jeho jízdě. Drážní inspekce rovněž zjišťovala technický stav tohoto vozidla. Doklad o výsledku technické silniční kontroly (provedený PČR) po MU v 10:24 h dne 6. 11. 2020 uvádí, že nebyly zjištěny žádné závady. Nákladní automobil měl platnou technickou kontrolu a byl dle sdělení PČR v provozuschopném stavu. Ze záznamů o provozu nákladního vozidla ani z podkladů PČR tedy nevyplývalo, že by technický stav vozidla byl v příčinné souvislosti se vznikem MU. Poškození automobilu vzniklo až následkem MU.



Obr. č. 9: Detail pohledu do zpětného zrcátka (poloha po MU) s patrnou červenobílou páskou, viz šipky

Zdroj: DI

Drážní inspekce šetřením zjistila rozpor mezi podáním vysvětlení zúčastněného řidiče NA a písemným sdělením (odpověď na žádost DI) dispečera společnosti MUR PORTANT – dispečer podle řidiče přijel po vzniku MU na místo a dal řidičovi podepsat „papír“, u něhož řidič nevěděl, co na něm je, přesto jej podepsal. Dispečer to však v písemné odpovědi na žádost Drážní inspekce popřel. Jaká byla skutečnost, se tak nepodařilo šetřením prokázat. Řidičem zmíněný dokument Drážní inspekce k dispozici nemá. Vnitřní kontrolní činnost zúčastněného řidiče z dostupných podkladů nikdo (a to včetně zaměstnavatele MUR PORTANT) neprováděl. To bylo dle vyjádření zaměstnavatele způsobeno krátkým působením řidiče NA ve firmě, protože byl zaměstnán od 1. 6. 2020. Stejně tak po MU zaměstnavatel nebyl schopen posoudit a zhodnotit tohoto řidiče, neboť pracovní poměr byl se zúčastněným řidičem ukončen den po MU, tj. 7. 11. 2020, což společnost MUR PORTANT doložila písemnou formou.

Zcela zásadní však je, že provozovaná nevyhloučená 0. kolej byla od stavby oddělená výstražnou červenobílou páskou. Že nacouval až za ní, si řidič NA dle svého vyjádření nevšiml. Páska přitom byla zřetelně viditelná, a to jak v prostoru před automobilem, tak i ze zpětného zrcátka, což na místě Drážní inspekce ve spolupráci s majitelem NA, zástupci provozovatele dráhy a dopravce prokázala navozením co možná nejpodobnější situace, která bezprostředně předcházela vzniku MU.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů týkající se úloh a povinností řidiče NA **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.“;

- čl. 98 předpisu SŽDC Bp1:

„Všichni zaměstnanci jsou povinni podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jejich jednání.“.

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.

4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.

4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb

Při šetření nebyly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s drážními vozidly, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

Strojvedoucí zahájil předmětnou směnu 6. 11. 2020 ve 3:42 h, odpočinek před touto směnou měl 7:51 h – tuto dobu strávil na přiděleném lůžku v žst. Kolín (odpočinek před předmětnou směnou byl zkrácený v souladu s nařízením vlády č. 589/2006 Sb.). Měl dlouholetou praxi jako strojvedoucí – u zaměstnavatele ČD na této pozici působil od roku 2008. Byl držitelem platných dokladů, licence a osvědčení strojvedoucího, k výkonu práce strojvedoucího byl zdravotně i odborně způsobilý. Vliv lidského faktoru na plnění pracovních povinností strojvedoucího je uveden již v kapitole 4.1.1 této zprávy.

Řidič NA v podání vysvětlení uvedl, že se cítil fyzicky i psychicky zdravý a byl odpočatý – noc před vznikem MU spal v místě svého bydliště na lůžku, odpočinek před předmětnou směnou měl dostatečný (viz rovněž kapitola 4.3.2 této zprávy). Stres nepociťoval. Do práce chodil rád, skladbu směn neřešil. Podle svých slov měl dlouholetou praxi s řízením autobusů a nákladních automobilů, nikdy předtím neměl dopravní nehodu většího rozsahu. Byl držitelem platného řidičského oprávnění, k výkonu práce řidiče byl zdravotně i odborně způsobilý. Byl rovněž držitelem dokladu opravňujícího ke vstupu do provozované železniční dopravní cesty. Vliv lidského faktoru na plnění pracovních povinností řidiče NA je uveden již v kapitole 4.1.7 této zprávy.

4.3.2 Pracovní faktory

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Při šetření nebylo u zúčastněných zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou a přestávku, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Zúčastněný řidič podle svého tvrzení nebyl seznamován s tzv. denním poučením a jeho podepisování považoval za stvrzení své přítomnosti na pracovišti, což mohlo být částečně způsobeno jazykovou bariérou, částečně jeho laxním přístupem. Stejně tak mu dle jeho vyjádření nebyl udělen žádný pokyn, kde přesně ten den bude pracovat, a nebylo mu přiděleno konkrétní pracovní místo (např. staveniště) – práci si řidiči mezi sebou rozdělovali ústně podle aktuální potřeby, což pak mohlo způsobit i zmatky, kdy zúčastněný řidič ještě s kolegou (který jel v jiném vozidle) vjeli na špatné místo za účelem skládání dovezeného materiálu z Nymburka. Při vyjíždění z nesprávného pracovního místa pak došlo ke vzniku MU.

Dle stavbyvedoucího bylo denní poučení v daný den ráno přečteno a poté se přítomní zaměstnanci podepsali, což je v rozporu s tvrzením zúčastněného řidiče NA.

Porušení právních předpisů v tomto případě nelze prokázat, jelikož dokumenty týkající se denních záznamů poučení byly bez závad a nedostatků, byly řádně podepsané a kompletní. Lze tedy pouze doporučit všem zaměstnancům, aby věnovali dostatečnou pozornost dokumentům, které podepisují, a nepodepisovali dokumenty, kterým nerozumí.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Pracovní místo (tzv. „najíždák za mostem“), kam řidič automobilu spolu se svým kolegou omylem zajeli a kde se pak otáčeli za účelem vyjetí zpět na pozemní komunikaci, bylo odděleno od provozované koleje červenobílou páskou, v místě byla dobrá viditelnost na trať i projíždějící DV. V místě nebyla zjištěna žádná překážka, která by znesnadnila popsané otáčení vozidla jako např. další automobil, osoby či pracovní stroje. Řidičem popisované vyhýbání se sloupu trakčního vedení (č. 102), které potvrzovaly stopy od kol NA, bylo zcela zbytečné, neboť bylo možné provést otočení NA jiným bezpečnějším způsobem bez narušení průjezdného průřezu 0. koleje, a to zacouváním do prostoru snesené 2. koleje směrem k žst. Český Brod, kde byl v době vzniku MU dostatečný prostor pro otočení, viz obr. č. 10, ve kterém se v době vzniku MU žádné vozidlo nenacházelo. Skutečnost, že v místě byl nezpevněný terén a tvořily se koleje v blátě, proto nemůže být příčinou ani přispívajícím faktorem vzniku MU. Řidič měl primárně při snaze místo opustit couvat rovně prostorem 2. koleje, nikoli stočit kola vpravo a zadní částí vozu vyjet na štěrkové lože 0. koleje.



Obr. č. 10: Prostor místa vzniku MU po odjetí vlaku a NA

Zdroj: DI

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s jednáním zúčastněných osob.

4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních Evropské unie, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách.

4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

Na základě dožádání výsledků státního dozoru prováděného Drážním úřadem bylo zjištěno, že: *„Drážní úřad vykonává státní dozory dle ročního plánu státních dozorů, který případně podle potřeby (např. z důvodu mimořádných událostí) aktualizuje. Celé sledované období (až na krátkodobé uvolnění) bylo postiženo pandemickou situací, která výkon státních dozorů radikálně omezila. Ve sledovaném období nevykonal Drážní úřad v železniční stanici Poříčany státní dozor zaměřený na výlukovou činnost a práci CPS.“*

Drážní úřad dále přijal k této MU následující opatření: *„... aktualizoval plán státních dozorů o státní dozor na výlukovou činnost na celostátní nebo regionální dráze, který plánuje vykonat v průběhu druhého pololetí roku 2021, pokud to pandemická situace dovolí. Další opatření nebyla přijímána z důvodu zcela evidentního pochybení řidiče nákladního automobilu.“*

4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody

Provozovatel dráhy provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Dopravce provozoval drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI eviduje v období od 1. 1. 2010 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem **93** obdobných MU, kdy došlo ke srážce drážního vozidla se silničním vozidlem, pracovním strojem nebo drážním vozidlem, které zasahovaly do průjezdného průřezu pojezděné koleje. Z uvedeného počtu šetřila DI celkem **2** obdobné MU:

- [ze dne 17. 11. 2012 v železniční stanici Blažovice](#), kde došlo ke srážce vlaku Os 4112 s pracovním ramenem speciálního hnacího vozidla, pracujícím v sousední koleji. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu provozované koleje částí pracovního stroje. Přispívajícím faktorem této MU byla skutečnost, že bezpečnostní hlídka opustila své stanoviště v době, kdy nedošlo k přerušení nebo skončení prací. Příčina v systému bezpečnosti nebyla Drážní inspekcí zjištěna. Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.
- [ze dne 18. 8. 2020 mezi železničními stanicemi Brno-Horní Heršpice a Střelice](#), kde došlo ke srážce vlaku Os 11542 s pracovním strojem. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo narušení průjezdného průřezu provozované koleje ovládacím panelem pracovního stroje. Přispívajícím faktorem této MU bylo ovlivnění chování zaměstnance cizího právního subjektu návykovou látkou v době pracovní směny, při níž došlo k mimořádné události. Příčina v systému bezpečnosti nebyla Drážní inspekcí zjištěna. Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nedovolené vjetí nákladního automobilu do průjezdného průřezu koleje, po které projížděl vlak.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- nedostatečné povědomí řidiče nákladního automobilu o organizaci prací v rámci výluky.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

A summary of the analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence

Causal factor:

- an unauthorized entrance of the lorry to structure gauge of station track where the train was moving.

Contributing factor:

- insufficient awareness of the lorry driver about organization works within track possession.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

„Dne 10. 11. 2020 proběhl mimořádný kontrolní den BOZP, na kterém byly se zhotovitelem podrobně probrány příčiny vzniku mimořádné události.

Dne 10. 11. 2020 vydal zhotovitel poučný list č. 2, se kterým byli seznámeni všichni pracovníci zhotovitele, zúčastnění na stavbě.

Dne 22. 1. 2021 byl zhotoviteli zaslán dopis s upozorněním na nutnost dodržování všech závazných ustanovení ve věci zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.“

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ took the following measure after the occurrence:

- it took place extraordinary control day “Safety and protection health at working” on 10th November 2020 on which was discuss cause of occurrence with contractor;
- contractor issued instructive letter No. 2 on 10th November 2020 with which was introduce all employees of contractor at building site;
- IM send letter to the contractor on 22nd January 2021 with attention to necessity observance of all binding regulations of safety and protection health at working.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- nebylo Drážní inspekcí zjištěno.

U dopravce ČD:

- nebylo Drážní inspekcí zjištěno.

Additional observations

It was not found at the infrastructure manager SŽ and the railway undertaking ČD.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává, protože nebyly zjištěny takové poznatky, které by vydání bezpečnostního doporučení v rámci předcházení vzniku mimořádných událostí opodstatňovaly.

SAFETY RECOMMENDATIONS

The Rail Safety Inspection Office does not issue a safety recommendation in regard of the found causes and circumstances, because we did not find out such knowledge, which would justify issuing of the safety recommendation within prevention of occurrence.

V Praze dne 29. července 2022

Ing. Matěj Pluhař v. r.
inspektor pracoviště Praha
Územní inspektorát Čechy

Ing. Petr Mencl v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Čechy

Ing. Jan Novák v. r.
pověřen řízením pracoviště Praha
Územní inspektorát Čechy