



**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

## **Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události**

Střet vlaku R 925 se zaměstnancem externí společnosti pracujícím v blízkosti traťové koleje mezi železničními stanicemi Jaroměř a Česká Skalice

Středa, 6. září 2017

### **Accident and incident investigation report**

Collision of the long distance passenger train No. 925 with the external worker working near the open line track between Jaroměř and Česká Skalice stations

Wednesday, 6<sup>th</sup> September 2017

č. j.: 6-3111/2017/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: 6. 9. 2017, 12:26 h.
- Popis události: střet vlaku R 925 se zaměstnancem externí společnosti, který vstoupil do průjezdného průřezu provozované traťové koleje, přestože měl vykonávat práce v obvodu dráhy mimo průjezdný průřez.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Jaroměř – Trutnov hlavní nádraží, traťová kolej mezi železničními stanicemi Jaroměř a Česká Skalice, km 9,171.
- Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);  
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 925);  
dělník, zaměstnanec externí společnosti.
- Následky: 1 zraněný.
- Bezprostřední příčina:
- nedovolený vstup zaměstnance externí společnosti do průjezdného průřezu nevyložené traťové koleje v době jízdy vlaku.
- Přispívající faktor:
- nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Zásadní příčina:

- nepozornost zaměstnance externí společnosti při vzdálení se z určeného pracovního místa za účelem telefonického hovoru.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekcí vydáno.

## SUMMARY

- Grade: an accident.
- Date and time: 6<sup>th</sup> September 2017, 12:26 (10:26 GMT).
- Occurrence type: an accident to a person caused by a rolling stock in motion.
- Description: the collision of the long distance passenger train No. 925 with the external worker.
- Type of train: the long distance passenger train No. 925.
- Location: an open line between Jaroměř and Česká Skalice stations, km 9,171.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);  
ČD, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 512);  
the external worker.
- Consequences: 1 injury;  
total damage CZK 0,-
- Direct cause:
- unauthorized entrance of the external worker into the structure gauge of the open line track while the train was moving.
- Contributory factor: none.
- Underlying cause:
- inattention of the external worker when he left a work place due to a phone call.
- Root cause: none.
- Recommendation: none.

## Obsah

1 SHRNUÍ.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	11
2.1 Mimořádná událost.....	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	11
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.....	15
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.....	16
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravy, včetně osob ve smluvním poměru.....	16
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	16
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	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.....	18
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	19
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	19
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	19
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	19
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	19
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.....	22
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.....	23
3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	23
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	23
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	24
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	24
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	24
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	24
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.....	25
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	25
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	25
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	26
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	26
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	26
4.2 Rozbor.....	26
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	26
4.3 Závěry.....	29
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.....	29
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	29
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	29
4.4 Doplnující zjištění.....	29
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	29
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	30
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	30
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	30
7 PŘÍLOHY.....	31

**Seznam použitých zkratk a symbolů**

ARR	automatická regulace rychlosti
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
CPS	cizí právní subjekt
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EDD	Elektronický dopravní deník
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrováný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
LZS	letecká záchranná služba
MU	mimořádná událost
PČR	Policie České republiky
PO	Provozní obvod
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RB Management	RB Management, s.r.o.
Spojstav	SPOJSTAV, spol. s r. o.
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (od 1. 1. 2020 Správa železnic, státní organizace)
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej (traťové koleje)
ÚI	Územní inspektorát
UTZ	určené technické zařízení
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 mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, 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

nařízení vlády č. 591/2006 Sb.	nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC Bp1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

#### 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 6. 9. 2017.

Čas: 12:26 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Jaroměř – Trutnov hlavní nádraží.

Místo: trať 509A Jaroměř – Trutnov hl. n., traťová kolej mezi železničními stanicemi Jaroměř a Česká Skalice, km 9,171.

GPS: [50.3747725N, 16.0279503E](https://www.google.com/maps/place/50.3747725N,+16.0279503E).



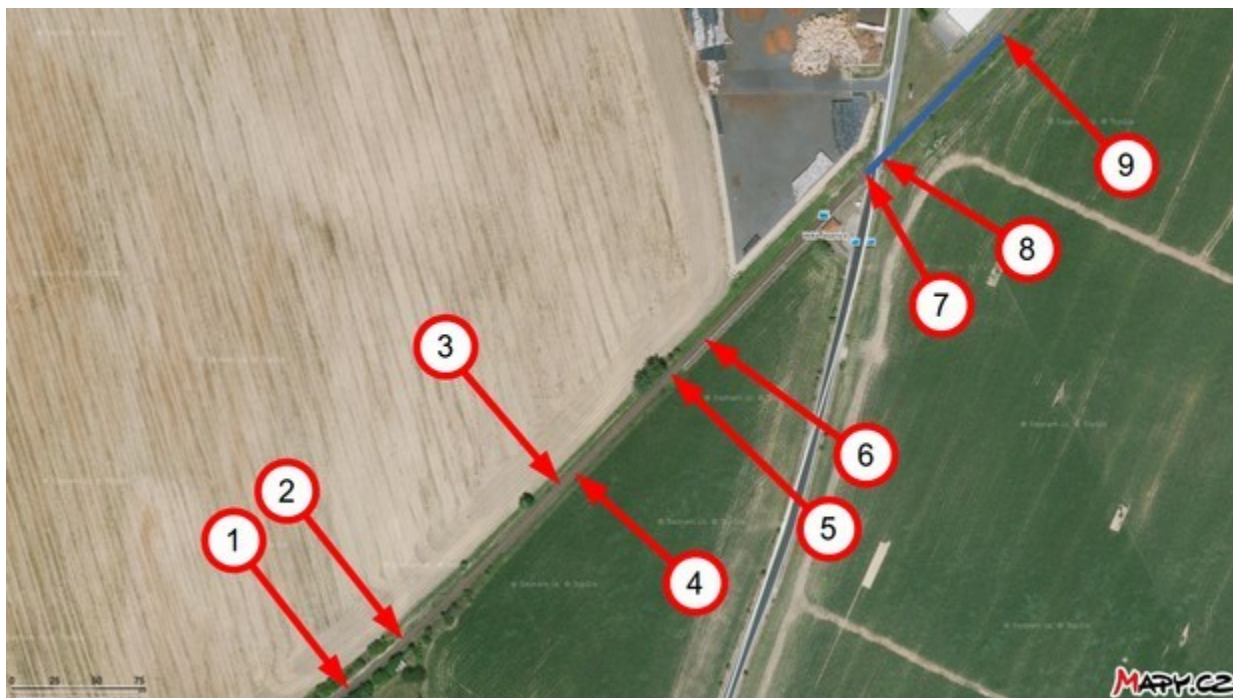
Obr. č. 1: Stupačka se stopami po zachycení oděvu zaměstnance

Zdroj: DI

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

Dne 6. 9. 2017 vykonávali dva zaměstnanci společnosti RB Management přípravné práce v rámci zakázky „Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice“ v km 9,000 – 9,200 předmětné trati. Pracovní činnost spočívala v provádění sond pomocí výkopů bagrem ve vzdálenosti minimálně 4 m od osy traťové koleje. Jeden ze zaměstnanců prováděl výkopy bagrem, druhý zajišťoval pomocné práce. V době vzniku MU se tento zaměstnanec vzdálil od výkopu, aby vyřídil telefonický hovor. Během tohoto

hovorů vstoupil do průjezdného průřezu traťové koleje, po které projížděl vlak R 925. Strojvedoucí vlaku zavedl rychločinné brzdění a zaměstnanec uskočil vlevo ve směru jízdy vlaku, přesto však došlo ke střetu a lehkému zranění dělníka.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Modře – místo zastavení vlaku R 925

- 1 – první možnost výhledu na místo vzniku MU – km 8,905
- 2 – úroveň začátku souvislého výkopu – km 8,948
- 3 – úroveň konce souvislého výkopu – km 9,079
- 4 – místo zavedení rychločinného brzdění – km 9,090
- 5 – místo vzniku MU, úroveň odstaveného bagru – km 9,171
- 6 – sonda – km 9,299
- 7 – konec vlaku R 925 – km 9,336
- 8 – železniční přejezd P5439
- 9 – místo zastavení čela HDV vlaku R 925 – km 9,451

Zdroj: mapy.cz, upraveno: DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

V km 9,180 předmětné trati začínalo nástupiště zastávky Velká Jesenice, avšak z této stany k němu nevedla žádná přístupová cesta. Mimořádná událost se stala v místě veřejnosti nepřístupném v km 9,171, kde byly nalezeny čerstvě přeskupené kameny a rýha ve šterkovém loži. Železniční svršek nebyl při MU poškozen.

Traťová kolej je v místě mimořádné události přímá, místo vzniku MU je poprvé vidět ze vzdálenosti 266 m (km 8,905) po vyjetí z levostranného oblouku. Po 43 m (od km 8,948) začíná po levé straně ve směru jízdy vlaku R 925 výkop, který je dlouhý 131 m (končí v km 9,079). V celé délce je výkop vzdálen více než 4 m od osy traťové koleje.

V úrovni místa vzniku MU stál vlevo ve směru jízdy vlaku ve vzdálenosti 8 m od osy koleje zaparkovaný oranžový bagr Kubota U27-4, žádný výkop však v místě vzniku MU nebyl. Kolem bagru se nacházely listnaté stromy s kmeny ve vzdálenosti cca 7 m od osy koleje a s větvemi téměř k zemi (viz obrázek v bodě 1 této ZZ), ve vzdálenosti 52 m před



místem MU (před km 9,119) nebyl z traťové koleje zmíněný oranžový bagr vidět. Za místem MU byl nalezen jeden krátký výkop (sonda) v km 9,299.

V km 9,451, tj. 280 m za místem vzniku MU, zastavilo čelo HDV CZ ČD 92 54 2 750 702-3 (dále jen 750.702-3). V rohu levé přední stupačky HDV ve směru jízdy vlaku byly nalezeny stopy tkaniny z oděvu zaměstnance (viz Obr. č. 1), které byly jedinou stopou po střetu. Biologické stopy nebyly na HDV ani v místě MU nalezeny. Poškození HDV nebylo zjištěno. Vlak byl řádně označen návěstmi Začátek vlaku a Konec vlaku, byla přezkoušena lokomotivní houkačka HDV – bez závad. Strojvedoucí nebyl zpraven písemným rozkazem o jakémkoli omezení v souvislosti s MU (např. pracovní činnost na trati nebo v její blízkosti, pomalá jízda, atp.). V Knize oprav ani Knize předávky nebyl nalezen zápis související s MU. Strojvedoucí neuplatnil technickou závadu. HDV bylo schopné další jízdy bez omezení. Za HDV byly řazeny 4 osobní vozy, všechny měly platné revize, ve svěšení a propojení brzdového potrubí nebyly zjištěny závady.

Prohlídkou dopravní dokumentace v žst. Jaroměř a Česká Skalice bylo zjištěno, že traťová kolej nebyla vyloučená, provoz nebyl jakkoli omezen. Dle Plánu práce na zařízeních vykonávaných CPS v obvodu PO Trutnov měla od 15. 8. 2017 od 30. 9. 2017 vykonávat mezi žst. Jaroměř a Česká Skalice práce týkající se opravy kabelizace společnost Spojstav, společnost RB Management v plánu práce nebyla evidována.



Obr. č. 3: Bagr Kubota U27-4

Zdroj: DI

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy. Za účasti DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU.

Při MU byl aktivován IZS.

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

MU oznámena na COP DI:	6. 9. 2017, ve 12:51 h (tj. 25 min po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	6. 9. 2017, v 15:12 h (tj. 2 h 46 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:	6. 9. 2017, a to na základě závažnosti mimořádné události v souvislosti s bezpečností zaměstnanců cizích právních subjektů pracujících v obvodu dráhy.
Šetření DI na místě MU:	1x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Čechy, pracoviště Praha.

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 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:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku R 925, DKV Česká Třebová, Provozní jednotka Trutnov.

RB Management (CPS vykonávající práce pro SŽDC v obvodu dráhy):

- dělník, zaměstnanec externí společnosti (CPS).

Ostatní osoby, svědci:

- strojvedoucí 1, zaměstnanec ČD;
- strojvedoucí 2, zaměstnanec ČD;
- hlídka PČR, Obvodní oddělení policie Česká Skalice.

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

Vlak:	R 925	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	115	HDV:	92 54 2 750 702 – 3	P
Počet náprav:	20	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	261	1.	61 54 30 30 004 – 1	R
Potřebná brzdící procenta (%):	103	2.	51 54 82 40 414 – 9	R
Skutečná brzdící procenta (%):	125	3.	61 54 20 70 023 – 4	R
Chybějící brzdící procenta (%):	0	4.	61 54 20 70 024 – 2	R
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h <sup>-1</sup> ):	100			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku R 925:

- na stanovišti strojvedoucího se nenacházela další osoba;
- pro vlak nebyl vydán písemný rozkaz, strojvedoucí nebyl zpraven o osobách pracujících v obvodu dráhy;
- držitelem všech DV byly ČD;
- skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

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

Trať před místem MU ve směru jízdy vlaku přecházela z levostranného oblouku o poloměru 570 m a délce 158 m, který se nacházel v mírném zářezu, do přímého směru v úrovni okolního terénu a stoupala 2,36 ‰. Jednalo se o jednokolejnou, neelektrifikovanou trať zabezpečenou automatickým hradlem AH 88, v místě MU s traťovou rychlostí 100 km.h<sup>-1</sup>. Železniční svršek byl tvořen kolejnicemi tvaru R65 upevněnými tuhými svěrkami na žebrových podkladnicích a betonových pražcích.

## 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 12:27 h použil strojvedoucí vlaku R 925 služební mobilní telefon k ohlášení vzniku MU na linku 112 a výpravčímu žst. Česká Skalice.

Komunikace mezi strojvedoucím vlaku R 925 a výpravčím žst. Česká Skalice nebyla zaznamenávána.

### 2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

V místě MU byly bezprostředně před jejím vznikem prováděny práce společností RB Management jakožto CPS vykonávajícím práce v rámci stavby Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice na základě smluvních vztahů popsaných dále v bodě 3.2.4 této ZZ. Veškeré práce však probíhaly mimo provozovanou kolej v obvodu dráhy veřejnosti přístupném, a provoz tedy nebyl nijak omezen. Výluka nebyla zavedena, strojvedoucí nebyli zpravováni.

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

- 12:27 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku R 925 na linku 112 a výpravčímu žst. Česká Skalice, který dále postupoval dle ohlašovacího rozvrhu;
- 12:51 h ohlášení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI;
- 14:51 h zahájení ohledání místa vzniku MU inspektorem DI;
- 15:12 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomným inspektorem DI;
- 15:12 h obnovení provozu v mezistaničním úseku Jaroměř – Česká Skalice;
- 16:20 h ukončení ohledání zaměstnanci DI a SŽDC na místě vzniku 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. Plán IZS aktivoval ve 12:27 h, tj. 1 minutu po vzniku MU strojvedoucí vlaku R 925.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Obvodní oddělení policie Česká Skalice, která provedla zajištění místa MU a započala se záchrannými pracemi;
- Zdravotnická záchranná služba Královéhradeckého kraje;
- Letecká záchranná služba Královéhradeckého kraje;
- HZS ČR – Královéhradeckého kraje, JPO Jaroměř;
- Hasičská záchranná služba SŽDC, JPO Nymburk.

## 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:

- zranění dělníka, zaměstnance externí společnosti (CPS).

### 2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.



### 2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Škoda na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 21 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: rovinatý terén, místo MU v blízkosti nástupiště železniční zastávky Velká Jesenice.

## 3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

#### 3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- strojvedoucí vlaku R 925 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - při jízdě vlaku R 925 mezi žst. Jaroměř a Česká Skalice před zastávkou Velká Jesenice po výjezdu z levostranného oblouku uviděl uprostřed koleje na vzdálenost 15 – 20 m dělníka v oranžové vestě držícího u ucha telefon;
  - zaměstnanec stál bokem k vlaku;
  - neprodleně zavedl rychločinné brzdění;
  - poté uslyšel tupý náraz v oblasti levé strany čela HDV;
  - po zastavení vlaku volal linku 112 a šel zjistit stav dělníka;
  - dělník seděl na mezi, povídal si s kolegou a tvrdil, že mu nic není, že je jen trochu odřený;
  - krev mu netekla;
  - v prostoru zastávky se objevila paní, sdělila, že je zdravotnice a šla na místo střetu;
  - na místo přijela PČR, HZS a přiletěl vrtulník LZS, ti si převzali starost o zraněného;
  - o možném výskytu pracujících osob v úseku Jaroměř – Česká Skalice zpraven nebyl, pouze přibližně v km 3,0 bylo jedno zábleskové světlo před pracovním místem, kde se pracovalo;
  - žádný písemný pokyn nedostal.
- dělník, zaměstnanec externí společnosti (CPS) během šetření nespolupracoval, nepřebíral korespondenci, DI tedy vycházela z prohlášení jeho zaměstnavatele, společnosti RB Management, ze kterého mimo jiné vyplývá:
  - pracoval ve dnech 5. a 6. 9. 2017 na provádění přípravných prací kabelových tras v úseku mezi žst. Jaroměř a Česká Skalice pro společnost Spojstav;

- dne 6. 9. 2017 bylo jemu a kolegovi obsluhujícímu bagr určeno vedoucím práce k výkonu pracovní činnosti místo od km 9,000 do km 9,200;
- pracovní činnost spočívala v provádění sond bagrem, jeho úkolem byly pomocné práce při této činnosti;
- uvedeného dne se nejednalo o práce v průjezdném průřezu traťové koleje, tzn. mimo průjezdný průřez ve vzdálenosti 5,1 m od osy koleje;
- žádná pracovní činnost uvedených osob neměla zasahovat do průjezdného průřezu traťové koleje;
- pracovní činnost byla vykonávána na základě dohody o provedení práce a byl poučen o rizicích práce v blízkosti traťové koleje.

### 3.1.2 Jiní svědci

- policejní hlídka – z Úředního záznamu PČR vyplývá:
  - hlídka vyjela k oznámenému střetu vlaku s člověkem kousek od železničního přejezdu ve Velké Jesenici;
  - po příjezdu na místo hlídce sdělil strojvedoucí vlaku R 925, že se osoba nachází asi 150 m před přejezdem vedle kolejí;
  - sražený dělník komunikoval a měl pouze drobnou ranku na ruce a větší ránu na stehně;
  - v době příjezdu hlídky seděl na valu vedle koleje, na sobě měl oranžovou reflexní vestu, kraťasy, triko a vedle sebe položený klobouk, na hlavě nic neměl, na nohou měl nízkou pracovní obuv;
  - hlídka muži poskytla první pomoc a vyrozuměla operační středisko;
  - na místo přistál vrtulník LZS Královéhradeckého kraje a přijela jednotka HZS ČR z Jaroměře;
  - lékaři z LZS si dělníka převzali, po ošetření hlídka pomohla s transportem zraněného do vozidla ZZS Královéhradeckého kraje, která ho transportovala do nemocnice v Náchodě;
  - u zraněného dělníka i strojvedoucího vlaku R 925 byla provedena dechová zkouška na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem;
  - na místo přijel nadřízený sraženého muže, který si přebрал vestu a klobouk sraženého.
- strojvedoucí 1 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - během jízdy vlaku R 923 dne 6. 9. 2017 probíhala v úseku Jaroměř – Česká Skalice pracovní činnost;
  - byly zde prováděny výkopové práce na několika místech odděleně;
  - o této činnosti rozkazem zpraven nebyl, žádný neobdržel, upozorněn byl jen zábleskovým světlem, které bylo umístěno cca v prostoru třetího kilometru trati;
  - po spatření světla dával během jízdy návěst Pozor lokomotivní houkačkou;
  - nevybavuje si, kde bylo umístěno zábleskové světlo proti směru jízdy jeho vlaku.
- strojvedoucí 2 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - na výkopové práce v úseku Jaroměř – Česká Skalice dne 6. 9. 2017 byl upozorněn zábleskovým světlem umístěným cca mezi 2. – 3. kilometrem trati;
  - následně projel úsek, kde pracovala první skupina dělníků, která měla i pro

opačný směr umístěno zábleskové světlo;

- o dále se s vlakem blížil k Velké Jesenici, kde pracovala druhá skupina dělníků, ta nebyla žádným způsobem označena.

## **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, 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 CPS 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 dopravce ČD zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby CPS provádějící určené práce mimo průjezdný průřez traťové koleje odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce (podrobněji viz bod 4.2.1 této ZZ).

### **3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky**

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, Jaroměř – Trutnov hlavní nádraží, 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, Jaroměř – Trutnov hlavní nádraží, byla SŽDC.

Dopravcem vlaku R 925 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD ze dne 21. 8. 2013, s účinností od 21. 8. 2013.

Objednavatelem prací „Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice“ byla SŽDC, zhotovitelem byla společnost AŽD Praha s. r. o., a to na základě „Smlouvy o dílo“, uzavřené mezi těmito subjekty dne 9. 6. 2017.

Smlouva obsahuje bod 6.2, kde je mj. uvedeno: *„Zhotovitel nesmí převést celé dílo ani jeho část na podzhotovitele a ani nesmí uzavřít podzhotovitelskou smlouvu na žádnou část díla bez předchozího písemného souhlasu objednatele.“* Takový souhlas nebyl dle sdělení SŽDC vydán.

Zhotovitel prací, společnost AŽD Praha s. r. o., uzavřel následně dne 18. 8. 2017 „Smlouvu o dílo“ s totožným názvem „Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice“ s podzhotovitelem, společností Spojstav spol. s r. o.

Smlouva obsahuje bod 6.1, kde je mj. uvedeno: *„Zhotovitel nesmí převést celé dílo ani jeho část na podzhotovitele a ani nesmí uzavřít podzhotovitelskou smlouvu na žádnou část díla bez předchozího písemného souhlasu objednatele.“* Takový souhlas nebyl dle sdělení SŽDC vydán.

V rozporu s tímto tvrzením však byla v informačním systému SŽDC uvedena v Plánu práce na zařízeních vykonávaných CPS v obvodu PO Trutnov společnost Spojstav spol. s r. o.

Podzhotovitel prací, společnost Spojstav spol. s r. o., uzavřel následně dne 31. 8. 2017 „Smlouvu o dílo“ s totožným názvem „Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice“ s dalším podzhotovitelem, společností RB Management.

Smlouva obsahuje bod 6.2, kde je mj. uvedeno: *„Zhotovitel nesmí převést celé dílo ani jeho část na podzhotovitele a ani nesmí uzavřít podzhotovitelskou smlouvu na žádnou část díla bez předchozího písemného souhlasu objednatele a zadavatele.“* Takový souhlas nebyl dle sdělení SŽDC vydán. Společnost RB Management nebyla v Plánu práce na zařízeních vykonávaných CPS v obvodu PO Trutnov uvedena. Zaměstnanci provozovatele dráhy řídicí a organizující drážní dopravu nebyli o pracovní činnosti zaměstnanců společnost RB Management informováni.

Zahájení Ukončení	V čase	Název CPS	V / mezi ŽST	Pracovní činnost	Datum a čas ohlášení plánu	Odpovědný zástupce OR
3.7.2017 1.10.2017	7:00 až 18:00	IM Stav Praha	Jilemnice Rokytnice nad Jizerou	Oprava zdi oprava opěrné zdi v km 15,585 – 15,685; Odpovědný zaměstnanec OR: [redacted]	29.6.2017 12:00	[redacted]
17.7.2017 31.10.2017	7:00 - 19:00	IM Stav Praha	Martinice v Krkonoších Rokytnice nad Jizerou	Oprava mostů most v km 17,950 a km 18,003; Odp. osoba OR HKR Bc. [redacted]	14.7.2017 12:00	[redacted]
8.8.2017 30.9.2017	7:00 - 19:00	IM Stav Praha	Hronov Police nad Metují	Oprava mostů mosty v km 68,867 a km 71,179, za SMT [redacted]	7.8.2017 13:00	[redacted]
15.8.2017 30.9.2017	7:00 - 19:00	Spojstav s.r.o.	Jaroměř Česká Skalice	Oprava kabelizace	15.8.2017 6:00	[redacted]
29.8.2017 10.9.2017	6:00 - 20:00	KTA technika s.r.o.	Předměčice nad Labem Trutnov hl. n.	Odstraňování závad Práce v úseku ŽST Předměčice nad Labem až Trutnov hl. n.	29.8.2017 8:00	[redacted]
4.9.2017 18.9.2017	7:00 - 18:00	HELPING VÝŠKOVÉ PRÁCE s.r.o.	Václavice Starkoč	čistění skalního zářezu	1.9.2017 6:00	[redacted]

Obr. č. 4: Plán práce na zařízeních vykonávaných CPS v obvodu PO Trutnov

Zdroj: DI

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty byl zjištěn nedostatek mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

**Zjištění:**

- zhotovitel prací, společnost AŽD Praha s. r. o., uzavřel podzhotovitelskou smlouvu a převedl část díla na podzhotovitele, společnost Spojstav spol. s r. o., bez písemného souhlasu SŽDC, čímž porušil ustanovení bodu 6.2 předmětné „Smlouvy o dílo“, provozovatel dráhy však tuto skutečnost akceptoval a o práci společnosti Spojstav spol. s r. o., prokazatelně věděl;
- podzhotovitel prací, společnost Spojstav spol. s r. o., uzavřel podzhotovitelskou smlouvu a převedl část díla na dalšího podzhotovitele, společnost RB Management, bez písemného souhlasu SŽDC, čímž porušil ustanovení bodu 6.1 předmětné „Smlouvy o dílo“.

### 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:

- § 4a odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy vykonávat v obvodu dráhy činnosti, které se považují za podnikání, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak.“;*

ve spojení s:

§ 4a odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Všechna místa na dráze a v obvodu dráhy jsou veřejnosti nepřístupná s výjimkou*

- a) dráhy a jejího obvodu, pokud je dráha vedena po pozemní komunikaci,*
- b) dráhy a jejího obvodu v místě křížení dráhy s pozemní komunikací,*
- c) prostor určených pro veřejnost, nástupišť a přístupových cest k nim a prostor v budovách nacházejících se v obvodu dráhy, pokud jsou v nich poskytovány služby související s drážní dopravou,*
- d) veřejně přístupných účelových komunikací v obvodu dráhy,*
- e) volných ploch vzdálených nejméně 2,5 m od osy krajní koleje dráhy.“;*

- § 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

Vzhledem k tomu, že dne 6. 9. 2017 byla zaměstnancům společnosti RB Management určena práce v obvodu dráhy veřejnosti přístupném mimo provozovanou dopravní cestu, nedošlo k faktickému porušení ustanovení SŽDC Bp1 (viz bod 4.2.1 této ZZ).

Při šetření MU nebylo zjištěno porušení vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce a ustanovení technických norem v příčinné souvislosti se vznikem MU.

### 3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

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

#### 3.4.2 Součásti dráhy

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu § 26 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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 750.702-3 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 12410/11-V.20, vydaný DÚ dne 1. 11. 2011. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 1. 9. 2017 s platností do 1. 3. 2018 s výsledkem: „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách“

HDV 750.702-3 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem UniControls Tramex RE1xx, č. 0096.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 12:19:06 h rozjezd vlaku R 925 ze žst. Jaroměř (pravidelný odjezd 12:19 h), jízda se zapnutou ARR, rychlost stoupá na 75 km.h<sup>-1</sup>;
- 12:21:54 h po minutí rychlostníku 100 km.h<sup>-1</sup> v km 1,980 počátek stoupání rychlosti až na 94 km.h<sup>-1</sup>, v tomto úseku je opakovaně použita lokomotivní houkačka;
- 12:24:24 h počátek jízdy výběhem, pokles rychlosti na 89 km.h<sup>-1</sup> před rychlostníkem 90 km.h<sup>-1</sup> v km 5,117 a dále jízda touto rychlostí;
- 12:24:44 h po minutí rychlostníku 100 km.h<sup>-1</sup> v km 5,976 počátek stoupání rychlosti až na 99 km.h<sup>-1</sup> a dále jízda touto rychlostí na dráze, v polovině úseku 1x použita lokomotivní houkačka;

- 12:26:40 h zavedeno rychločinné brzdění v km 9,090 (81 m před místem vzniku MU) při rychlosti 99 km.h<sup>-1</sup>, dále rychlost klesá;
- 12:26:44 h vznik MU v km 9,171 při rychlosti 94 km.h<sup>-1</sup>, následuje další pokles rychlosti;
- 12:27:02 h zastavení vlaku R 925 po ujetí 280 m v km 9,451.

Lokomotivní houkačka nebyla v době vzniku MU použita. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku 100 km.h<sup>-1</sup> nebyla překročena. Vlakový zabezpečovač byl v činnosti a strojvedoucím obsluhován.

Nedostatky nebyly zjištěny.

### **3.5 Dokumentace o provozním systému**

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

V souvislosti s MU nebyla před jejím vznikem uskutečněna žádná opatření zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce související se vznikem MU. Vlak R 925 odjel dle záznamu v EDD z žst. Jaroměř ve 12:19 h, tedy v čase pravidelného odjezdu.

Dle Plánu práce na zařízeních vykonávaných CPS v obvodu PO Trutnov měla od 15. 8. 2017 od 30. 9. 2017 vykonávat mezi žst. Jaroměř a Česká Skalice práce týkající se opravy kabelizace společnost Spojstav, společnost RB Management v plánu práce nebyla evidována. Zaměstnanci provozovatele dráhy řídicí a organizující drážní dopravu tedy byli informováni pouze o činnosti zaměstnanců společnosti Spojstav, o pracovní činnosti zaměstnanců společnost RB Management informováni nebyli. Tento nedostatek však byl mimo příčinnou souvislost se vznikem MU. Podrobněji viz bod 3.2.4 této ZZ.

Žádné dopravní opatření tedy nebylo třeba přijímat, neboť veškeré práce měly probíhat mimo průjezdný průřez traťové koleje. Traťová kolej nebyla vyloučená, provoz nebyl jakkoli omezen. Strojvedoucí proto nebyl zpraven o prováděných pracích ani jiném omezení.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

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

#### **3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události**

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 vlaku R 925, ve směně dne 6. 9. 2017 od 4:54 h, odpočinek před směnou 6:38 h, odpočinek před směnou byl zkrácen v souladu s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., přestávky na jídlo a oddech byly čerpány od 8:00 h do 8:30 h a od 10:45 h do 11:00 h;
- dělník, zaměstnanec externí společnosti (CPS), ve směně dne 6. 9. 2017 od 7:00 h, odpočinek před směnou 15:00 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána od 11:00 h do 12:00 h.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny, tedy i spánek na lůžku u strojvedoucího, 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.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Zúčastnění zaměstnanci CPS a dopravce byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce, podrobovali se 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.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnance dopravce nemělo souvislost se vznikem MU.

### **3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru**

DI obdobnou MU v období od 1. 1. 2010 do doby vzniku předmětné MU nešetřila.

## 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 6. 9. 2017 odjel ve 12:19 h z žst. Jaroměř směrem do žst. Česká Skalice vlak R 925. V té době vykonávali zaměstnanci společnosti RB Management přípravné práce v rámci zakázky „Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice“ Strojvedoucí o jejich činnosti nebyl zpraven, žádné dopravní opatření nebylo třeba přijímat, neboť veškeré práce měly probíhat mimo průjezdný průřez traťové koleje. Na traťovém úseku probíhaly tyto práce na několika místech. Pracovní skupina pracující cca v km 3,0 byla dle výpovědí strojvedoucích projíždějících daný den po předmětné trati označena zábleskovým světlem. Strojvedoucí tam použil lokomotivní houkačku. Zaměstnanci společnosti RB Management pak pracovali ve dvou skupinách, první skupina v km 7,480 – 7,850, kde strojvedoucí opět použil lokomotivní houkačku, a druhá v km 9,000 – 9,200 předmětné trati. Pracovní činnost této dvoučlenné skupiny spočívala v provádění sond pomocí výkopů bagrem ve vzdálenosti minimálně 4 m od osy traťové koleje. Jeden ze zaměstnanců prováděl výkopy bagrem, druhý zajišťoval pomocné práce.

V době, kdy se k místu vzniku blížil ve 12:26 h vlak R 925, se tento zaměstnanec vzdálil od výkopu, aby vyřídil telefonický hovor. Během tohoto hovoru vstoupil do průjezdného průřezu traťové koleje, po které projížděl vlak R 925. V úrovni místa, kde do koleje vstoupil, jsou ve vzdálenosti cca 7 m od osy koleje listnaté stromy s větvemi téměř až k zemi, které v době ohledání zakrývaly i předmětný bagr, a to až do vzdálenosti 52 m před místem MU (měřeno v ose koleje). Strojvedoucí vlaku tedy nemohl zaměstnance a bagr spatřit dříve, než jeden ze zaměstnanců z prostoru stromů vystoupil. Strojvedoucí zaměstnance poprvé uviděl, když byl uprostřed koleje. Po spatření zaměstnance zavedl rychločinné brzdění ve vzdálenosti 81 m před místem střetu. Zaměstnanec vlak rovněž zaregistroval a uskočil vlevo ve směru jízdy vlaku, přesto však došlo ke střetu.

Při MU došlo k lehkému zranění dělníka, hmotná škoda nevznikla.

### 4.2 Rozbor

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

Zúčastněný strojvedoucí vlaku R 925 byl v době mimořádné události odborně i zdravotně způsobilý, orientační dechovou zkouškou nebyla zjištěna přítomnost alkoholu. HDV vlaku R 925 řídil ze stanoviště strojvedoucího, z něhož byl nejlepší rozhled. Sledoval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností, když zaměstnance pracující v obvodu dráhy veřejnosti přístupném, které viděl, varoval použitím lokomotivní houkačky. Šetřením nebyl prokázán nedostatek v jeho činnosti ani možnost odvrácení střetu.

Dne 4. 9. 2017 proběhlo předání staveniště a projektové dokumentace v úseku km 7,480 – 10,372, společností Spojstav společnosti RB Management, tj. v celém rozsahu dle smlouvy mezi těmito subjekty (viz bod 3.2.4 této ZZ).

Dne 31. 8. 2017 byl jednatel společnosti RB Management seznámen s Identifikací nebezpečí a analýzou rizik společnosti Spojstav a zavázal se seznámit s ní všechny své zúčastněné zaměstnance. Současně se zavázal předat společnosti Spojstav vlastní rizika vyplývající z jejich činnosti na stavbě.

Téhož dne byli dle prezenční listiny *Školení a ověřování znalostí zaměstnanců v oblasti BOZP, požární ochrany a ekologie na stavbě: Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice* a osnovy tohoto školení výše uvedení zaměstnanci seznámeni mj. s:

- minimálními požadavky na BOZP na staveništích;
- používáním návěstí pro organizování a provozování drážní dopravy;
- průjezdným průřezem, nehodami, mimořádnými událostmi, mimořádnostmi;
- seznámením s problematikou stavby – Plán BOZP na stavbě.

Znalosti byly ověřeny ústními dotazy. Dokument je opatřen podpisy 5 výše uvedených zaměstnanců společnosti RB Management.

Ve dnech 5. a 6. 9. je v Denních záznamech obdobný zápis, kde je uvedeno mj.:

- Pracovní doba: 7:00 – 11:00 a 12:00 – 16:00;
- Jména vedoucího prací a dalších 4 zaměstnanců společnosti RB Management;
- Mechanizace: 2x pásové rypadlo;
- Poučení z BOZP provedeno podle Bp1, seznámení s prací;
- Popis prací: přípravné práce – sondy kabelů, kácení křovin. Práce jsou prováděny v km 7,480 – 7,850 a 9,000 – 9,200. Nejedná se o práce v průjezdném průřezu traťové koleje;
- Podpis vedoucího pracovníka.

Dle dokumentu *Prokazatelné denní poučení pracovníka na pracovišti – Stavba: Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice* byl zúčastněný zaměstnanec CPS poučen ve dnech 5. a 6. 9. 2017 následovně:

*Bylo provedeno školení BOZP dle nařízení vlády č. 362/2005 Sb., nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a Bp1, Vyhodnocení rizik ovlivňujících bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci na stavbě „Oprava kabelové trasy a PZS v traťovém úseku Jaroměř – Česká Skalice“. Pracovník je povinen dodržovat BOZP a používat pracovní ochranné pomůcky. Pracovník je seznámen s trvalým zábořem staveniště. Pohyb mimo tyto hranice staveniště je přísně zakázán a povolen jen se svolením vedoucího pracovníka. Pracovník je seznámen s denními výlukami na železnici SŽDC v místě staveniště. Pracovník byl seznámen s polohou inženýrských sítí vedoucích v prostoru staveniště vedoucím a byl proškolen, jak v prostoru těchto inženýrských sítí přizpůsobit svoji pracovní činnost. Pracovník byl seznámen s příjezdovými komunikacemi, pracovní dobou, bezpečnostními přestávkami a denním plánem prací, zároveň byla pracovníkovi vysvětlena požadovaná činnost. Pracovník byl poučen o používání ochranných prostředků při manipulaci s těžkými břemeny při práci s jeřábem apod. Řidiči aut a mechanismů jsou povinni dodržovat bezpečnostní opatření a řídit se pokyny vedoucího pracovníka.*

*Rozsah staveniště, vstupy na staveniště, šatny a sociální zařízení, ohlašovna mimořádných událostí, komunikace, přidělené pracoviště, sklady a skládky, hlášení příchodu a odchodu, kdo provádí kontrolu pracoviště při odchodu z práce, kam se hlásí celkový stav pracovníků, kdo a komu. Hlásit každý úraz vedoucímu prací.*

Poučení provedl vedoucí prací a podepsali všichni zaměstnanci společnosti RB Management.

Dle Úředního záznamu PČR Obvodního oddělení policie Česká Skalice byl zúčastněný zaměstnanec CPS vybaven ochrannými pomůckami, neboť na sobě měl mj. oranžovou reflexní vestu a na nohou měl nízkou pracovní obuv, toto potvrdil ve svém vyjádření i strojvedoucí vlaku R 925.

Společnost RB Management doložila platné Osvědčení o odborné způsobilosti – vykonání odborné zkoušky K-05/2 u vedoucího prací a Osvědčení o odborné způsobilosti – Vstupní školení VŠ-01 u ostatních 4 zaměstnanců.

Šetřením bylo zjištěno, že zaměstnanci společnosti RB Management byli odborně způsobilí k vykonávané práci a byli by odborně způsobilí i k pracovní činnosti související s pohybem zaměstnance po provozované dopravní cestě, pokud by jim byla určena, včetně znalosti rizik z provozování dráhy a drážní dopravy vyplývajících.

Provozovaná dopravní cesta je definovaná jako část dráhy, která je určena k pohybu drážních vozidel, a je v horizontálním směru vymezena hranicemi 2,5 m od osy koleje. Zúčastněný zaměstnanec CPS, který svévolně vstoupil do provozované dopravní cesty a následně do průjezdného průřezu traťové koleje, byl znalý ustanovení SŽDC Bp1, která jsou pro tuto situaci platná, tj. zejména ustanovení čl. 98, 105, 107 a 114 písm. a):

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

*„105. Zaměstnanci nesmějí při jízdě vozidel pobývat ani v sousední koleji a tuto kolej používat pro další chůzi.“;*

*„107. Chůze přímo v koleji je dovolena pouze zaměstnancům vykonávajícím kontrolu stavu kolejí a zařízení (práce na zařízení), je-li tato kontrola součástí jejich pracovních povinností, a ostatním zaměstnancům při přímém plnění pracovních povinností nebo při práci, která přímo vyplývá ze smlouvy uzavřené mezi SŽDC a CPS nebo z ustanovení právních předpisů, technických předpisů a norem. Zaměstnanci musí vždy předpokládat jízdu vozidel.“;*

*„114. Při práci v provozované dopravní cestě je zakázáno:*

*a) vstupovat do provozované dopravní cesty bez soustředění se na provoz, zdržovat se v provozované dopravní cestě bez důvodu přímo souvisejícího s pracovními povinnostmi zaměstnance a přecházet koleje bez rozhlédnutí se na obě strany, ...“.*

Tato ustanovení nerespektoval a „prakticky“ porušil, přestože byl dne 31. 8. 2017 proškolen a při nástupu do směny dne 6. 9. 2017 vedoucím prací prokazatelně poučen (viz výše). Avšak vzhledem k tomu, že dne 6. 9. 2017 byla zaměstnancům společnosti RB Management určena práce v obvodu dráhy veřejnosti přístupném mimo provozovanou dopravní cestu, nemohlo dojít k faktickému porušení těchto ustanovení. Svým jednáním však zaměstnanec CPS nepochybně porušil ustanovení § 4a odst. 1 a § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., když svévolně vstoupil v obvodu dráhy na místo, které nebylo veřejnosti přístupné.

Šetřením bylo zjištěno, že zúčastněný zaměstnanec CPS, přestože byl proškolen a poučen o rizicích a seznámen s technologickými postupy určenými k jejich předcházení,

svévolně nedovoleně dne 6. 9. 2017 ve 12:26 h vstoupil do průjezdného průřezu provozované dopravní cesty, traťové koleje mezi žst. Jaroměř a Česká Skalice v km 9,171 bez soustředění se na provoz a zdržoval se v provozované dopravní cestě při vyřizování telefonického hovoru, tj. bez důvodu přímo souvisejícího s pracovními povinnostmi zaměstnance.

### **4.3 Závěry**

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události byl:

- nedovolený vstup zaměstnance externí společnosti do průjezdného průřezu nevyložené traťové koleje v době jízdy vlaku.

#### **4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou**

Zásadní příčinou mimořádné události byla:

- nepozornost zaměstnance externí společnosti při vzdálení se z určeného pracovního místa za účelem telefonického hovoru.

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

Příčiny mimořádné události způsobené právním rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti nebyly Dražní inspekcí zjištěny.

### **4.4 Doplnující zjištění**

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

U CPS:

- zhotovitel prací, společnost AŽD Praha s. r. o., uzavřel podzhotovitelskou smlouvu a převedl část díla na podzhotovitele, společnost Spojstav spol. s r. o., bez písemného souhlasu SŽDC, čímž porušil ustanovení bodu 6.2 předmětné „Smlouvy o dílo“, provozovatel dráhy však tuto skutečnost akceptoval a o práci společnosti Spojstav spol. s r. o., prokazatelně věděl;
- podzhotovitel prací, společnost Spojstav spol. s r. o., uzavřel podzhotovitelskou smlouvu a převedl část díla na dalšího podzhotovitele, společnost RB Management, bez písemného souhlasu SŽDC, čímž porušil ustanovení bodu 6.1 předmětné „Smlouvy o dílo“.

## **5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ**

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

Provozovatel dráhy a dopravce nepřijali a nevydali žádná opatření. Žádná opatření nevydal ani Drážní úřad.

## **6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ**

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

V Praze dne 12. března 2020

Ing. Jan Novák v. r.  
pověřen řízením pracoviště Praha  
Územního inspektorátu Čechy

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

## 7 PŘÍLOHY



Obr. č. 5: První možnost výhledu na místo vzniku MU – km 8,905

Zdroj: DI



Obr. č. 6: Stromy zakrývající bagr v úrovni místa vzniku MU

Zdroj: SŽDC, upraveno DI