



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nezajištěná jízda (ujetí) odstaveného drážního vozidla
z železniční stanice Praha-Malešice

Čtvrtek, 21. prosince 2023

Accident and incident investigation report

Unsecured movement of the detached rolling stock from Praha-Malešice station

Thursday, 21st December 2023

č. j.: 6-4524/2023/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem. Drážní inspekce se při šetření nezabývá odpovědností za trestný čin nebo správní delikt, a proto ji nelze z této závěrečné zprávy dovozovat. Šetření bylo vedeno nezávisle s cílem zjistit příčiny a okolnosti mimořádné události.

1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

- Vznik události: 21. 12. 2023, 23:57 h.
- Popis události: nezajištěná jízda (ujetí) odstaveného drážního vozidla z železniční stanice Praha-Malešice.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Praha-Malešice, staniční kolej č. 6, km 4,240 (místo začátku nezajištěné jízdy odstaveného drážního vozidla). Následně drážní vozidlo pokračovalo v jízdě přes železniční stanici Praha-Libeň do železniční stanice Praha-Vysočany, kde po ujetí cca 7 km samovolně zastavilo na staniční koleji č. 5 v km 6,583.
- Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); RegioJet a. s. (dopravce odstaveného drážního vozidla).
- Následky: bez újmy na zdraví osob;
hmotná škoda nevznikla.
- Bezprostřední příčina:
- nedostatečné zajištění odstaveného drážního vozidla A-RJ 61 81 28-90 032-0 proti ujetí strojvedoucím posunového dílu, který jej nad rámec svých pracovních povinností vyvěsil od zbytku soupravy na 6. staniční koleji železniční stanice

Praha-Malešice, a dále nezajištění tohoto drážního vozidla proti ujetí dispečerem/posunovačem, který mj. plnil povinnosti vedoucího posunové čety.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Date and time: 21st December 2023, 23:57 (22:57 GMT).
- Occurrence type: unauthorized movement other than SPAD.
- Description: unsecured movement of the detached rolling stock to the operated track.
- Type of train: detached rolling stock.
- Location: Praha-Malešice station, station track No. 6, km 4,240; place of stop the rolling stock was at Praha-Vysočany station, station track No. 5, km 6,583.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
RegioJet a. s. (RU of the detached rolling stock).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0,-
- Causal factor:
- insufficient securing of the detached rolling stock A-RJ 61 81 28-90 032-0 against uncontrolled movement by the train driver of the shunting operation, who beyond the scope of his work duties separate the rolling stock from the rest of the train set on station track No. 6 of Praha-Malešice station, and failure to secure the rolling stock against uncontrolled movement by dispatcher/shunter, who fulfilled the duties of the shunting leader.
- Contributing factor:
- none.
- Systemic factor:
- none.
- Recommendation:
- not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	11
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	11
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	11
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	11
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	11
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	11
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	12
2.9 Interakce se soudními orgány.....	12
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	12
3 POPIS UDÁLOSTI.....	12
3.1 Popis a základní informace.....	12
3.1.1 Popis typu události.....	12
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	12
3.1.3 Popis místa události.....	12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	18
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	18
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	18
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	19
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	20
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	31
3.2 Faktický popis události.....	43
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	43
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	45
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	46
4.1 Úlohy a povinnosti.....	46
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	46
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	65
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	65
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	65
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	66
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	66
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	66
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	66
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	66

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	66
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	67
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	67
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	69
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	69
4.3 Lidské faktory.....	69
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	69
4.3.2 Pracovní faktory.....	69
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	69
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	70
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	70
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	70
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	70
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	71
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	71
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	71
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	71
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	71
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	71
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	71
5 ZÁVĚRY.....	72
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	72
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	73
5.3 Doplnující zjištění.....	73
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	75
PŘÍLOHY.....	76

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
EDD	elektronický dopravní deník
GSM-R	global system for mobile communication for railway (globální systém mobilní komunikace pro železnici)
HDV	hnací drážní vozidlo
JOP	jednotné obslužné pracoviště
KÚ	kolejový úsek
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
MRS	místní rádiová síť
MU	mimořádná událost
OŘ	oblastní ředitelství
OUZZ	organizace udržující zabezpečovací zařízení
PO	provozní obvod
PKP	Polskie Koleje Państwowe S.A.
PMD	posun mezi dopravami
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
RJ	RegioJet, a. s.
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
SK	staniční kolej
SMV	síť manipulace vlaku
SŘ	staniční řád
STE	síť technologická
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TD	traťový dispečer
TK	traťová kolej
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UTZ	určené technické zařízení
ÚI	územní inspektorát
VOS	všeobecná operativní síť
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZOZ	zvláštní odborná způsobilost
ZR	základnová radiostanice
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky
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 účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
Nařízení komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762	„NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010“, ve znění účinném v době vzniku MU
Prováděcí nařízení komise (EU) 2019/773	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/773 ze dne 16. května 2019, o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí 2012/757/EU
Metodický pokyn ke stanovení brzdícího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla	pokyn DÚ, č. j.:DUCR-60946/21/Pr, „Metodický pokyn ke stanovení brzdícího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěsní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽDC (ČD) Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ PPD-7/2022	vnitřní předpis – pokyn provozovatele dráhy SŽ, „SŽ PPD-7/2022 Pokyn provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy; Organizační opatření pro zajištění přechodu na nové předpisy SŽ D1 Část první, SŽ D3 a SŽ D4“, ve znění Změny č. 1, tj. ve znění účinném v době vzniku MU

SŘ žst. Praha-Libeň	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Praha-Libeň“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŘ žst. Praha-Malešice	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Praha-Malešice“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŘ žst. Praha-Vysočany	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Praha-Vysočany“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis SŽ Provozní řád MRS PO Praha hl. n.	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Provozní řád místních rádiových sítí PO Praha hlavní nádraží“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis RJ-B02	vnitřní předpis dopravce RJ, „B02 Předpis pro údržbu ŽKV“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis 03 RJ-PZZOZ	vnitřní předpis dopravce RJ, „03 RJ-PZZOZ PŘEDPIS O ZAJIŠTĚNÍ ZDRAVOTNÍ A ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI OSOB PŘI PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis 04 RJ-PPDD	vnitřní předpis dopravce RJ, „04 RJ-PPDD PŘEDPIS PRO PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis 05 RJ-PPOBZ	vnitřní předpis dopravce RJ, „05 RJ-PPOBZ PŘEDPIS PRO PROVOZ A OBSLUHU BRZDOVÝCH ZAŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍCH KOLEJOVÝCH VOZIDEL“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis 09 RJ-POS DR	vnitřní předpis dopravce RJ, „09 RJ-POS DR PŘEDPIS PRO OBSLUHU A SPRÁVU DAT RYCHLOMĚŘŮ“, ve znění účinném v době vzniku MU
předpis RJ – Provozní řád rádiových sítí na tratích SŽ	vnitřní předpis dopravce RJ, „PROVOZNÍ ŘÁD RADIOVÝCH SÍTÍ NA TRATÍCH SŽ“, ve znění účinném v době vzniku MU

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 22. 12. 2023.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a dopadů mimořádné události na bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy, a to na základě oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

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

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 1x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha;
1x inspektor ÚI Brno.

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 potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy a dopravce.

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

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

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 MU včetně zúčastněných DV, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- analýza dat zaznamenaných technologickými počítači SZZ žst. Praha-Malešice, Praha-Libeň a Praha-Vysočany;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- analýza vysvětlení na MU zúčastněných osob podaných zaměstnavateli a DI;
- v rámci šetření lidského faktoru použití metody SHELL a Reasonova modelu.

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

Mechanický registrační rychloměr HDV CZ-RJ 92 54 2 740 832-1 (dále též 740 832-1), se kterým byl v žst. Praha-Malešice prováděn posun s DV, vč. později ujetého DV A-RJ 61 81 28-90 032-0 Bmpz (dále jen 61 81 28-90 032-0 nebo také jen ujeté DV) nezaznamenával správně stanovené veličiny. Rychloměrný proužek nebyl při stání posouván v závislosti na čase a při pohybu HDV v závislosti na ujeté dráze (viz body 4.2.4 a 5.3 této ZZ). Výše uvedené mělo za následek nemožnost zjištění přesného času uvedení posunového dílu do pohybu při posledním posunu s DV ze 6. na 8. SK, v rámci kterého bylo později ujeté DV ponecháno na 6. SK. Uvedený problém se podařilo řešit pomocí archivu dat SZZ.

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: nezajištěná jízda DV.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 21. 12. 2023.

Čas: 23:57 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, žst. Praha-Malešice, 6. SK, km 4,240 – místo začátku nezajištěné jízdy DV.

Místo zastavení ujetého DV, žst. Praha-Vysočany, 5. SK, km 6,583.

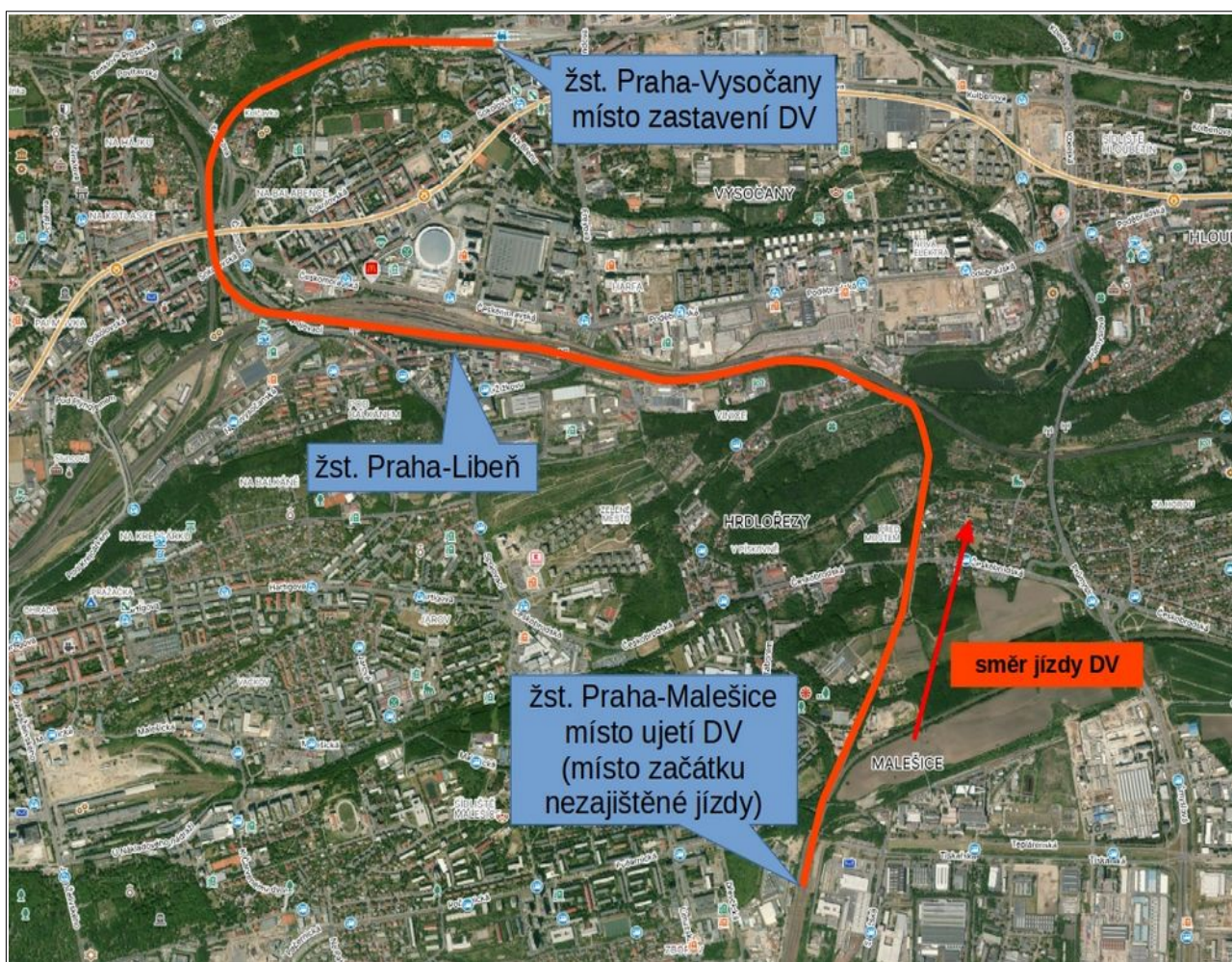
GPS souřadnice: [50.0817986N, 14.5152000E](#) – místo začátku nezajištěné jízdy DV.

GPS souřadnice: [50.1120967N, 14.4983861E](#) – místo konce nezajištěné jízdy DV.

3.1.3 Popis místa události

Žst. Praha-Malešice leží na dráze železniční, kategorie celostátní, v km 4,260 tratí:

- Praha-Hostivař – Praha-Vysočany, která je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná;
- Praha-Běchovice – Odb. Závodiště, která je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.



Obr. č. 1: Zobrazení ujeté dráhy nezajištěné jízdy ujetého DV

Zdroj: Mapy.cz, úprava DI

Nezajištěnou jízdou DV 61 81 28-90 032-0 byla uskutečněna jízda na dráhách železničních, kategorie celostátní, Praha-Běchovice – Praha-Malešice, Praha-Libeň – Praha-Malešice, Kolín – Praha-Libeň, Praha-Libeň – Praha-Vysočany, Balabenka odbočka – Praha-Vysočany a Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. Jeho jízda byla započata v žst. Praha-Malešice na 6. SK v km 4,240, pokračovala přes žst. Praha-Libeň a byla ukončena samovolným zastavením v žst. Praha-Vysočany na 5. SK v km 6,583 (viz Obr. č. 1 této ZZ).

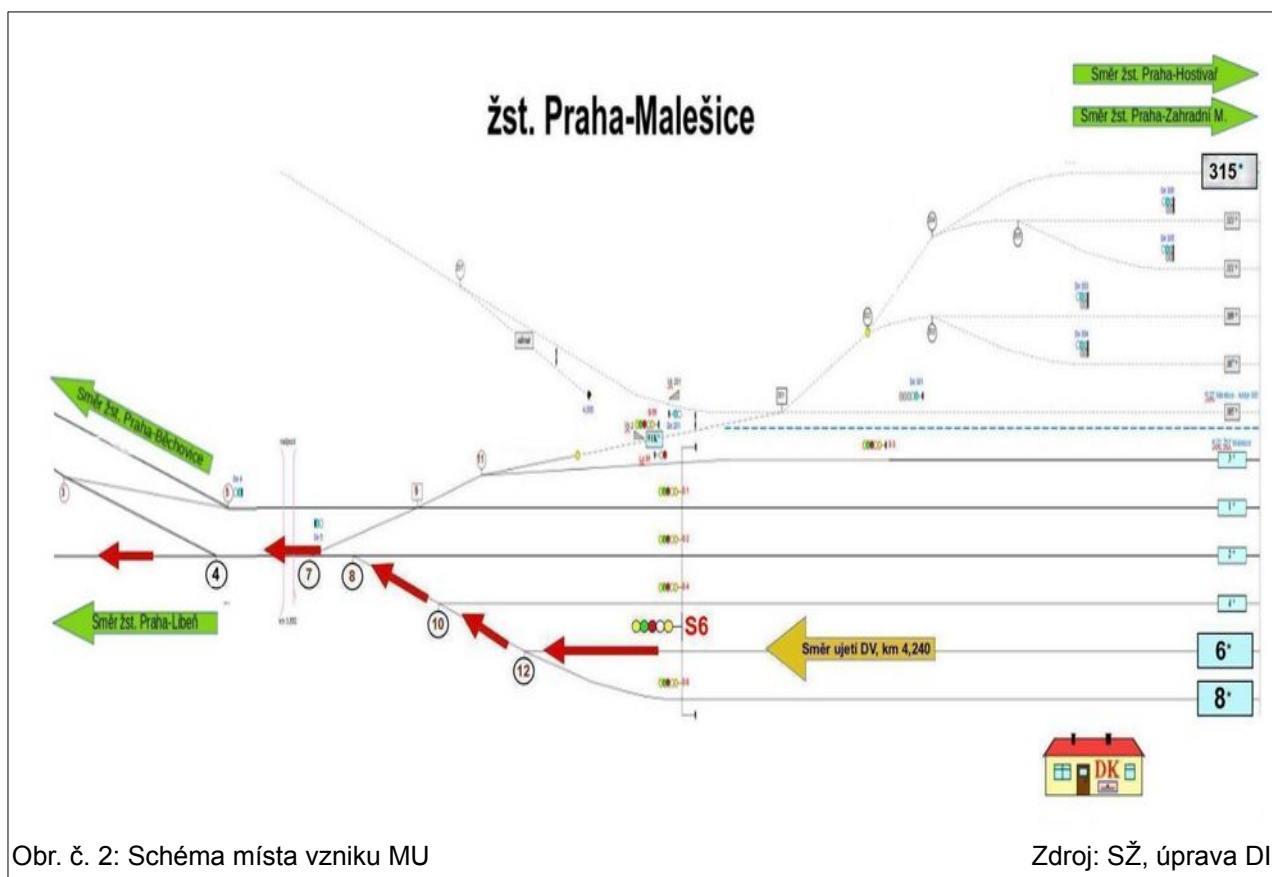
Při ohledání bylo postupováno ve čtyřech fázích, kdy v první fázi byl ohledán stav SZZ žst. Praha-Malešice, ve druhé fázi byly ohledány prvky infrastruktury v žst. Praha-Malešice v úseku dráhy ve směru jízdy ujetého DV 61 81 28-90 032-0 zahrnující 6. SK a výhybky č. 12, 10, 8, 7, ve třetí fázi byla ohledána odstavená DV na 6. a 8. SK vč. HDV 740 832-1 zúčastněného na předchozím posunu ujetého DV, ve čtvrté fázi bylo ohledáno ujeté DV stojící v žst. Praha-Vysočany v konečném postavení po vzniku MU.

Ohledáním místa MU bylo mj. zjištěno:

Stav infrastruktury v žst. Praha-Malešice:

ujeté DV 61 81 28-90 032-0 bylo před vznikem MU – začátkem nezajištěné jízdy odstaveno a odvěšeno na 6. SK, a to po jeho předchozím přestavení v soupravě vlaku Sv 98033, který v žst. Praha-Malešice ukončil svou jízdu, ze 2. SK na 6. SK;

- 6. SK byla ve směru jízdy ujetého DV vedena v přímém směru a před úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla (dále jen odjezdové návěstidlo) S6 v mírném pravém oblouku;
- ujetým DV byla projeta část 6. SK od km 4,240 po odjezdové návěstidlo S6, přičemž tato kolej nebyla následkem vzniku MU nijak poškozená;
- ujetým DV projeté výhybky č. 12, 10, 8 a 7 libeňského/běchovického zhlaví byly vybaveny elektrickými přestavníky s hákovými závěry jazyků. Výhybky byly přestavovány ústředně výpravčím z DK. Výhybka č. 10 nebyla následkem vzniku MU poškozená, výhybky č. 12, 8 a 7 byly násilně přestaveny (rozříznuty). Za přítomnosti DI byla provedena zaměstnanci provozovatele dráhy (pohotovostí OUZZ) jejich kontrola, přezkoušení, u výhybek č. 12, 8 a 7 západková zkouška s výsledkem vyhovělo a se závěrem „zařízení v provozuschopném stavu“.



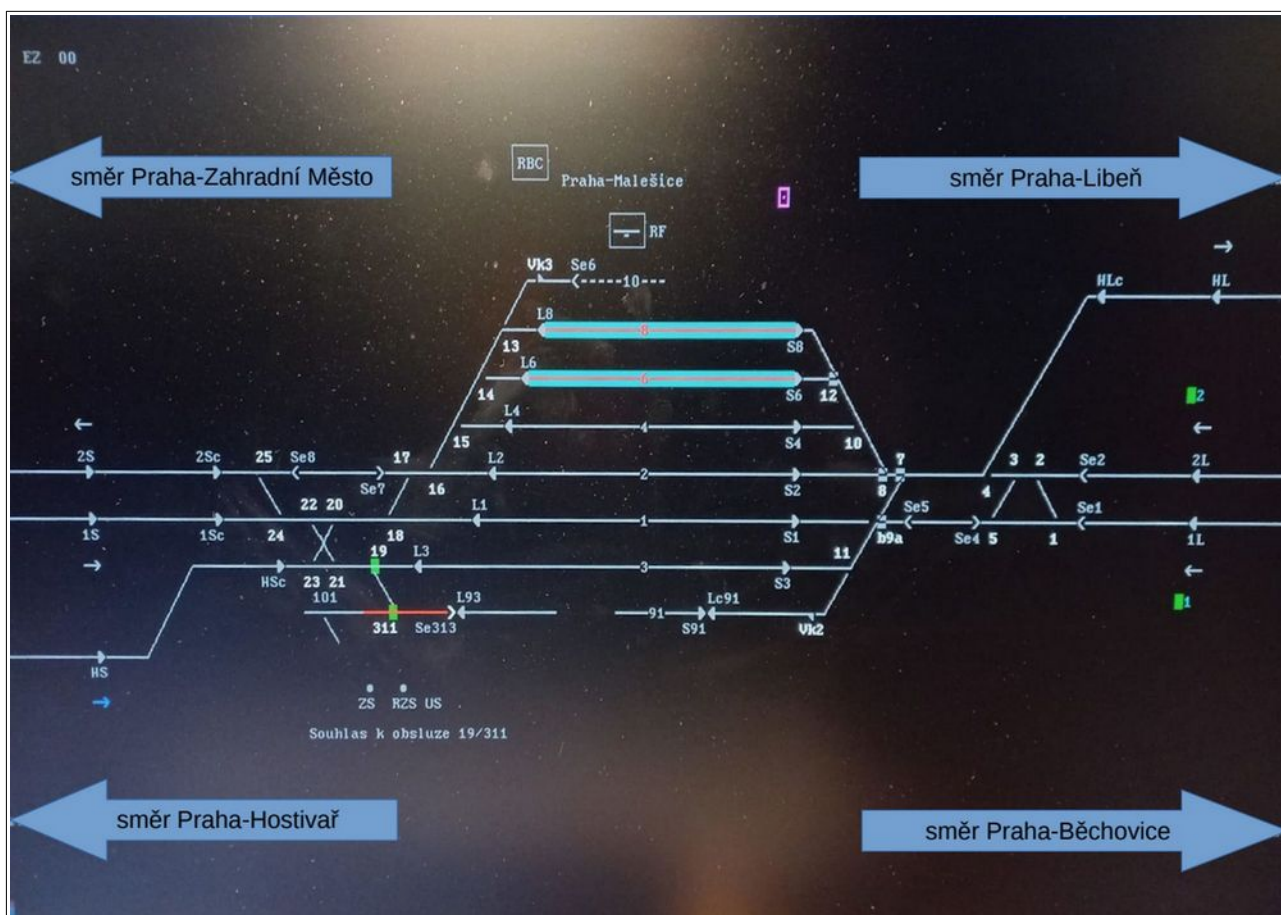
Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: SŽ, úprava DI

Stav zabezpečovacího zařízení:

- žst. Praha-Malešice byla mimo obvod vlečkového kolejiště vybavena SZZ 3. kategorie typu ESA 44 ovládaným z JOP, obsluhovaným v době vzniku MU

- místně z pracoviště v DK žst. Praha-Malešice. Obvod vlečkového kolejiště byl vybaven SZZ reléovým s číslicovou volbou typu AŽD 71;
- v době vzniku MU nebyla provozovatelem dráhy v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení žst. Praha-Malešice evidována žádná porucha;
- ze záznamů archivů SSZ žst. Praha-Malešice bylo prvotním šetřením zjištěno, že odstavené a odvěšené DV 61 81 28-90 032-0 ujelo ze 6. SK, pokračovalo přes libeňsko/běchovické zhlaví a záhlaví směrem do žst. Praha-Libeň, tj. na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň;
- na monitoru JOP žst. Praha-Malešice (Obr. č. 3) bylo indikováno:
 - obsazení 6. a 8. SK a dále výhybkového úseku „V311“ (výhybky č. 311), který neměl žádnou souvislost se vznikem MU – výhybkový úsek byl obsazen posunovým dílem dopravce RJ, který prováděl posun s jinou soupravou DV. Ostatní KÚ byly indikovány jako volné a bez závěru jízdní cesty,
 - ztráta dohledu koncové polohy výhybek č. 12, 8 a 7/9b,
 - udělení traťového souhlasu mezi žst. Praha-Malešice a žst. Praha-Libeň ve směru jízdy vlaků do žst. Praha-Libeň;



Obr. č. 3: Reliéf kolejiště žst. Praha-Malešice zobrazený na monitoru SZZ

Zdroj a úprava: DI

- na ovládacím panelu RZZ žst. Praha-Malešice bylo červenými průsvitkami indikováno obsazení výhybkového úseku „V311“ (výhybky č. 311), který neměl žádnou souvislost se vznikem MU (viz výše). Dále bylo indikováno obsazení

307. SK, 309. SK, 311. SK, 313. SK a 315. SK a postavení posunové cesty od seřadovacího návěstidla Se313 na obsazenou 307. SK. Bílými průsvitkami výhybkového úseku „V101“ (výhybky č. 101) byl indikován ještě nezrušený závěr předchozí úvratové posunové cesty.

Stav DV:

- ujeté DV 61 81 28-90 032-0 přijelo do žst. Praha-Malešice dne 21. 12. 2023 zařazené v soupravě vlaku Sv 98033;
- zaměstnancem dopravce RJ byla předložena vlaková dokumentace „Sestava vlaku 98033“, ze které vyplývá původní sestava vlaku:

Druh DV	Číslo DV
HDV	CZ-RJ 92 54 2 740 832-1 – vlakové HDV (po ukončení jízdy vlaku posunující HDV)
HDV	CZ-RJ 91 54 7 162 120-0 (nebrzděné), (dále jen 162 120-0)
DV	A-RJ 61 81 20-90 021-1 Bmpz (dále jen 61 81 20-90 021-1)
DV	D-RJ 61 80 19-91 530-4 Avmz (dále jen 61 80 19-91 530-4) / 61 81 19-90 012-3 *)
DV	A-RJ 61 81 50-71 002-7 Bcmz (dále jen 61 81 50-71 002-7)
DV	A-RJ 61 81 18-91 005-7 Ampz (dále jen 61 81 18-91 005-7)
DV	A-RJ 61 81 28-90 032-0 Bmpz (dále jen 61 81 28-90 032-0)
HDV	CZ-RJP 91 54 7 388 214-9 (dále jen 388 214-9)

*) v sestavě uvedeno DV 61 81 19-90 012-3, ve skutečnosti místo něj bylo v soupravě vlaku zařazeno DV 61 80 19-91 530-4.

- HDV 740 832-1 zúčastněné na posledním sjednaném posunu s posunovým dílem, ve kterém bylo zařazeno později ujeté DV 61 81 28-90 032-0, bylo v době ohledání odstaveno na 8. SK žst. Praha-Malešice (bylo neaktivní) a zajištěno proti ujetí a neoprávněnému vstupu do vozidla. V kabině strojvedoucího se nacházela „Kniha předávky HV Loktagebuch“ a „KNIHA OPRAV 740 832-1“ (dále jen Kniha oprav). Bylo provedeno vyjmutí rychloměrného proužku, kdy bylo zjištěno, že mechanický registrační rychloměr od výrobce Laboratorní přístroje Praha, typ 662A, číslo 88676, nezaznamenával správně stanovené údaje (veličiny), viz bod 4.2.4 této ZZ;
- v době ohledání byly 6. SK a 8. SK žst. Praha-Malešice obsazeny odstavenými DV následujícím způsobem (DV jsou uváděna ve směru od staniční budovy k libeňskému/běchovickému zhlaví):

6. SK:

	Druh DV	Číslo DV
1.	HDV	388 214-9

○ **8. SK:**

	Druh DV	Číslo DV
1.	DV	61 81 59-90 066-0
2.	DV	61 81 18-95 033-5
3.	DV	61 81 50-71 002-7
4.	DV	61 80 19-91 530-4
5.	DV	61 81 18-91 005-7
6.	DV	61 81 20-90 021-1
7.	HDV	162 120-0
8.	HDV	740 832-1 (posunující HDV)

Stav ujetého DV 61 81 28-90 032-0:

- DV v konečném postavení po vzniku MU stálo v žst. Praha-Vysočany na 5. SK, a to stranou představku s ruční brzdou, tzn. přední stranou DV ve směru nezajištěné jízdy, v km 6,583. DV bylo zajištěné proti ujetí zarážkami, které položil výpravčí 2 žst. Praha-Libeň;
- na DV nebylo zjištěno žádné zjevné poškození;
- DV nebylo při ohledání obsazeno osobami (pozn. DI: a to ani v době vzniku MU);
- na vnitřní stěně představku bez ruční brzdy manometr tlaku vzduchu v brzdovém válci indikoval tlak 0 bar, manometr tlaku vzduchu v potrubí samočinné tlakové brzdy (dále jen v hlavním potrubí) indikoval tlak 0 bar;
- všechny spojkové kohouty hlavního potrubí a napájecího potrubí DV byly v uzavřené poloze, která byla aretována;
- na venkovní boční straně DV byl dvojkénkový ukazatel stavu kotoučové brzdy „zabrzděno-odbrzděno“, který indikoval zelenou barvou stav „odbrzděno“. Rukojeť přestavovače G-P-R-R+Mg byla přestavena do polohy „R+Mg“. Ruční brzda vozu nebyla utažena;
- rukojeť vypínacího ústrojí brzdy byla ve svislé poloze – zapnuto;
- šroubovka byla zavěšena na háku vlastního táhla.

Povětrnostní podmínky: venkovní teplota +5°C, noční doba, umělé osvětlení kolejiště, zataženo – po dešti, mírný vítr, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: 6. SK žst. Praha-Malešice se nacházela na spádu 2,8 ‰ (dle SŘ žst. Praha-Malešice na rozhodném spádu 5 ‰), v úrovni okolního terénu. Geografické údaje neměly souvislost se vznikem MU.

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

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Škoda na DV, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU bylo dne 22. 12. 2023 přerušeno provozování drážní dopravy v žst. Praha-Malešice v době 0:02 h do 4:05 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy SŽ:

- výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice, zaměstnanec SŽ;
- výpravčí „B“ žst. Praha-Malešice, zaměstnanec SŽ;
- výpravčí 1 žst. Praha-Libeň, zaměstnanec SŽ;
- výpravčí 2 žst. Praha-Libeň, zaměstnanec SŽ;
- traťový dispečer 614 sálu 3B CDP Praha (dále jen TD 614 CDP Praha), zaměstnanec SŽ.

Dopravce RJ:

- strojvedoucí posunového dílu, zaměstnanec RJ;
- dispečer vykonávající i činnosti vedoucího posunové čety za zaměstnance, který na směnu nenastoupil (dále jen dispečer/posunovač), zaměstnanec RJ.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Praha-Běchovice – Praha-Malešice, Praha-Libeň – Praha-Malešice, Kolín – Praha-Libeň, Praha-Libeň – Praha-Vysočany, Balabenka odbočka – Praha-Vysočany a Lysá nad Labem – Praha-Vysočany byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Držitelem DV 61 81 28-90 032-0 a dopravcem při prováděném posunu, odstavení a zajištění DV proti ujetí v žst. Praha-Malešice byl RJ, se sídlem náměstí Svobody 86/17, Brno, PSČ 602 00.

Drážní doprava byla při posunu, odstavení a zajištění DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí na 6. SK provozována na základě Smlouvy o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách číslo: PDD 9192/22, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem RJ dne 20. 4. 2022, s účinností od 26. 4. 2022.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Ujeté DV 61 81 28-90 032-0 s označením Bmpz bylo čtyřnápravovým vozem, typu 28-90, 2. vozové třídy, určeným k mezinárodní přepravě cestujících dle Úmluvy o vzájemném používání osobních a zavazadlových vozů v mezinárodní přepravě (Úmluva RIC), s maximální konstrukční rychlostí 200 km.h⁻¹. Jeho vlastníkem i provozovatelem byla společnost RegioJet, a. s. DV mělo 48 míst k sezení, hmotnost (prázdného vozu) 45 t, délku přes nárazníky 26,4 m, rozvor podvozků 19,4 m, podvozky typu MD 36.7. DV bylo vystrojeno průběžnou samočinnou tlakovou brzdou systému Knorr – kotoučovou brzdou, magnetickou kolejnicovou brzdou, záchrannou brzdou, ruční brzdou, zařízením pro překlenutí záchranné brzdy, kompletní elektropneumatickou výstrojí brzdy a protismykovým zařízením. Brzdicí váha vozu vyznačená na štítku přestavovače pro režim brzdění R+Mg byla 109 t, pro režim brzdění R se zapnutým potrubním zrychlovačem byla 77 t, pro režim brzdění R bez potrubního zrychlovače byla 74 t, pro režim brzdění P byla 53 t a pro režim brzdění G byla 44 t. Brzdicí váha ruční brzdy vozu byla dle nápisu na voze 8 t a zajišťovací síla ruční brzdy 9 kN.

DV 61 81 28-90 032-0 bylo vyrobeno v roce 1972 a pro provoz schváleno německým bezpečnostním úřadem v oblasti bezpečnosti železnic Eisenbahn Bundesamt (EBA), a to pod označením Bpwmz^{125.3} 61 80 28-90 349-9 D-DB. V roce 2020 bylo DV na žádost dopravce RJ registračním úřadem Rakouské republiky Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft GmbH přeregistrováno a zapsáno dne 17.12. 2020 v národním (rakouském) rejstříku vozidel a současně bylo zapsáno v Evropském registru vozidel European Vehicle Number (dále jen EVH), přičemž mu bylo přiděleno číslo A-RJ 61 81 28-90 032-0 Bmpz.

Dle § 43 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném od 1. 7. 2020 (tedy v době zápisu DV 61 81 28-90 032-0 do EVH), HDV a DV tažená, s rychlostí nad 160 km.h⁻¹ na dráhách železničních, musela mít technickou způsobilost kromě prokázané shody se schváleným typem ještě ověřenou drážním správním úřadem.

Na základě tohoto ověření vydal drážní správní úřad průkaz způsobilosti vozidla. Protože DV 61 81 28-90 032-0 (61 80 28-90 349-9 D-DB) bylo schváleno v členském státě EU, nemuselo dle § 43b odst. 1 uvedeného zákona splňovat podmínku stanovenou v § 43 odst. 1, a mohlo tedy být v České republice provozováno bez průkazu způsobilosti. Údržba DV byla subjektem odpovědným za údržbu, kterým byla společnost RJ, prováděna dle předpisu 02 RJ-B02. Poslední pravidelná technická kontrola DV 61 81 28-90 032-0 byla provedena dne 26. 5. 2023 se závěrem „Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách“, s platností 1 rok, přičemž poslední funkční zkoušky pneumatické brzdy byly na DV vykonány ve dnech 28. 8. 2023 v rámci vyvazovací opravy podvozků a 26. 10. 2023 v rámci prohlídky subjektem odpovědným za údržbu označené písmenným kódem „BC“.

Ujeté DV:				Režim brzdění:
Délka (m):	26,4	DV:	61 81 28-90 032-0	-
Počet náprav:	4			
Hmotnost (t):	45			
Potřebná brzdicí procenta (%):	-			
Skutečná brzdicí procenta (%):	-			
Chybějící brzdicí procenta (%):	-			
Způsob brzdění:	-			

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Praha-Malešice ležela na dráze železniční, kategorie celostátní, v km 4,260 tratí:

- Praha-Hostivař – Praha-Vysočany (TTP 525F), která byla v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná,
- Praha-Běchovice – Odb. Závodiště (TTP 525G), která byla v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná,

které byly elektrizované (elektrifikované) stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV. Žst. Praha-Malešice byla v době vzniku MU vstupní stanicí do dálkově řízené oblasti CDP Praha: Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo) a Praha-Uhřetěves – Praha-Vršovice.

Žst. Praha-Malešice byla dopravnou přednostního směru mj. do žst. Praha-Libeň pro TK Praha-Malešice – Praha-Libeň. Žst. Praha-Malešice byla vybavena ZZ 3. kategorie typu ESA 44, ovládaným výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice z JOP, které umožňovalo vjezdy/odjezdy na/z 1., 2., 3., 4., 6., 8. a 10. SK a dále obsluhu odjezdových návěstidel S91 a L93, s vazbou na obsluhu vlečky (Vlečka Teplárna Malešice a Pošta Praha 022), kterou obsluhoval zaměstnanec – výpravčí „B“ žst. Praha-Malešice prostřednictvím RZZ typu AŽD71 s číslicovou volbou. Výpravčí „A“ a výpravčí „B“ byli vzájemně zastupitelní a střídali se po 6 h výkonu služby. Na směně dne 21./22. 12. 2023 probíhalo střídání výpravčích v době od 23:55 h dne 21. 12. 2023 do 0:02 h dne 22. 12. 2023, tzn. v době vzniku MU. Stanoviště výpravčích se nacházelo v DK.

Výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice měl v náplni práce mj.:

- provádět obsluhu zabezpečovacího zařízení ESA 44 z JOP v žst. Praha-Malešice;
- vést dopravní dokumentaci v aplikaci EDD;
- sjednávat jízdy vlaků a PMD v přilehlých mezistaničních úsecích;
- sjednávat a organizovat jízdy posunových dílů ve svém obvodu;
- sepisovat a doručovat vlakům písemné rozkazy;
- provádět obsluhu PC ASDEK (diagnostika kolejových vozidel);
- plnit funkci ohlašovacího pracoviště a provádět prvotní telefonické hlášení MU dle Ohlašovacího rozvrhu;
- sledovat jízdy vlaků při jejich vjezdu, odjezdu a průjezdu v žst. Praha-Malešice.

Výpravčí „B“ žst. Praha-Malešice měl v náplni práce mj.:

- provádět obsluhu RZZ v žst. Praha-Malešice;
- sjednávat jízdy vlaků a jízdy posunových dílů na/z vlečkového kolejiště s výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice;
- sjednávat a organizovat jízdy posunových dílů ve svém obvodu.

Prostředky pro zjišťování volnosti KÚ v žst. Praha-Malešice byly zajištěny kolejovými obvody, mimo úseků „V32-34“, „V33-35“ a „91K“, kde byly pro zjišťování volnosti použity počítače náprav PNS-03 a úseku „HLKII“, kde byly použity počítače náprav AZF Frauscher.

SZZ žst. Praha-Malešice typu ESA 44, které bylo uvedeno do provozu v roce 2023, mělo v době vzniku MU platný „Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení“ evidenční číslo PZ 1743/23-E.46, vydaný DÚ dne 9. 10. 2023, s platností do 9. 10. 2024.

DV 61 81 28-90 032-0 ujelo ze 6. SK žst. Praha-Malešice, která byla stavebně vymezena námezíky výhybek č. 12 a 14, její užitečná délka 512 m byla vymezena odjezdovými návěstidly S6 a L6. Po dopravní stránce se jednalo o dopravní kolej primárně určenou pro vjezdy, odjezdy a průjezdy vlaků, s trakčním vedením v celé její délce. Výhybky č. 12, 10, 8 a 7 v žst. Praha-Malešice, kterými uvedené DV projelo, byly vybaveny elektrickými přestavníky, opatřeny hákovými závěry jazyků a byly přestavovány ústředně výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice z dopravní kanceláře.

Mezistaniční úsek žst. Praha-Malešice – žst. Praha-Libeň byl vybaven TZZ 3. kategorie, automatické hradlo AH s traťovým souhlasem a prostou blokovou podmínkou. Volnost KÚ byla zjišťována kolejovými obvody.

Žst. Praha-Libeň ležela na dráze železniční, kategorie celostátní, v km 404,485 mj. trati Praha-Vysočany – Praha-Hostivař (TTP 525F), která byla v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná a elektrizovaná (elektrifikovaná) stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV. Žst. Praha-Libeň byla v době vzniku MU stanicí přednostního směru do žst. Praha-Vysočany pro TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany. Stanice byla rozdělena na obvody:

- Jižní objezd a Osobní nádraží, který byl mj. tvořen 5., 5a. a 103. SK;
- Seřaďovací obvod, který byl mj. tvořen 110. SK;
- Nákladový obvod, který byl tvořen skupinou manipulačních kolejí a spojovací kolejí č. 91;
- Obvod Vítkov.

Žst. Praha-Libeň byla vybavena SZZ 3. kategorie typu ESA 33 (ESA 11 s panely EIP). V základním stavu byla obsluha zabezpečovacího zařízení žst. Praha-Libeň prováděna traťovým dispečerem CDP Praha. Obsluhu zabezpečovacího zařízení žst. Praha-Libeň, mimo Nákladový obvod, bylo též možno provádět místně z DK, tj. z PPV Praha-Libeň. V době jízdy ujetého DV bylo zabezpečovací zařízení obsluhováno výpravčím 1 žst. Praha-Libeň z PPV Praha-Libeň. Nákladový obvod byl řízen výpravčím 2 žst. Praha-Libeň. Pro spolupůsobení zabezpečovacího zařízení a DV byly použity KÚ tvořené kolejovými obvody a počítači náprav. SZZ žst. Praha-Libeň bylo vyrobeno v roce 2011, mělo v době

vzniku MU platný „Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení“, evidenční číslo PZ 373/12-E.46, vydaný DÚ dne 14. 1. 2013, s platností prodlouženou dne 24. 11. 2023 na dobu neurčitou.

Výpravčí 1 žst. Praha-Libeň měl v náplni práce mj.:

- plnit funkci výpravčího na PPV, kdy po vzájemné domluvě s TD 614 CDP Praha přebíral dálkové řízení v žst. Praha-Libeň;
- obsluhovat zabezpečovací zařízení a vést dopravní dokumentaci;
- řídit a organizovat vlakovou dopravu v řízeném obvodu;
- organizovat a řídit posunové práce ve stanici (vyjma Nákladového obvodu);
- sjednávat a řídit jízdy DV na/z vlečky „ČD, a. s. - Praha Libeň“ v Obvodu Vítkov.

Výpravčí 2 žst. Praha-Libeň měl v náplni práce mj.:

- obsluhou SZZ stavět posunové cesty v Nákladovém obvodu a na směrových kolejích č. 51 až 64, včetně výtažných kolejí A, B;
- spolupracovat s provozním dispečerem a zajišťovat plnění operativních příkazů.

Výhybky v žst. Praha-Libeň, kterými ujeté DV projelo, byly vybaveny elektrickými přestavníky, opatřeny čelistovými závěry jazyků a byly v době jízdy ujetého DV přestavovány ústředně výpravčím 1 žst. Praha-Libeň z JOP Praha-Libeň.

Mezistaniční úsek žst. Praha-Libeň – žst. Praha-Vysočany byl vybaven TZZ 3. kategorie, typu ITZZ AH, s jedním prostorovým oddílem v obou směrech, integrovaným do SZZ žst. Praha-Libeň.

Žst. Praha-Vysočany ležela na dráze železniční, kategorie celostátní, mj. v km 6,577 trati Praha-Hostivař – Praha-Vysočany (TTP 525F), která byla v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná a elektrizovaná (elektrifikovaná) stejnosměrnou napájecí soustavou s napětím 3 kV. Žst. Praha-Vysočany byla v době po vzniku MU stanicí v dálkově řízené oblasti CDP Praha: Praha-Uhřetěves – Mstětice (mimo) a vstupní stanicí do dálkově řízené oblasti CDP Praha: Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo).

Žst. Praha-Vysočany byla vybavena SZZ 3. kategorie typu ESA 44 ovládaným na pracovišti pro dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení z JOP traťovým dispečerem 614 CDP Praha (v době jízdy ujetého DV) nebo z JOP na pracovišti Praha hlavní nádraží – výpravčím PPV 2. SZZ žst. Praha-Vysočany, které bylo uvedeno do provozu v roce 2022, mělo v době vzniku MU platný „Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení“, evidenční číslo 2876/22-E.46, vydaný DÚ dne 5. 12. 2022, s platností prodlouženou dne 8. 12. 2023 do 2. 12. 2024.

Výhybky v žst. Praha-Vysočany, kterými ujeté DV projelo, byly vybaveny elektrickými přestavníky, opatřeny čelistovými závěry jazyků a byly přestavovány ústředně z JOP CDP Praha traťovým dispečerem 614. Ujeté DV 61 81 28-90 032-0 v konečném postavení po vzniku MU zastavilo na 5. SK, která byla stavebně vymezena námezníky výhybek č. 22 a 11, její užitečná délka 770 m byla vymezena odjezdovými návěstidly L5 a S5. Jednalo se o dopravní kolej určenou primárně pro vjezdy, průjezdy nebo odjezdy vlaků, s trakčním vedením v celé její délce.

Traťový dispečer 614 CDP Praha mj. organizoval a řídil drážní dopravu na traťových kolejích v úseku Praha-Vysočany – Praha-Libeň (mimo) a v přiděleném obvodu žst. Praha-Vysočany, odbočka Balabenka a výhybna Skály.

Analýzou archivních dat činnosti SZZ žst. Praha-Malešice relevantních jak do doby vzniku MU, tak po jejím vzniku, zaznamenaných technologickým počítačem č. 1, která obsahovala také data o úkonech prováděných výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice, ze dne 21. a 22. 12. 2023, bylo mj. zjištěno:

Čas SZZ	Popis stavů dle archivu SZZ žst. Praha-Malešice
21. 12. 2023	
• 18:47:33 h	vlak Sv 98033, ve kterém bylo zařazeno také (později ujeté) DV 61 81 28-90 032-0, vjel celý na 2. SK (po zastavení se změnil na posunový díl pro potřeby přestavení na 6. SK, resp. jeho dalšího rozposunování);
• 18:49:36 h	posunový díl uvolnil 2. SK, a to směrem na záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice;
• 18:54:06 h	posunový díl vjel celý na 6. SK, a to při posunu ze záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice na 6. SK;
• ...	...
• 22:02:55 h	normální obsluhou SZZ byly zadány úkony pro jízdu posunového dílu ze 6. SK na záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice. O 13 s později (ve 22:03:08 h) po automatickou činností SZZ provedeném závěru jízdní (posunové) cesty (dále jen posunová cesta) byla postavena příslušná posunová cesta. Odjezdové návěstidlo S6 začalo návěstit návěst „Posun dovolen“;
• 22:03:46 h	přední část posunového dílu minula úroveň odjezdového návěstidla S6. <u>Pozn. DI:</u> posunový díl byl tažen HDV 740 832-1 a dále sestaven ze čtyř DV: HDV 162 120-0, DV 61 81 20-90 021-1, DV 61 80 19-91 530-4, DV 61 81 50-71 002-7. 6.SK zůstala obsazená DV 61 81 18-91 005-7, později ujetým DV 61 81 28-90 032-0 a HDV 388 214-9;
• 22:04:53 h	posunový díl vjel celý na záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice za seřadovací návěstidlo Se2;
• 22:05:03 h	normální obsluhou SZZ byly zadány úkony pro jízdu posunového dílu zpět ze záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice od seřadovacího návěstidla Se2 na 8. SK. O 4 s později (ve 22:05:07 h) po automatickou činností SZZ provedeném závěru posunové cesty byla postavena příslušná posunová cesta. Seřadovací návěstidlo Se2 začalo návěstit návěst „Posun dovolen“;
• 22:05:29 h	přední část sunutého posunového dílu minula úroveň seřadovacího návěstidla Se2;
• 22:06:42 h	sunutý posunový díl vjel celý na 8. SK;
• 22:15:14 h	normální obsluhou SZZ byly zadány úkony pro jízdu posunového dílu z 8. SK na záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice. O 15 s později (ve 22:15:29 h) po automatickou činností SZZ provedeném závěru posunové cesty byla postavena příslušná posunová cesta. Odjezdové návěstidlo S8 začalo návěstit návěst „Posun dovolen“;
• 22:16:15 h	přední část posunového dílu minula úroveň odjezdového návěstidla S8. <u>Pozn. DI:</u> posunový díl byl tažen HDV 740 832-1 a dále sestaven ze dvou DV: HDV 162 120-0 a DV 61 81 20-90 021-1;
• 22:16:59 h	posunový díl vjel celý na záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice za seřadovací návěstidlo Se2;
• 22:23:00 h	normální obsluhou SZZ byly zadány úkony pro jízdu posunového dílu zpět ze záhlaví

	2. TK směr Praha-Běchovice od seřaďovacího návěstidla Se2 na 6. SK. O 13 s později (ve 22:23:13 h) po automatickou činností SZZ provedeném závěru posunové cesty byla postavena příslušná posunová cesta. Seřaďovací návěstidlo Se2 začalo návěstit návěst „Posun dovolen“;
• 22:23:56 h	přední část sunutého posunového dílu minula úroveň seřaďovacího návěstidla Se2;
• 22:24:48 h	sunutý posunový díl vjel celý na 6. SK;
• 22:42:45 h	normální obsluhou SZZ byly zadány úkony pro jízdu posunového dílu ze 6. SK na záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice. O 15 s později (ve 22:43:00 h) po automatickou činností SZZ provedeném závěru posunové cesty byla postavena příslušná posunová cesta. Odjezdové návěstidlo S6 začalo návěstit návěst „Posun dovolen“;
• 22:43:42 h	přední část posunového dílu minula úroveň odjezdového návěstidla S6. <u>Pozn. DI:</u> posunový díl byl tažen HDV 740 832-1 a dále sestaven ze tří DV: HDV 162 120-0, DV 61 81 20-90 021-1, DV 61 81 18-91 005-7. Později ujeté DV 61 81 28-90 032-0 a vyvěšené HDV 388 214-9 zůstala odstavená na 6. SK;
• 22:44:37 h	posunový díl vjel celý na záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice za seřaďovací návěstidlo Se2;
• 22:45:54 h	normální obsluhou SZZ byly zadány úkony pro jízdu posunového dílu zpět ze záhlaví 2. TK směr Praha-Běchovice od seřaďovacího návěstidla Se2 na 8. SK. O 13 s později (ve 22:46:07 h) po automatickou činností SZZ provedeném závěru posunové cesty byla postavena příslušná posunová cesta. Seřaďovací návěstidlo Se2 začalo návěstit návěst „Posun dovolen“;
• 22:46:35 h	přední část sunutého posunového dílu minula úroveň seřaďovacího návěstidla Se2;
• 22:47:51 h	sunutý posunový díl vjel celý na 8. SK;
22. 12. 2023	
• 0:00:53 h	přední část ujetého DV 61 81 28-90 032-0 na 6. SK minula úroveň odjezdového návěstidla S6 (viz Obr. č. 7), po kterém následovalo postupné obsazování KÚ směrem na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň , vč. KÚ výhybek č. 12, 10, 7-8, 4 a rozřez výhybek č. 12 (viz Obr. č. 8), č. 8 a č. 7 (viz níže uvedená analýza relevantních dat SZZ žst. Praha-Malešice). <u>Pozn. DI:</u> KÚ (kolejový úsek) je společný název pro zařízení, která vyhodnocují nepřítomnost DV ve sledovaném úseku nebo vyhodnocují jeho průjezd kontrolním místem, např. izolovaná kolejnice, izolovaný úsek, kolejový obvod, úsek vymezený snímači počítačů náprav;
• 0:06:10 h	přední část ujetého DV minula úroveň vjezdového návěstidla HL platného pro opačný směr jízdy. Ve stejném čase ujeté DV obsadilo KÚ „T1“ TK Praha-Malešice – Praha-Libeň (viz Obr. č. 12) a o 5 s později (v 0:06:15 h) vjelo celé na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň.

Z relevantních dat zaznamenaných SZZ žst. Praha-Malešice týkajících se pouze jízdy ujetého DV 61 81 28-90 032-0 vyplývají mj. níže uvedené časy obsazení a uvolnění KÚ, průměrná rychlost ujetého DV a časy násilných přestavení (rozřezů) výhybek:

žst. Praha-Malešice (KÚ)	čas obsazení (h)	čas uvolnění (h)	průměrná rychlost ujetého DV (km.h ⁻¹)	čas rozřezu výhybky (h)
V12	0:00:53	0:01:30		0:01:16 (výhybka č.12)
V10	0:01:18	0:01:43		
V7-8	0:01:31	0:02:10		0:01:41

žst. Praha-Malešice (KÚ)	čas obsazení (h)	čas uvolnění (h)	průměrná rychlost ujetého DV (km.h ⁻¹)	čas rozřezu výhybky (h)
				(výhybka č. 8) 0:01:56 (výhybka č. 7) (viz Obr. č. 9)
V4	0:01:58	0:02:47		
HlcK	0:02:34 (viz Obr. č. 10)	0:03:13 (viz Obr. č. 11)		
HLK2	0:03:01	0:06:12		
HLK1	0:06:07	0:06:15		
T1	0:06:10	0:07:01	44,00 *)	
T2	0:06:56	0:07:39		
*) postup při výpočtu průměrné rychlosti ujetého DV je uveden na str. 30 této ZZ				

Analýzou archivních dat činnosti SZZ žst. Praha-Libeň, zaznamenaných technologickým počítačem č. 1, která obsahovala rovněž data o úkonech prováděných výpravčím 1 žst. Praha-Libeň, a to po korekci času mezi časy zaznamenanými SZZ žst. Praha-Libeň a SZZ žst. Praha-Malešice, kdy pro potřeby šetření této MU byl za vztažný čas určen čas zaznamenaný SZZ žst. Praha-Malešice, ze dne 22. 12. 2023, bylo mj. zjištěno:

Čas SZZ	Popis stavů dle archivu SZZ žst. Praha-Libeň
• 0:06:29 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro přestavení výhybky č. 1 do plusové polohy pro jízdu ujetého DV 61 81 28-90 032-0 z TK Praha-Malešice – Praha-Libeň na 5a. SK, 5. SK a 103. SK žst. Praha-Libeň. O 11 s později (pozn. DI k době přestavení výhybek v této tabulce: jedná se o celkový čas činnosti SZZ od zadání povelu k přestavení výhybky až do indikace její koncové polohy po provedeném přestavení, přičemž fyzické přestavení výhybky provedlo SZZ v kratším čase, než byl zaznamenan) SZZ indikovalo přestavení výhybky č. 1 (společně s výhybkou č. 3, se kterou tvořila dvojici výhybek se společným ovládacím prvkem) do požadované koncové polohy. Následovaly povely a úkony pro umožnění jízdy ujetého DV ze 103. SK na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany (viz níže);
• 0:06:34 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro přestavení výhybky č. 54 do minusové polohy. O 11 s později SZZ indikovalo přestavení výhybky č. 54 (společně s výhybkou č. 52, se kterou tvořila dvojici výhybek se společným ovládacím prvkem) do požadované koncové polohy;
• 0:06:38 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro přestavení výhybky č. 57 do minusové polohy. O 10 s později SZZ indikovalo přestavení výhybky č. 57 (společně s výhybkou č. 56, se kterou tvořila dvojici výhybek se společným ovládacím prvkem) do požadované koncové polohy;
• 0:06:39 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro přestavení výhybky č. 63b do minusové polohy. O 24 s později SZZ indikovalo přestavení výhybky č. 63b (společně s výhybkou č. 59, se kterou tvořila dvojici výhybek se společným ovládacím prvkem) do požadované koncové polohy;
• 0:06:41 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro přestavení výhybky č. 69b do minusové polohy.

	O 18 s později SZZ indikovalo přestavení výhybky č. 69b (společně s výhybkou č. 63a, se kterou tvořila dvojici výhybek se společným ovládacím prvkem) do požadované koncové polohy;
• 0:07:05 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro přestavení výhybky č. 81 do minusové polohy. O 11 s později SZZ indikovalo přestavení výhybky č. 81 (společně s výhybkou č. 77, se kterou tvořila dvojici výhybek se společným ovládacím prvkem) do požadované koncové polohy; <u>Pozn. DI:</u> výhybky č. 74 a 69a nacházející se v připravované jízdni cestě nebylo potřebné pro postavení jízdni cesty ze 103. SK směrem na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany přestavit, protože již byly přestaveny v požadovaných polohách;
• 0:07:31 h	přední část ujetého DV minula úroveň vjezdového návěstidla ML žst. Praha-Libeň s návěstí „Stůj“ (pozn. DI: nebyla postavena jízdni cesta, ale jen přestaveny výhybky). Ve stejném čase byl obsazen KÚ „MLK“;
• 0:07:37 h	byl změněn stav (otočení) traťového souhlasu pro TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany, traťový souhlas byl udělen ve směru Praha-Libeň – Praha-Vysočany;
• 0:07:59 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro postavení vlakové cesty pro jízdu ujetého DV ze 103. SK od odjezdového návěstidla L103 žst. Praha-Libeň na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany;
• 0:08:00 h	ujeté DV vjelo na 5a. SK, tzn. obsadilo KÚ „5a“;
• 0:08:03 h	po automatickou činnost SZZ provedeném závěru vlakové cesty byla postavena příslušná vlaková cesta. Odjezdové návěstidlo L103 označené mj. indikátorovou tabulkou s číslicí „5“ začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a volno“;
• 0:08:31 h	přední část ujetého DV minula úroveň cestového návěstidla Lc5a. Ve stejném čase byl obsazen KÚ „V26“;
• 0:09:06 h	přední část ujetého DV minula úroveň cestového návěstidla Lc5. Ve stejném čase byl obsazen KÚ „V36“;
• 0:09:17 h	ujeté DV vjelo na 103. SK, tzn. obsadilo KÚ „103K“;
• 0:09:45 h	přední část ujetého DV minula úroveň odjezdového návěstidla L103. Ve stejném čase ujeté DV obsadilo KÚ „V52“;
• 0:11:00 h	přední část ujetého DV minula úroveň vjezdového návěstidla VS platného pro opačný směr jízdy. Ve stejném čase ujeté DV obsadilo KÚ „TU14“, tzn. vjelo na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany;
• 0:14:58 h	normální obsluhou SZZ byly zadány úkony pro „případnou“ jízdu (vjezd) ujetého DV zpět z TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany, tzn. od vjezdového návěstidla VS na 110. SK žst. Praha-Libeň;
• 0:15:05 h	po automatickou činnost SZZ provedeném závěru vlakové cesty byla postavena příslušná vlaková cesta. Vjezdové návěstidlo VS žst. Praha-Libeň začalo návěstit návěst „Rychlost 60 km/h a výstraha“;
• 0:16:20 h	vlak Ex 579 (Praha hl. n. – Brno hl. n.) obsadil KÚ „601H“ nacházející se před vjezdovým návěstidlem 601WS žst. Praha-Libeň z 1. TK Praha hl.n. – Praha-Libeň. <u>Pozn. DI:</u> důvodem pro postavení jízdni cesty pro ujeté DV do žst. Praha-Vysočany byl mj. odjezd vlaku Ex 579 z Prahy hl. n.

Z relevantních dat zaznamenaných SZZ žst. Praha-Libeň týkajících se pouze jízdy ujetého DV 61 81 28-90 032-0, vyplývají mj. níže uvedené časy obsazení a uvolnění KÚ a průměrná rychlost ujetého DV, a to po korekci času mezi časy zaznamenanými SZZ

žst. Praha-Libeň a SZZ žst. Praha-Malešice, kdy pro potřeby šetření této MU byl za vztažný čas určen čas zaznamenaný SZZ žst. Praha-Malešice:

žst. Praha-Libeň (KÚ)	čas obsazení (h)	čas uvolnění (h)	průměrná rychlost ujetého DV (km.h ⁻¹)
MLK	0:07:31	0:07:58	
V1	0:07:54	0:08:04	
5a	0:08:00	0:08:35	47,50
V26	0:08:31	0:08:41	
5K	0:08:37	0:09:11	49,80
V36	0:09:06	0:09:22	
103K	0:09:17	0:09:50	44,87
V52	0:09:45	0:09:56	
V54	0:09:52	0:10:06	
V56	0:10:02	0:10:09	
V57	0:10:04	0:10:13	
V59	0:10:08	0:10:16	
V63	0:10:12	0:10:23	
V69-72	0:10:19	0:10:27	
V70-74	0:10:23	0:10:30	
V76	0:10:26	0:10:36	
108aK	0:10:31	0:10:40	
V77	0:10:36	0:10:46	
V81	0:10:42	0:10:51	
VSK	0:10:47	0:11:04	
TU14	0:11:00	0:12:43	32,29

Analýzou archivních dat činnosti SZZ v žst. Praha-Vysočany, zaznamenaných technologickým počítačem 1, která obsahovala rovněž data o úkonech prováděných TD 614 CDP Praha, a to po korekci času mezi časy zaznamenanými SZZ žst. Praha-Vysočany, SZZ žst. Praha-Libeň a SZZ žst. Praha-Malešice, kdy pro potřeby šetření této MU byl za vztažný čas určen čas zaznamenaný SZZ žst. Praha-Malešice, ze dne 22. 12. 2023, bylo mj. zjištěno, že v:

Čas SZZ	Popis stavů dle archivu SZZ žst. Praha-Vysočany
• 0:09:26 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro přestavení výhybky č. 11 do plusové polohy. O 9 s později SZZ indikovalo koncovou polohu přestavené výhybky č. 11. (<u>pozn. D1 k době přestavení výhybky v této tabulce:</u> jedná se o celkový čas činnosti SZZ od zadání povelu k přestavení výhybky až do indikace její koncové polohy po provedeném přestavení, přičemž fyzické přestavení výhybky do koncové polohy provedlo SZZ v kratším čase, než byl zaznamenan) ;
• 0:09:39 h	normální obsluhou SZZ byl zadán povel pro přestavení výhybky č. 8 do minusové polohy. O 8 s později SZZ indikovalo přestavení výhybky č. 8 do požadované koncové polohy. <u>Pozn. D1:</u> výhybku č. 22 pro umožnění jízdy ujetého DV z TK Praha-Libeň – Praha-

	Vysočany na 5. SK nebylo nutné přestavit, protože již byla přestavena do požadované polohy. Výhybky č. 11 a 8 byly přestaveny pro umožnění jízdy ujetého DV z 5. SK na zhlaví a záhlaví směr Výhybna Skály pro případ, kdyby ujeté DV na 5. SK nezastavilo;
0:12:37 h	přední část ujetého DV minula úroveň vjezdového návěstidla HS s návěstí „Stůj“ (pozn. DL: nebyla postavená jízdní cesta). Ve stejném čase byl obsazen KÚ „HSK“;
0:13:47 h	ujeté DV vjelo na 5. SK, tzn. obsadilo KÚ „5K“. O 9 s později (v 0:13:56 h) vjelo ujeté DV celé na 5. SK.

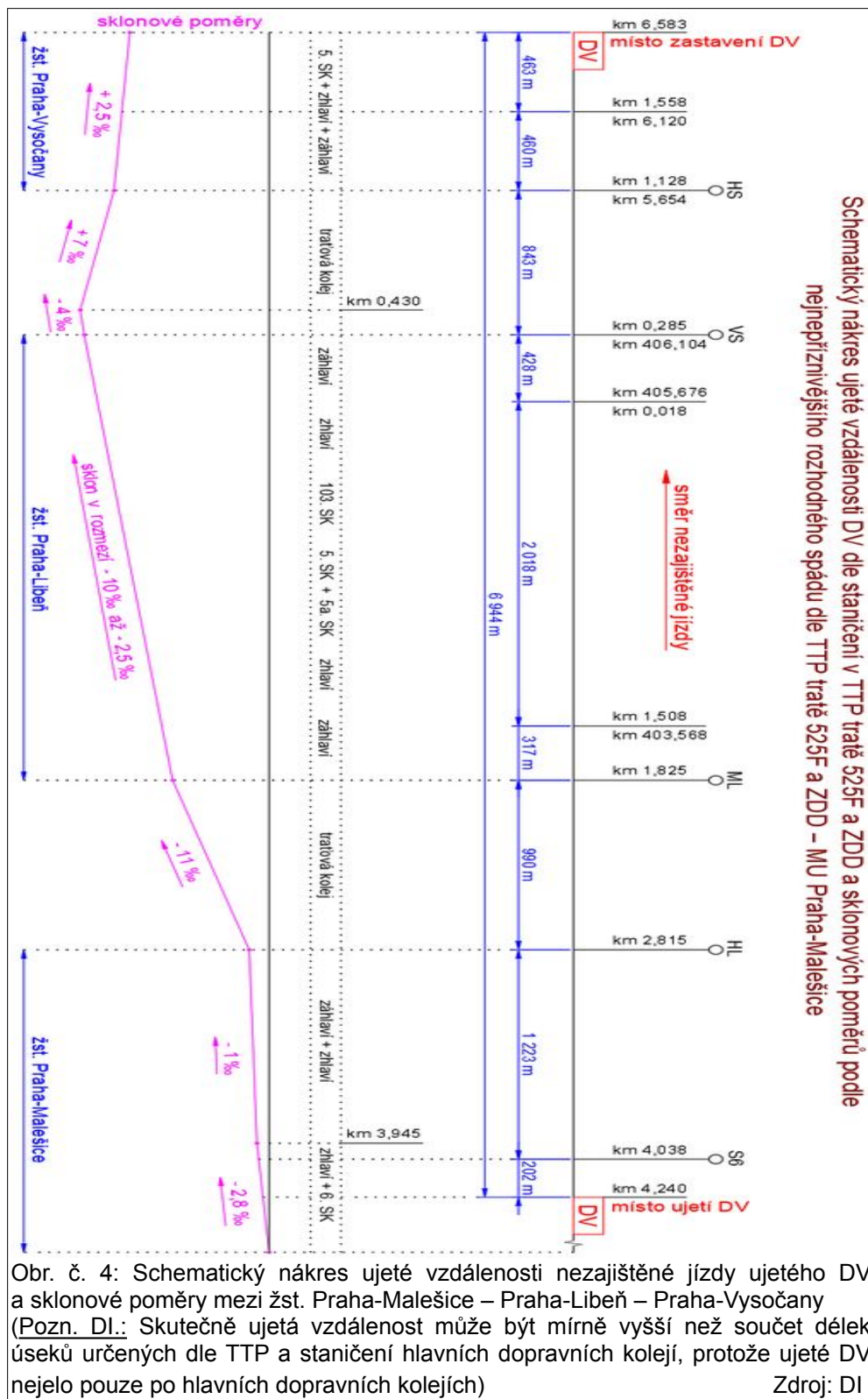
Z relevantních dat zaznamenaných SZZ žst. Praha-Vysočany týkajících se pouze jízdy ujetého DV 61 81 28-90 032-0 vyplývají mj. níže uvedené časy obsazení a uvolnění KÚ a průměrná rychlost ujetého DV, a to po korekci času mezi časy zaznamenanými SZZ Praha-Vysočany, SZZ žst. Praha-Libeň a SZZ žst. Praha-Malešice, kdy pro potřeby šetření této MU byl za vztažný čas určen čas zaznamenaný SZZ žst. Praha-Malešice:

žst. Praha-Vysočany (KÚ)	čas obsazení (h)	čas uvolnění (h)	průměrná rychlost ujetého DV (km.h ⁻¹)
HSK	0:12:37	0:13:26	17,65
V22	0:13:18	0:13:56	
5K	0:13:47		

Z analýzy výše uvedených dat SZZ z žst. Praha-Malešice, Praha-Libeň a Praha-Vysočany, SŘ dotčených žst. a TTP trati číslo 525F dále vyplývá:

- ujetá vzdálenost** DV 61 81 28-90 032-0 při nezajištěné jízdě, která byla vypočítaná dle staničení uvedeného v Tabulce 1 „Umístění určených technických zařízení a technicko-provozní parametry dráhy“ TTP tratě číslo 525F a ZDD, činila 6 944 m;
- popis sklonových poměrů** kolejí od místa vzniku MU v km 4,240 na 6. SK žst. Praha-Malešice po místo konečného zastavení DV 61 81 28-90 032-0 po vzniku MU v km 6,583 na 5. SK žst. Praha-Vysočany (sklonové poměry jsou vyjádřeny nejnepríznivějším spádem kolejí dle SŘ příslušných stanic a tabulky č. 6 „Traťové poměry rozhodující o traťové rychlosti“ TTP tratě číslo 525F, ve kterých jsou uvedeny technicko-provozní údaje o tratích) je uveden ve směru nezajištěné jízdy (ujetí DV):
 - DV 61 81 28-90 032-0 bylo v žst. Praha-Malešice odstaveno na 6. SK, jež se v daném místě nacházela na spádu 2,8 ‰,
 - v žst. Praha-Malešice se 6. SK od km 4,240 a kolej části zhlaví směr Praha-Libeň do km 3,945 nacházela na spádu 2,8 ‰. Od km 3,945 přes navazující část zhlaví směr Praha-Libeň a záhlaví směr Praha-Libeň do km 2,815 (úroveň vjezdového návěstidla HL platného pro opačný směr jízdy) se kolej nacházela ve spádu 1,0 ‰,
 - na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň byl rozhodný spád 11,0 ‰ (směrem k žst. Praha-Libeň),
 - v žst. Praha-Libeň se kolej na záhlaví směr Praha-Malešice nacházela na spádu 5,0 ‰. Na zhlaví směr Praha-Běchovice/Praha-Malešice se kolej nacházela na spádu 2,5 ‰, 103. SK a kolej na zhlaví směr Praha Masarykovo nádraží/Praha hl. n./Odb. Balabenka/Praha-Vysočany se nacházely na spádu 10,0 ‰, a kolej na záhlaví směr Praha-Vysočany do km 0,285 (po úroveň vjezdového návěstidla VS platného pro opačný směr jízdy) na spádu 5 ‰,

- o na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany byl rozhodný spád 4 ‰, přičemž od km 0,430 se kolej nacházela v rozhodném stoupání 7 ‰,
- o v žst. Praha-Vysočany se kolej na záhlaví a zhlaví směr Odb. Balabenka/Praha-Libeň a na 5. SK nacházela ve stoupání 2,5 ‰;



- **průměrná rychlost ujetého DV 61 81 28-90 032-0** vypočítaná na základě dat zaznamenaných SZZ (viz výše uvedené tabulky), tzn. časů obsazení jednotlivých pojížděných KÚ a délky těchto úseků dle SŘ žst. Praha-Malešice, SŘ žst. Praha-Libeň a SŘ žst. Praha-Vysočany a dle TTP tratě číslo 525F:
 - na 6. SK žst. Praha-Malešice, tzn. mezi místem vzniku MU v km 4,240 a odjezdovým návěstidlem S6 nacházejícím se v km 4,038, byla 3,89 km.h⁻¹ (při výpočtu této průměrné rychlosti byl uvažován rovnoměrně zrychlený pohyb ujetého DV),
 - na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň, tzn. mezi vjezdovým návěstidlem HL žst. Praha-Malešice nacházejícím se v km 2,815 a vjezdovým návěstidlem ML žst. Praha-Libeň nacházejícím se v km 1,825, byla 44,00 km.h⁻¹,
 - na 5a. SK žst. Praha-Libeň s užitečnou délkou 499 m byla 47,50 km.h⁻¹,
 - na 5. SK žst. Praha-Libeň s užitečnou délkou 401 m byla 49,80 km.h⁻¹,
 - na 103. SK žst. Praha-Libeň s užitečnou délkou 349 m byla 44,87 km.h⁻¹,
 - na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany, tzn. mezi vjezdovým návěstidlem VS žst. Praha-Libeň nacházejícím se v km 0,285 a vjezdovým návěstidlem HS žst. Praha-Vysočany nacházejícím se v km 1,128, byla 32,29 km.h⁻¹ (pozn. DI: mezi žst. Praha-Malešice a žst. Praha-Vysočany dochází ke dvěma změnám soustavy staničení),
 - v žst. Praha-Vysočany na záhlaví směr Praha-Libeň, tzn. mezi vjezdovým návěstidlem HS nacházejícím se v km 1,128 a seřaďovacím návěstidlem Se24 nacházejícím se v km 1,329, byla 17,65 km.h⁻¹.

S ohledem na konstrukční rychlost ujetého DV 61 81 28-90 032-0 činící 200 km.h⁻¹, nejvyšší traťovou rychlost 80 km.h⁻¹ v úseku jeho nezajištěné jízdy, která byla omezena:

- na rychlost 60 km.h⁻¹ od místa vzniku MU na 6. SK žst. Praha-Malešice v km 4,240 do km 3,848 na záhlaví směr Praha-Běchovice/Praha-Libeň;
- rychlostníkem N s číslicí „40“ na rychlost 40 km.h⁻¹ mezi km 3,848 a 3,760 na části záhlaví žst. Praha-Malešice směr Praha-Běchovice/Praha-Libeň a části záhlaví směr Praha-Libeň;
- rychlostníkem N s číslicí „60“ na rychlost 60 km.h⁻¹ mezi km 3,760 a 2,002 na pokračování záhlaví žst. Praha-Malešice směr Praha-Libeň a části TK Praha-Malešice – Praha-Libeň;
- návěstí „Rychlost 40 km/h a volno“ návěstěnou odjezdovým návěstidlem L103 žst. Praha-Libeň označeným indikátorovou tabulkou s číslicí „5“ na rychlost 50 km.h⁻¹ v obvodu výhybek přilehlých k tomuto návěstidlu;
- rychlostníkem N s číslicí „60“ na rychlost 60 km.h⁻¹ mezi km 0,050 a 1,279 na záhlaví žst. Praha-Libeň směr Praha-Vysočany, na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany a části záhlaví žst. Praha-Vysočany směr Praha-Libeň;

a vypočítanou průměrnou rychlost ujetého DV v uvedených jednotlivých úsecích dráhy lze uzavřít, že nekontrolovaně jedoucí DV při svém pohybu nedosáhlo vyšší rychlosti, než která je na jednotlivých úsecích dovolena.

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 posunového dílu – Záznam o podání vysvětlení DI:
 - směnu nastoupil dne 21. 12. 2023 v 18:35 h, během směny se cítil zdrav a v pořádku,
 - v průběhu směny došel na dispečink RJ, kde obdržel pokyny pro rozřazení vlaku Sv 98033, který zastavil na 2. SK (pozn. DI: žst. Praha-Malešice) a jeho strojvedoucí ho přestavil na 6. SK,
 - kolem 22:00 h se odebral na 8. SK, kde „oživil“ HDV řady 721, poté „oživil“ HDV 740 832-1 na 6. SK z vlaku Sv 98033,
 - celý posunový díl „nafoukal vzduchem“ (pozn. DI: naplnil hlavní potrubí a ostatní příslušné prostory průběžné brzdy DV od vlaku Sv 98033 stlačeným vzduchem) a následně ho zajistil proti ujetí (ruční brzda na HDV, přímočinná brzda a samočinná brzda),
 - takto byl posunový díl ponechán připravený na zamýšlený posun a on se odebral zpět na 8. SK, aby přestavil HDV řady 721 na kolej 315,
 - kolem 22:30 h se vydal na 6. SK, kde za účelem zjednodušení posunu (pozn. DI: s DV od vlaku Sv 98033) vyvěsil vůz 61 81 28-90 032-0 od HDV řady 388, které mělo zůstat na místě (pozn. DI: na 6. SK),
 - dále dle vyjádření strojvedoucího „jsme vyvěsili vozy mezi vozy“ 61 81 50-71 002-7 a 61 81 18-91 005-7,
 - mezitím přišel dispečer/posunovač, který nastoupil na vůz 61 81 50-71 002-7,
 - strojvedoucí dle svého sdělení, sjednal posun. Zkusil použít radiostanici GSM-R, ale z důvodu „špatného spojení“ použil mobilní telefon a volal na nahrávanou (dražní) telefonní linku výpravčího žst. Praha-Malešice asi v čase 22:37 h (pozn. DI: ve skutečnosti dle záznamu hovorů ReDat strojvedoucí posunového dílu sjednal posun s výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice v rámci hovoru dříve, a to už ve 22:02:26 h, kdy hovor byl veden na nahrávanou dražní telefonní linku dotykového terminálu. Tento hovor však nebyl veden ze služebního mobilního telefonu strojvedoucího (dle jeho výpisu hovorů). Další hovory ve 22:14 h a 22:37 h byly vedené ze služebního mobilního telefonu strojvedoucího (dle výpisu hovorů) na strojvedoucím uvedené, ale nenahrávané dražní telefonní číslo výpravčího žst. Praha-Malešice. Takže nebyl pořízen záznam těchto hovorů),
 - zaměstnancem řídícím posun s DV od vlaku Sv 98033 byl on (strojvedoucí posunového dílu) a jednalo se o posun s posunovou četou,
 - s posunovou četou (pozn. DI: tj. s dispečerem/posunovačem) komunikoval prostřednictvím radiostanice na síti „SIMPLEX 20“ (pozn. DI: jednalo se o simplexní rádiový provoz v síti STE 3RJ, číslo kanálu 20, která nebyla v žst. Praha-Malešice provozovatelem dráhy SŽ dovolena, viz kapitola 4.1.1 této ZZ),
 - následně proběhl posun ze 6. SK na 8. SK, kde ponechali 2 vozy (DV 61 81 50-71 002-7 a DV 61 80 19-91 530-4). Se zbylými vozy se vrátili zpět na 6. SK pro dobrání vozu 61 81 18-91 005-7 (pozn. DI: při jízdě z 8. SK na 6. SK byl

- posunový díl byl složen z HDV 740 832-1, HDV 162 120-0 a DV 61 81 20-90 021-1. Na 6. SK byla mimo DV 61 81 18-91 005-7 ještě odstavena DV 61 81 28-90 032-0 a HDV 388 214-9),
- k průběhu připojování DV 61 81 18-91 005-7 uvedl, že nejprve přivěsil DV 61 81 18-91 005-7, propojil průběžné hlavní potrubí (v tu chvíli byla souprava zajištěna HDV 740 832-1, zabrzděna přímočinnou brzdou, tlak v průběžném potrubí měl být 5 bar). Teprve po té šel rozvěsit vozy mezi DV 61 81 18-91 005-7 a DV 61 81 28-90 032-0. Tento vůz (pozn. DI: DV 61 81 28-90 032-0 zabrzdil „vyfouknutím vzduchu z hlavního potrubí“ (pozn. DI: odvětráním hlavního potrubí). A to byl poslední okamžik, kdy byl vůz 61 81 28-90 032-0 napojen na vzduch (pozn. DI: na 6. SK byla mimo DV 61 81 18-91 005-7 ještě odstavena DV 61 81 28-90 032-0 a HDV 388 214-9),
 - předložil DI výpis hovorů ze služebního mobilního telefonu pro následné upřesnění časů, (pozn. DI: přehled historie volání na displeji mobilního telefonu),
 - přibližně v čase 22:37 h byl vůz (pozn. DI: DV 61 81 28-90 032-0) naposledy napojen na vzduch. Poté proběhl posun ze 6. SK na 8. SK, kdy ukončili posun. Na 8. SK zůstala vozidla DV 61 81 18-91 005-7, DV 61 81 20-90 021-1, HDV 162 120-0 a HDV 740 832-1 (pozn. DI: na 6. SK zůstala DV 61 81 28-90 032-0 a HDV 388 214-9),
 - přesunuli se na dispečink pro další pokyny. Posun formálně neukončili. Poté se přesunuli na opačné zhlaví na vlečkové kolejiště. Chtěli si připravit ranní soupravu,
 - další plán byl zajet z 8. SK na 6. SK pro DV 61 81 28-90 032-0 a zařadit ho za DV 61 81 18-91 005-7 na 8. SK. K tomu už nedošlo,
 - posun na 8. SK přerušili z důvodu, že dispečer/posunovač musel vykonávat jinou práci v kanceláři na dispečinku,
 - mezitím přijel vlak 1018, s jehož strojvedoucím měli dokončit původně zamyšlený posun. Jeho HDV (pozn. DI: od vlaku 1018) mělo být přistaveno k údržbě, proto se přesunuli k posunu na hostivařské zhlaví (pozn. DI: jedná se o zhlaví směr Praha-Hostivař/Praha-Zahradní Město),
 - na odstavený a nezajištěný vůz 61 81 28-90 032-0 na 6. SK zapomněl;
- dispečer/posunovač – Záznam o podání vysvětlení DI:
 - směnu nastoupil dne 21. 12. 2023 v 19:00 h. Byl odpočatý a zdrav,
 - kolem 20:00 h si se strojvedoucím posunového dílu domluvil technologii posunu,
 - na směnu nenastoupil posunovač, proto musel vykonávat také jeho povinnosti, a tím byla ovlivněna technologie provozu,
 - se strojvedoucím posunového dílu se dohodl, že zaměstnancem řídícím posun bude strojvedoucí posunového dílu,
 - strojvedoucí posunového dílu „si šel rozvěsit vozy“ (pozn. DI: jednalo se o DV od vlaku Sv 98033 přestavená formou posunu na 6. SK),
 - po jeho příchodu už byla lokomotiva řady 388 odvěšena (pozn. DI: jednalo se o HDV 388 214-9 stojící spolu s dalšími DV od vlaku Sv 98033 na 6. SK).

Proto nastoupil na vůz 61 81 50-71 002-7, který již byl odvěšen od vozu 61 81 18-91 005-7,

- posunový díl přestavili na 8. SK,
 - vozy 61 80 19-91 530-4 a 61 81 50-71 002-7 nechali na 8. SK a vrátili se na 6. SK. Během jízdy byl v čele vozu 61 81 20-90 021-1,
 - po zastavení na 6. SK musel odejít do kanceláře dispečinku RJ, kde plnil povinnosti dispečera,
 - když se vrátil na 6. SK, vozy již byly odvěšeny a přešli znovu na 8. SK,
 - při vytahování (posunového dílu) ze 6. SK stál v čele vozu 61 81 18-91 005-7 (pozn. DI: na 6. SK zůstala DV 61 81 28-90 032-0 a HDV 388 214-9),
 - zasunuli DV na 8. SK a přijel druhý strojvedoucí s vlakem 1018,
 - zašli na dispečink RJ, domluvili se, jak budou posunovat, a dispečer/posunovač zůstal v kanceláři,
 - potřebovali provést práce na hostivařském zhlaví (pozn. DI: jedná se o zhlaví směr Praha-Hostivař/Praha-Zahradní Město), jejichž důvodem bylo uvolnění kolejí,
 - proto poslal strojvedoucího posunového dílu, aby společně se strojvedoucím od vlaku 1018 tento posun provedli,
 - on (dispečer/posunovač) zůstal v kanceláři dispečinku RJ,
 - dle jeho sdělení v žst. Praha-Malešice běžně sjednává posun strojvedoucí,
 - na Smíchově (pozn. DI: jedná se o žst. Praha-Smíchov) bylo běžné, že to dělal vedoucí posunu (pozn. DI: manipulace se soupravami vlaků dopravce RJ byly ze žst. Praha-Smíchov přemístěny do žst. Praha-Malešice dne 10. 12. 2023, tj. pouze 12 dní před vznikem MU),
 - na závěr podaného vysvětlení dodal „*kdyby tady byl posunovač, dodělali bychom posun na 6. SK.*“ (pozn. DI: dokončili by posun s DV od vlaku Sv 98033 a DV 61 81 28-90 032-0 ponechané na 6. SK by přestavili na 8. SK a přivěsili k ostatním DV na 8. SK);
- výpravčí „B“ žst. Praha-Malešice (v době před vznikem MU vykonával činnost výpravčího „A“) – Zápis se zaměstnancem:
 - po příjezdu vlaku Sv 98033 na 2. SK byl sjednán posun celé soupravy od návěstidla S2 na 6. SK,
 - po nějakém čase se posunový díl ozval, že chce sjednat posun mezi 6. a 8. SK, a dále oznámil, s čím chce posunovat,
 - udělil svolení k posunu, oznámil posunovou cestu, zaměstnanec dopravce RJ to zopakoval a čekal na návěst „Posun dovořen“,
 - poté byly opakovaně jednotlivě sjednávány další posuny mezi 6. a 8. SK,
 - všechny posunové cesty byly stavěny z JOP na návěst „Posun dovořen“,
 - poslední posun byl od návěstidla Se2 na 8. SK kolem 22:45 h, pak se již nikdo neozval, pokud jde o posunové cesty mezi 6. a 8. SK,
 - nevybavuje si, že by někdo oznámil, že byl posun ukončen;

- výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice (v době před vznikem MU vykonával činnost výpravčího „B“ a po vzniku MU vykonával činnost výpravčího „A“) – Zápis se zaměstnancem:
 - směnu zahájil jako výpravčí „B“, který obsluhuje reléovou část SZZ na vlečkových kolejích,
 - před půlnocí probíhala předávka směny, kdy měl začít vykonávat činnost výpravčího „A“,
 - před potvrzením předávky v EDD došlo na JOP k obsazení kolejového úseku „V12“ a rozřezu výhybky č. 12,
 - v první chvíli se s druhým výpravčím žst. Praha-Malešice domnívali, že se jedná o poruchu zabezpečovacího zařízení, vzápětí došlo k obsazení dalšího kolejového úseku a rozříznutí výhybek č. 8 a č. 7. V danou chvíli bylo zřejmé, že se jedná o nedovolenou jízdu vozidla,
 - vyšel ven podívat se do kolejiště, aby zjistil, o jaké vozidlo se jedná, ale nebylo nic vidět,
 - od zaměstnance RJ následně zjistili, že došlo k ujetí vozu směrem na TK do žst. Praha-Libeň,
 - po obsazení TK volal do žst. Praha-Libeň (pozn. DI: ve skutečnosti volal výpravčí 1 žst. Praha-Libeň výpravčímu „A“ žst. Praha-Malešice s dotazem na jízdu vlaku, viz Tab. č. 3), že nejspíš ujíždí vozy, aby si výpravčí přestavil pro jistotu výhybky 1/3,
 - poté MU ohlásili podle ohlašovacího rozvrhu;
- výpravčí 1 žst. Praha-Libeň – Zápis se zaměstnancem:
 - při noční směně dne 21./22. 12. 2023 v 0:00 převzal žst. Praha-Libeň na řízení z PPV,
 - chvíli po půlnoci viděl, že se na JOP obsadila trať od žst. Praha-Malešice;
 - ihned volal malešickému výpravčímu s dotazem, co je na trati za vlak,
 - výpravčí žst. Praha-Malešice odpověděl, aby ihned přestavil krajní výhybku, že ujely vozy z žst. Praha-Malešice,
 - začal postupně přestavovat výhybky a zároveň informaci o ujetých vozech předal prostřednictvím radiostanice na síti MRS posunovačům (pozn. DI: jednalo se o posunovače dopravce ČDC) v žst. Praha-Libeň,
 - ti se pokusili ujetá vozidla zastavit pomocí zarážek, což se kvůli vysoké rychlosti ujetého vozu nepodařilo,
 - při jízdě ujetých vozidel přes žst. Praha-Libeň zjistili, že ujel jeden vůz dopravce RegioJet, a informaci předali na CDP,
 - vzhledem k tomu, že na kusé koleji č. 901 stála souprava DV řady 814 před jízdou do depa (pozn. DI: jednalo se o jízdu na vlečku „ČD, a. s. - Praha - Libeň“), na které strojvedoucí přecházel na jiné stanoviště proti jízdě ujetých vozidel, dále kvůli sklonovým poměrům na tratích a provozu v ostatních stanicích se rozhodl poslat ujetá vozidla do žst. Praha-Vysočany,
 - po domluvě s traťovým dispečerem CDP řídícím žst. Praha-Vysočany (pozn. DI: TD 614 CDP Praha, který organizoval a řídil drážní dopravu na TK Praha-Libeň

- Praha-Vysočany a v žst. Praha-Vysočany) postavil pro ujetá vozidla vlakovou cestu do žst. Praha-Vysočany,
 - po průjezdu vozu stanicí Praha-Libeň pro případ návratu ujetého vozu z trati (pozn. DI: od žst. Praha-Vysočany) postavil vlakovou cestu ze žst. Praha-Vysočany na 110. SK žst. Praha-Libeň, kde posunovači ČDC nachystali zarážky,
 - když vůz zůstal stát v žst. Praha-Vysočany, tak se domluvili s dozorčí provozu, která měla nehodovou pohotovost, že kolega (pozn. DI: výpravčí 2 PPV v žst. Praha-Libeň) dojede do žst. Praha-Vysočany ujeté DV zajistit zarážkami,
 - o všech úkonech informoval provozního dispečera a nehodovou pohotovost;
- výpravčí 2 žst. Praha-Libeň – Zápis se zaměstnancem:
 - na noční směně dne 21./22. 12. 2023 zastával funkci výpravčího 2 v žst. Praha-Libeň,
 - od výpravčího 1 žst. Praha-Libeň, který na PPV řídil žst. Praha-Libeň, se dozvěděl o ujetém voze a spolu situaci řešili,
 - když vůz zůstal stát v žst. Praha-Vysočany, domluvil se s dozorčí provozu, která měla nehodovou pohotovost a byla v žst. Praha-Malešice, že (on) pojedou do žst. Praha-Vysočany ujetý vůz zajistit, aby se zabránilo další případné nekontrolované (pozn. DI: nezajištěné) jízdě,
 - krátce po 0:30 h zajistil vůz na 5. SK v žst. Praha-Vysočany, oznámil to výpravčímu PPV Praha-Libeň a dle domluvy s dozorčí provozu vůz střežil do příjezdu vyšetřovatelů;
 - TD 614 CDP Praha – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 22. 12. 2023 sloužil noční směnu ve funkci TD na dispečerském sále 3B CDP Praha,
 - po půlnoci mu výpravčí PPV žst. Praha-Libeň (pozn. DI: výpravčí 1 žst. Praha-Libeň) oznámil, že z žst. Praha-Malešice ujely vozy, a domluvili se, že pokud se nepodaří zastavit vozy v žst. Praha-Libeň pomocí zarážek, bude nejlepší tyto vozy nasměrovat do žst. Praha-Vysočany z důvodu převýšení (stoupání) trati,
 - na záběrech kamerového systému pak sledoval příjezd ujetého vozu na 5. SK žst. Praha-Vysočany, kde vůz zastavil.

Prostor v místě vzniku MU (žst. Praha-Malešice) nebyl monitorován kamerovým systémem.

Prostor žst. Praha-Libeň byl v průběhu nehodového děje (v době jízdy ujetého DV) monitorován kamerovým systémem se záznamem. Ze záznamů, jež byly provozovatelem dráhy SŽ poskytnuty DI, byl pro potřeby šetření dané MU relevantní záznam kamery monitorující prostor části obvodu Jižní objezd a Osobní nádraží a obvodu Seřaďovací nádraží, ze kterého, po zohlednění rozdílu času mezi časem zaznamenaným kamerovým systémem a časem zaznamenaným SZZ žst. Praha-Libeň, který byl pro potřebu dané MU vzat jako vztažný, mj. vyplývá:

Čas po korekci (h)	Popis událostí dle záznamu kamerového systému žst. Praha-Libeň
• 0:07:51 h	osoba v pracovním oděvu výstražné světlé barvy a s ochrannou přilbou (<u>pozn. DI:</u> jednalo se o zaměstnance dopravce ČDC), vstoupila do kolejiště seřaďovacího nádraží a rychlým krokem se vydala nejdříve přímo, pak směrem vpravo podél DV vlaku 60105 stojícího na 116. SK, kde po ujití cca 50 m uchopila předměty (dle dalšího průběhu děje je zřejmé, že se jednalo o zarážky) a velmi rychlou chůzí střídanou s během překonala prostor kolejiště, a to šikmo vlevo směrem na 103. SK v obvodu Jižní objezd a Osobní nádraží, jež byla kolejí nejvzdálenější;
• 0:08:25 h	do prostoru kolejiště obvodu seřaďovacího nádraží vstoupily další dvě podobně oděné osoby (<u>pozn. DI:</u> jednalo se o zaměstnance dopravce ČDC);
• 0:09:15 h	osoba se zarážkami se sklonila nad 103. SK, kde na temeno jedné z kolejnic položila předmět (<u>pozn. DI:</u> jednalo se o zarážku). Z důvodu umístění sloupů trakčních podpěr ve stanici nelze ze záznamu s naprostou jistotou rozpoznat druhé sklonění osoby ke koleji za účelem položení druhého předmětu (<u>pozn. DI:</u> jednalo se o 2. zarážku) na temeno kolejnice. Osoba poté rychle vystoupila z koleje směrem vně kolejiště proti jízdě ujetého DV k zídce, ohraničující kolejiště;
• 0:09:17 h	na záběru kamery se ze směru od zhlaví směr Praha-Běchovice/Praha-Malešice objevilo po 103. SK samostatně jedoucí ujeté DV, které jelo směrem k osobě, která na 103. SK položila předměty (<u>pozn. DI:</u> jednalo se o 2 zarážky);
• 0:09:21 h	ujeté DV projelo okolo osoby, která na 103. SK položila předměty (<u>pozn. DI:</u> jednalo se o 2 zarážky);
• 0:09:24 h	během dalších 4 sekund bylo pod koly ujetého DV vidět zřetelné jiskření zapříčiněné smýkáním zarážek po temeni kolejnic přitlačovaných koly přední nápravy ujetého DV, které následně pokračovalo v jízdě po 103. SK směrem ke zhlaví směr Praha Masarykovo nádraží/Praha hl. n./Odb. Balabenka/Praha-Vysočany;
• 0:09:42 h	ujeté DV vyjelo ze záběru kamery;
• 0:09:53 h	osoba, která položila zarážky na 103. SK, vyšla z místa u zídky podél 103. SK ve směru jízdy ujetého DV. Poté se v okolí 103. SK 2x sklonila (podruhé v 0:10:03 h), a to na úseku necelých 50 m, a odnášela dva předměty (<u>pozn. DI:</u> jednalo se o 2 zarážky použité pro zastavení ujetého DV, jež nebylo úspěšné);
• 0:11:14 h	osoba, která položila zarážky na 103. SK, položila oba předměty (<u>pozn. DI:</u> jednalo se o 2 zarážky) na původní místo u sloupu trakční podpěry za DV vlaku 60105 stojícího na 116. SK.

Prostor žst. Praha-Vysočany byl v průběhu nehodového děje (v době jízdy ujetého DV) monitorován kamerovým systémem se záznamem. Ze záznamů, jež byly provozovatelem dráhy SŽ poskytnuty DI, byly pro potřeby šetření dané MU relevantní záznamy kamer monitorujících prostor části SK ze směru od žst. Praha-Libeň, resp. Odbočky Balabenka, přibližně od kilometru 6,250 až ke konci nástupišť na opačné straně stanice, ze kterých mj. vyplývá:

Čas po korekci (h)	Popis událostí dle záznamu kamerového systému žst. Praha-Vysočany
• 0:15:03 h	do záběru vjelo ze směru od žst. Praha-Libeň po 5. SK samostatně jedoucí ujeté DV;
• 0:15:13 h	v záběru lze spatřit celé ujeté DV jedoucí po 5. SK malou rychlostí směrem k úrovni prostřední části nástupišť;
• 0:15:52 h	ujeté DV se nacházelo v úrovni začátku nástupišť situovaných mezi 2. a 0. SK, resp. mezi 1. a 3. SK;
• 0:20:02 h	ujeté DV zastavilo v konečném postavení po vzniku MU na 5. SK.

Přepis komunikace mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (v tabulce jen jako výpravčí „A“) a zaměstnancem RJ řídícím prvotní posun posunového dílu tj. soupravy od vlaku Sv 98033, po jejím příjezdu do žst. Praha-Malešice (v tabulce jen jako zaměstnanec řídící posun):

Začátek hovoru : 21. 12. 2023, 18:45:48 h		Délka nahrávky: 34 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí „A“	Malešice.	
zaměstnanec řídící posun	Jo, ahoj, zdravím tě, ... (nesrozumitelné) RegioJet 98033. Prosím tě, máme to prý dát na šestou nebo co. Jestli to maj s tebou domluvený nějak.	
výpravčí „A“	Jo, posun, když se to vejde do stanice. Jinak mi zavolaš. A bude to, prosím tě, na šestou kolej, jo.	
zaměstnanec řídící posun	Na šestou.	
výpravčí „A“	Jo.	
zaměstnanec řídící posun	Dobře, dobře, dobře, tak jo. Tak já ti pak zavolám ještě, jo teda, jo.	
výpravčí „A“	A kdyby ses nevešel, tak mi zavolej a já to sjednám, jo.	
zaměstnanec řídící posun	Dobře, díky, jo, tak zatím.	
výpravčí „A“	Ahoj.	
Tab. č. 1: Přepis hovoru mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (který po 24:00 h sloužil jako výpravčí „B“) a zaměstnancem RJ řídícím posun		

Přepis komunikace mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (v tabulce jen jako výpravčí „A“) a strojvedoucím posunového dílu RJ (který se jako zaměstnanec řídící posun vnímal a označoval v podání vysvětlení), ve kterém bylo zařazeno později ujeté DV (v tabulce jen jako strojvedoucí RJ):

Začátek hovoru: 21. 12. 2023, 22:02:26 h		Délka nahrávky: 36 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí „A“	Malešice.	
strojvedoucí RJ	A, pane výpravčí, tady bangláda Regiojetu na koleji šestý. A, my bychom tu měli nějaký ... (nesrozumitelné). Všechno by to bylo od Běchovic mezi šestou a osmou. Samozřejmě v mezerách, když to půjde.	
výpravčí „A“	A s nějakýma vozama?	
strojvedoucí RJ	Máme, máme teďka bangli a tři vozy a zajeli bysme na osmou a dva tam nechali a pak se ozvem dál.	
výpravčí „A“	Dobře a když se nevejdete, tak zavolej, jo. Šestá na osmou přes běchovickou druhou kolej. Tak jo, ahoj.	
Tab. č. 2: Přepis hovoru mezi výpravčím „A“ žst Praha-Malešice (který po 24:00 h sloužil jako výpravčí „B“) a zaměstnancem RJ řídícím posun		

Přepis komunikace mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (v tabulce jen jako výpravčí „A“) a výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulce jen jako výpravčí 1):

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:06:20 h		Délka nahrávky: 62 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí 1	Ty mně sem posíláš nějaký vlak, přiznej se.	
výpravčí „A“	Přestav tam okamžitě tu výhybku jedničku, tady asi ujely nějaký vozy.	
výpravčí 1	Ty ... (nesrozumitelné).	
výpravčí „A“	Máme to tady rozřízlý, takže nic nebereme. A jdeme zjišťovat, co tam odjelo.	
výpravčí 1	Jo, tak já to stavím do vysočanský.	
výpravčí „A“	Já nevím, jak to tam máš. Nevím, co tam jede. Když tak teď koukám do počítače...	
výpravčí 1	Dobrý, hele, hele, hele, vydrž vydrž, vydrž. (Hovor v dálce: Hele hoši, z Malešic možná ujely nějaký vozy, беру to po sto třetí, jo.)	
výpravčí „A“	Dobrý, jdeme to hlásit, to nemá cenu, tohle.	
výpravčí 1	Jo, tak беру to do Vysočan. Jdu na Vysočany, vydrž.	
Tab. č. 3: Přepis hovoru mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (který do 24:00 h sloužil jako výpravčí „B“) a výpravčím 1 žst. Praha-Libeň		

Přepis komunikace (na síti STE pro dopravce ČDC) mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulce jen jako výpravčí 1) a zaměstnanci dopravce ČDC (v tabulce jen jako ČDC):

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:06:42 h		Délka nahrávky: 27 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí 1	Hele hoši. Z Malešic možná ujely nějaký vozy, беру to po sto třetí, jo.	
ČDC	... budeme se dívat, jak to jede.	
Tab. č. 4: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a zaměstnanci dopravce ČDC		

Přepis komunikace mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulce jen jako výpravčí 1) a TD 614 CDP Praha:

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:07:24 h		Délka nahrávky: 19 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
TD 614 CDP Praha	No, už tě vidím, dávám.	
výpravčí 1	Nazdar. Dej mi souhlas a nic mi neposílej, neposílej. Z Malešic ujely vozy.	
TD 614 CDP Praha	Z Malešic ujely vozy, dobře.	
výpravčí 1	Jo, už se to tam řítí. Tak jo.	
TD 614 CDP Praha	Jéžiš, tak jo, čau.	
výpravčí 1	Čau.	
Tab. č. 5: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a TD 614 CDP Praha		

Přepis komunikace (na síti STE pro dopravce ČDC) mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulce jen jako výpravčí 1) a zaměstnanci dopravce ČDC (kteří nereagovali), pokračování komunikace je v Tab. č. 8:

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:08:06 h		Délka nahrávky: 19 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí 1	Hele, už je to na pět á kolejj. Jo, je, je to u nás.	
Tab. č. 6: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a zaměstnanci ČDC		

Přepis komunikace mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulce jen jako výpravčí 1) a TD 614 CDP Praha:

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:08:44 h		Délka nahrávky: 31 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí 1	Jedou vozy. Je to nějakýj Regiojet. Jo.	
TD 614 CDP Praha	Jasně. Myslíš, že to dojede až ke mně? Protože vod tebe je to z kopce tak mírně. Ty seš tak o dva metry vejš než Vysočany.	
výpravčí 1	No jo, ale jede to dolů a pak je to do kopce. Hele, je to jeden vůz nějakýj, Regiojeti.	
TD 614 CDP Praha	Jeden vůz regio, dobrý, dobrý, dobrý. Tak já postavím i dál, kdyby náhodou to jelo...	
výpravčí 1	No, hele, hele, hele. Ne, tak kluci to tady chytnout nestihnou. Regiojet ... (nesrozumitelné). Dobrý, hele.	
TD 614 CDP Praha	Dobrý.	
výpravčí 1	... už to ... (nesrozumitelné) jede, jo.	
TD 614 CDP Praha	Dobrý, dobrý.	
výpravčí 1	Dobrý.	
TD 614 CDP Praha	Dobrý, tak já jedu dál.	
Tab. č. 7: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a TD 614 CDP Praha		

Přepis komunikace (na síti STE pro dopravce ČDC) mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulce jen jako výpravčí 1) a zaměstnanci dopravce ČDC (v tabulce jen jako ČDC), pokračování komunikace je v Tab. č. 10:

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:08:56 h		Délka nahrávky: 22 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
ČDC	No, ten to maže, pěkně teda. To by chtělo asi víc zarážek, hochu.	
Tab. č. 8: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a zaměstnanci ČDC		

Přepis komunikace mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (v tabulce jen jako výpravčí „A“) a provozním dispečerem CDP Praha (v tabulce jen jako PD CDP):

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:09:09 h		Délka nahrávky: 164 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
PD CDP	Provozní ... (nesrozumitelné).	
výpravčí „A“	Jo, zdravím tě, tady Malešice, <i>jméno, příjmení</i> . Prosím tě, máme tady mimořádku, ujely nám tady vozy do Libně, abys věděl, že tady máme říznutý nějaký veksle (<u>pozn. DI: jednalo se výhybky</u>).	
PD CDP	To musíme ... , tak čas, který kilometr, to všechno potřebuju vědět.	
výpravčí „A“	Hele, v ...	
PD CDP	Jo, promiň.	
výpravčí „A“	Kilometr čtyři celá nula třicet osm. Šestá kolej.	
PD CDP	Šestá es ká.	
výpravčí „A“	Šestá kolej, návěstidlo S6.	
PD CDP	Návěstidlo?	

výpravčí „A“	S6.
PD CDP	S6. Ujel na trať, jo?
výpravčí „A“	Nevíme, co přesně, protože oni tam měli ... (nesrozumitelné). Jestli to bude jenom mašina, ale.
PD CDP	Tak vozy nebo mašina?
výpravčí „A“	To nevíme, že jo, jak tam posunovali přesně.
PD CDP	Tak počkej, dobře. Takže, kdo to byl, Cargo nebo co to bylo?
výpravčí „A“	Ještě jednou.
PD CDP	Cargo?
výpravčí „A“	Regiojet.
PD CDP	Regiojet. Čas nějaký?
výpravčí „A“	Počkej, já se podívám do JOPky. V nula nula jedna.
PD CDP	V nula nula jedna. A vyjely na trať?
výpravčí „A“	Ještě jednou.
PD CDP	Vyjely na trať úplně?
výpravčí „A“	Teď to projíždí Libní, je to, jede to, teď to projíždí Libní a je to skoro ve Vysočanech. Já nevím, co tam jede takhle.
PD CDP	Jako ono to jede jako, jako vlak, jako, jo? To vodjelo jako, jo. To neujelo, to, vodjelo prostě, vodjelo to a jede to do pryč, jo?
výpravčí „A“	No, to podle mě ujelo, když jsme se ještě ptali těch ... jestli tam posunovali nebo ne, tak to prostě něco ujelo. Oni o ničem neví, že by tam posunovali.
PD CDP	Už to jede do Vysočan, jo?
výpravčí „A“	No teď to je, odjelo na trať do Vysočan. My koukáme na JOPku, už z Libně.
PD CDP	To jsou vozy? Vy nevíte vůbec, co to je, jo?
výpravčí „A“	No, to oni teďka zjistí, co tam ujelo.
PD CDP	To jede po kolejích někam, a vy to necháte normálně jet?
výpravčí „A“	Oni to nechali ... to neměli zajištěný asi pořádně.
PD CDP	To jako projelo Libní samovolně a jako nic, nebo? Jo.
výpravčí „A“	Já jsem teda ještě volal rychle do Libně, aby to, aby to tam neprojelo na hlavní trať, a oni to poslali do, na Vysočany, že tam asi, já nevím ...
PD CDP	To se tam rychle nějak ukazuje.
výpravčí „A“	No, dyť já na to koukám, že teďka ...
PD CDP	No, já jdu volat jinam.
výpravčí „A“	... já ještě volám vedoucímu, vedoucímu, se mu nemůžu dovolat.
Tab. č. 9: Přepis hovoru mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (který do 24:00 h sloužil jako výpravčí Výpravčí „B“) a provozním dispečerem CDP Praha	

Přepis komunikace (na síti STE pro dopravce ČDC) mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulce jen jako výpravčí 1) a zaměstnanci dopravce ČDC (v tabulce jen jako ČDC), pokračování komunikace je v Tab. č. 12:

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:09:19 h		Délka nahrávky: 45 s
Obsah přepisu: část (14. – 22. s) nahrávky		
ČDC	... a střelily (<u>pozn. DI:</u> zarážky odskočily).	
výpravčí 1	Jo, jede to do Vysočan. Vysočanskéj o tom ví.	
Tab. č. 10: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a zaměstnanci ČDC		

Přepis komunikace mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (v tabulce jen jako výpravčí „A“) a vedoucím dispečerem CDP Praha (v tabulce jen jako VD CDP):

Začátek hovoru: 22.12.2023, 0:11:56 h		Délka nahrávky: 164 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
VD CDP	<i>Příjmení, vedoucí směny.</i>	
výpravčí „A“	Zdravím, tady příjmení, jméno, výpravčí Malešice, já tady chci nahlásit mimořádku v Malešicích, ujetí...	
VD CDP	V Malešicích.	
výpravčí „A“	Ano, v Malešicích.	
VD CDP	Ano.	
výpravčí „A“	V nula nula jedna máme tady nějaké ujetí vozu nebo mašiny ze šesté koleje.	
VD CDP	Ano.	
výpravčí „A“	Kilometr návěstidla S6 je čtyři celá, nula třicet osm.	
VD CDP	Čtyři celá, nula třicet osm, to projeli, jo?	
výpravčí „A“	Ano. Je to dopravce RegioJet.	
VD CDP	RegioJet.	
výpravčí „A“	S tím, že to teď projelo celou Libní na Vysočany.	
VD CDP	Celou Libní to projelo?	
výpravčí „A“	A už je to ve Vysočanech, koukám už to uvolnilo traťový ...	
VD CDP	Celou Libní to projelo a došlo to do Vysočan. Z Malešic.	
výpravčí „A“	To jsem ještě stihl ... ať to, ať to nějakým způsobem ... přestaví veksle.	
VD CDP	Počkej, ale to muselo jet pod nějakou motorizací, ne. Vždyť do Libně je to do kopce docela.	
výpravčí „A“	Do Libně je to právě trochu ze svahu.	
VD CDP	Jo?	
výpravčí „A“	Ale jako tady to vypadalo, že tady jako posunovali. Máme tady samozřejmě říznutý veksle.	
VD CDP	Který výhybky byly říznuté, prosím tě.	
výpravčí „A“	Výhybky ... no, 12, 8, 7.	
VD CDP	Pořezaný? Ty ... (nesrozumitelné), to je mazec, ještě že to někoho to ... Takže to byla, prosím tě, jaká to, skladba toho, tý soupravy?	
výpravčí „A“	To nevím, to nám musejí zjistit. Protože oni sami neví, co jim tam ujelo.	
VD CDP	A byla to mašina plus nějaký vozy?	
výpravčí „A“	Záleží, jestli to měli to ... jestli to měli všechno spojený. Ale já si, nevím, myslím, podle mě asi jenom mašina motorová.	

VD CDP	Motorová, jo?
výpravčí „A“	Protože, počkej ... to bylo ze šestý, naposled jeli na osmou, to bylo na šestý, takže jestli to nebyl vůz, já nevím.
VD CDP	Dobře, zůstaneme u toho. Bylo to teda samotný, bez doprovodu, samotný vozidlo nebo vozidla. Dobrá, rozumím. A, to jsem v šoku teda ... A nějakou, konkrétně u tebe v Malešicích, to ohrozilo jinou jízdní cestu nebo ne?
výpravčí „A“	Ještě jednou.
VD CDP	Jestli to konkrétně v Malešicích ohrozilo jinou jízdní cestu, kterou bys měl postavenou.
výpravčí „A“	No, tady se zrovna nic nedělo, tady se nic nedělo, takže ...
VD CDP	Dobře, dobře. Tak jo, hele díky zatím. Já když, tak bych se ozval, kdybychom něco potřebovali, jo. Tak jo, dík, tak jo.
výpravčí „A“	Zatím.
Tab. č. 11: Přepis hovoru mezi výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (který do 24:00 h sloužil jako Výpravčí „B“) a vedoucím dispečerem CDP Praha	

Přepis komunikace (na síti STE pro dopravce ČDC) mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulkách jen jako výpravčí 1) a zaměstnanci dopravce ČDC (v tabulkách jen jako ČDC):

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:12:18 h		Délka nahrávky: 44 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí 1	Hele, pánové, jestli můžete, prosím vás, dejte na sto desátou kolej zarážky směrem jakoby vod Vysočan, jo? Kdyby se to náhodou vrátilo.	
ČDC	... už jsme venku.	
výpravčí 1	Jo, hele. Vysočanská se mi uvolnila, tak já jdu na Vysočany. Na Vysočany, jak jsou na tom.	
Tab. č.12: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst Praha-Libeň a zaměstnanci ČDC		

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 0:13:16 h		Délka nahrávky: 18 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
ČDC	Kluci, podložky tam dáme, za návštěvnicko.	
Tab. č. 13: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a zaměstnanci ČDC		

Přepis komunikace mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň (v tabulce jen jako výpravčí 1) a výpravčím střežícím ujeté DV v žst. Praha-Vysočany:

Začátek hovoru: 22. 12. 2023, 01:46:13 h		Délka nahrávky: 113 s
Obsah přepisu: část (75. – 83. s) nahrávky		
výpravčí 1	... ještě, že jsem na to čuměl, protože vidím obsazený Malešice. Tak mu hnedka volám: hele, tys mi sem poslal nějaký vlak a neřeks mi o tom ...	
Tab. č. 14: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a výpravčím střežícím ujeté DV v žst. Praha-Vysočany		

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Po příjezdu vlaku Sv 98033 na 2. SK žst. Praha-Malešice dne 21. 12. 2023 byla DV tohoto vlaku formou posunu přestavena na 6. SK, po kterém později následovalo rozřazení jednotlivých DV opakovanými posuny na 6. a 8. SK. Posuny prováděli strojvedoucí posunového dílu a dispečer/posunovač, který nad rámec jemu uložených povinností dispečera, z důvodu mimořádného neobsazení pracovní pozice posunovače zaměstnancem, který nenastoupil na směnu, prováděl i činnosti vedoucího posunové čety. V tomto případě se strojvedoucí posunového dílu od vlaku Sv 98033 dle svého sdělení označil za zaměstnance řídícího posun. Ale protože posun s DV od vlaku Sv 98033 byl prováděn s posunovou četou, zaměstnancem řídícím posun byl dle předpisu SŽ D1 i předpisu 04 RJ-PPDD dispečer/posunovač.

Jednotlivé posuny s výpravčím žst. Praha-Malešice však sjednával strojvedoucí posunového dílu. Při sjednávání jednotlivých posunů komunikoval strojvedoucí posunového dílu, a to s výjimkou 1. sjednání posunu s DV od vlaku Sv 98033 ve 22:02 h, s výpravčím žst. Praha-Malešice prostřednictvím mobilního telefonu voláním na účastnický telefonní okruh, který nebyl nahráván.

V průběhu provádění jednotlivých posunů pak dispečer/posunovač komunikoval se strojvedoucím posunového dílu – dával mu mj. slyšitelné návěsti pro posun prostřednictvím radiostanic na technologické síti STE 3RJ (simplexní kanál č. 20), jež nebyla určena k řízení práce posunu dopravce RJ v žst. Praha-Malešice. Síť STE 3RJ (simplexní kanál č. 20) mohl dopravce RJ používat se souhlasem SŽ pouze v žst. Praha-Smíchov.

Poslední posun s DV byl uskutečněn ze 6. SK na 8. SK žst. Praha-Malešice. Později ujeté DV 61 81 28-90 032-0 bylo ponecháno odstavené na 6. SK na spádu 2,8 ‰ zajištěné proti ujetí pouze průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím (6. SK zůstala dále obsazená také vyvěšeným HDV 388 214-9). Posunový díl (během poslední jízdy ze 6. SK na 8. SK) byl sestaven z HDV 740 832-1 a dále ze tří DV: HDV 162 120-0 a DV 61 81 20-90 021-1, DV 61 81 18-91 005-7. Po jeho přestavení na 8. SK byl posun přerušen a strojvedoucí posunového dílu spolu s dispečerem/posunovačem se začali věnovat plnění dalších úkolů, přičemž s DV 61 81 28-90 032-0 měli v úmyslu posunovat až později.

Tomuto posunu předcházelo na samotném začátku posunových prací na 6. SK nejprve vyvěšení DV 61 81 28-90 032-0 od HDV 388 214-9 a na závěr, po najetí posunového dílu (sestaveného z HDV 740 832-1, HDV 162 120-0 a DV 61 81 20-90 021-1) na stojící DV 61 81 18-91 005-7, poté vyvěšení DV 61 81 28-90 032-0 od DV 61 81 18-91 005-7, a to strojvedoucím posunového dílu, které provedl ve snaze pomoci dispečerovi/posunovači, nad rámec svých povinností, a to aniž by dané DV zajistil proti ujetí utažením ruční brzdy a navíc podložením dvěma zážkami na straně spádu.

Dispečer/posunovač, který po návratu z dispečinku přišel k již vyvěšenému DV 61 81 28-90 032-0, před zahájením vlastního posunu nezajistil, resp. neprovedl zajištění tohoto DV proti ujetí, fyzickou kontrolou neověřil zajištění DV proti ujetí nebo dotazem u strojvedoucího posunového dílu nezjistil, zda a jakým způsobem strojvedoucí zajistil vyvěšené DV proti ujetí.

Pro stanovení času provádění tohoto posunu musela DI vycházet pouze z dat zaznamenaných záznamovým zařízením SZZ žst. Praha-Malešice, z nichž vyplynul čas 22:43:42 h, kdy přední část posunového dílu při posunu ze 6. SK (směrem k žst. Praha-

Běchovice) minula úroveň odjezdového návěstidla S6. Uvedený čas byl pro potřeby dané MU určen jako nejpozdější čas, od kterého byla počítána doba odstavení ujetého DV (zajištěného proti ujetí pouze odvětráním hlavního potrubí) do doby vzniku MU, tzn. do času jeho uvedení do samovolného pohybu ve směru spádu.

Vlivem netěsností brzdového zařízení DV 61 81 28-90 032-0 docházelo k postupnému vyprazdňování jeho brzdových válců. Po jejich vyprázdnění se DV stojící na 6. SK žst. Praha-Malešice v km 4,240 ve 23:57:46 h, tzn. po uplynutí více než 74 minut od jeho odstavení, samovolně uvedlo do „neslyšitelného“ pohybu ve směru spádu ke zhlaví směr Praha-Běchovice/Praha-Libeň. V 0:00:53 h přední část ujetého DV minula úroveň odjezdového návěstidla S6, po kterém následovalo postupné obsazování KÚ směrem na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň, vč. KÚ výhybek č. 12, 10, 7-8, 4 a rozřezů výhybek. Rozřez výhybky č. 12 nastal v 0:01:16 h, výhybky č. 8 v 0:01:41 h a výhybky č. 7 v 0:01:56 h.

Jízda ujetého DV se v 0:00:53 h projevila na reliéfu monitoru SZZ výpravčího „A“ žst. Praha-Malešice, ovládaného z JOP žst. Praha-Malešice, až v okamžiku projetí ujetého DV za úroveň odjezdového návěstidla S6, a to indikací obsazení KÚ „V12“ výhybky č. 12 následovanou indikací jejího rozřezu, což vyvolalo první akustickou indikaci, která výpravčí žst. Praha-Malešice na MU aktivně upozornila. Po indikaci rozřezu výhybky č. 12 následovaly indikace obsazování KÚ a rozřezů výhybek č. 8 a č. 7, včetně obsazování dalších KÚ směrem k žst. Praha-Libeň. Výpravčí „A“ se s výpravčím „B“ žst. Praha-Malešice zprvu domnívali, že se jedná o poruchu zabezpečovacího zařízení. V průběhu indikace dalších postupných rozřezů výhybek č. 8 a 7 (v 0:01:41 h a 0:01:56 h) si uvědomili, že nejpravděpodobnější příčinou daného stavu bude ujetí DV. Výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice však o svém zjištění výpravčího dotčené sousední žst. Praha-Libeň neprodleně nezpravil, i když ujeté DV nemohl sám zastavit. Výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice dle svého sdělení vyšel ven podívat se do kolejiště, aby zjistil, o jaké vozidlo se jedná, ale nebylo nic vidět. Vzájemná předávka služby obou výpravčích dle EDD byla dokončena v 0:02 h dne 22. 12. 2023.

Poté, kdy v 0:06:10 h ujeté DV předním čelem minulo úroveň vjezdového návěstidla HL žst. Praha-Malešice platného pro opačný směr jízdy a obsadilo KÚ „T1“ TK Praha-Malešice – Praha-Libeň, tak v 0:06:20 h reagoval výpravčí 1 žst. Praha-Libeň dotazem na výpravčího „A“ žst. Praha-Malešice, zda z žst. Praha-Malešice do žst. Praha-Libeň odjel bez dání předvídaného odjezdu nějaký vlak.

Výpravčí 1 žst. Praha-Libeň po obdržení informace o pravděpodobném ujetí vozu/ů a zvážení provozní situace ve stanici a v přilehlých mezistaničních úsecích reagoval přestavením výhybek pro průjezd ujetého vozu z TK Praha-Malešice – Praha-Libeň, přes 5a. SK, 5. SK a 103. SK žst. Praha-Libeň, na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany, přičemž od návěstidla L103 žst. Praha-Libeň na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany následně postavil i vlakovou cestu.

V mezechase výpravčí 1 žst. Praha-Libeň radiostanicí informoval o nastalé situaci zaměstnance dopravce ČD provádějící posun v žst. Praha-Libeň, kteří se s ohledem na časovou tíseň pokusili ujeté DV zastavit použitím dvou zarážek. Tento pokus o zastavení ujetého DV však nebyl úspěšný a ujeté DV pokračovalo v jízdě na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany.

Kvůli možnému návratu ujetého DV zpět do žst. Praha-Libeň, ke kterému už nedošlo, pak zaměstnanci dopravce ČD na žádost výpravčího 1 žst. Praha-Libeň položili na 110. SK

zarážky (viz „Zápis se zaměstnancem“ s výpravčím 1 žst. Praha-Libeň a „Tab. č.12: Přepis hovoru mezi výpravčím 1 žst Praha-Libeň a zaměstnanci ČDC“).

TD 614 CDP Praha pro vjezd ujetého DV zvolil v žst. Praha-Vysočany volnou 5. SK a pro případ jeho nezastavení na této koleji přestavil výhybky pro jízdu ujetého vozu dále na zhlaví a záhlaví směr Výhybna Skály vedené ve stoupání až 10 ‰. Obsazení 5. SK ujetým DV bylo v žst. Praha-Vysočany indikováno SZZ od 0:13:47 h. Poté v 0:20:02 h (dle záznamu kamer SŽ) ujeté DV samovolně zastavilo na 5. SK v km 6,583.

Protože žst. Praha-Vysočany nebyla trvale obsazena dopravním zaměstnancem provozovatele dráhy, byl po zastavení ujetého DV 61 81 28-90 032-0 v žst. Praha-Vysočany vyslán do této stanice výpravčí 2 žst. Praha-Libeň, jenž předmětné DV zajistil proti ujetí a střežil ho do příchodu zaměstnanců pověřených šetřením MU.

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

- 23:57:46 h vznik MU (uvedení do pohybu DV 61 81 28-90 032-0 na 6. SK žst. Praha-Malešice = začátek nezajištěné jízdy DV, začátek nehodového děje);
- 0:00:53 h indikace obsazení KÚ „V12“ výhybky č. 12, tzn. že přední část ujetého DV minula úroveň odjezdového návěstidla S6 žst. Praha-Malešice;
- 0:01:16 h akustická a vizuální indikace rozřezu výhybky č. 12 v žst. Praha-Malešice, následovaná postupnou indikací obsazování navazujících KÚ a rozřezu výhybek č. 8 a 7. V tomto čase výpravčí žst. Praha-Malešice začali zjišťovat důvod těchto indikací SZZ;
- 0:02 h výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice zastaven provoz v žst. Praha-Malešice;
- 0:06:15 h ujeté DV vjelo celé na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň a opustilo žst. Praha-Malešice;
- 0:06:20 h výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice, po dotazu výpravčího 1 žst. Praha-Libeň, informoval o vzniku MU výpravčího 1 sousední žst. Praha-Libeň;
- 0:06:29 h výpravčí 1 žst. Praha-Libeň zadával povely pro přestavení výhybek až v žst. Praha-Libeň pro jízdu/průjezd ujetého vozu od žst. Praha-Malešice do žst. Praha-Vysočany
- 0:07:05 h
- 0:07:24 h výpravčí 1 žst. Praha-Libeň informoval o vzniku MU TD 614 CDP Praha, tzn. osobu organizující a řídící drážní dopravu také v žst. Praha-Vysočany;
- 0:09:15 h posunovač ČDC položil zarážky na 103. SK žst. Praha-Libeň, následně ujetý vůz projel kolem této osoby a pokračoval v jízdě;
- 0:09 h výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice ohlásil vznik MU dle Ohlašovacího rozvrhu nehodové pohotovosti PO Praha hl. n. – dozorčí provozu PO Praha hl. n.;
- 0:09 h výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice ohlásil vznik MU PD CDP Praha;

- 0:12 h výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice ohlásil vznik MU dle Ohlašovacího rozvrhu VD CDP Praha;
- 0:13:47 h ujeté DV vjelo na 5. SK žst. Praha-Vysočany, následně TD 614 CDP Praha zastavil na této koleji provoz;
- 0:20:02 h ujeté DV zastavilo v konečném postavení po vzniku MU na 5. SK žst. Praha-Vysočany;
- 0:25 h VD CDP Praha ohlásil vznik MU pověřené osobě SŽ;
- 0:42 h pověřená osoba SŽ a RJ ohlásila vznik MU za provozovatele dráhy SŽ a dopravce RJ na COP DI;
- 0:47 h inspektor na COP DI udělil souhlas s uvolněním dráhy v žst. Praha-Libeň a mimo 5. SK i v žst. Praha-Vysočany;
- 1:45 h zahájení ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
- 3:30 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy v žst. Praha-Malešice;
- 4:05 h obnoven provoz v žst. Praha-Malešice;
- 6:05 h inspektor DI přítomný v žst. Praha-Vysočany udělil souhlas s uvolněním dráhy – 5. SK žst. Praha-Vysočany.
Ve stejném čase pověřená osoba provozovatele dráhy SŽ a dopravce RJ udělila souhlas se zahájením odklizovacích prací a v témže čase byl obnoven provoz na 5. SK žst. Praha-Vysočany;
- 6:30 h ukončení ohledání místa MU inspektory DI.

Plán IZS nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy SŽ:

Provozovatel dráhy byl podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení a dále byl mj. oprávněn udílet dopravcům při organizování drážní dopravy pokyny pro zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy.

Vyhláška č. 173/1995 Sb. jednoznačně stanovila, že odstavená DV musí být vždy zajištěna proti ujetí, přičemž zajištění DV proti ujetí se provádí zpravidla ruční brzdou (což nevylučuje jiný způsob jejich zajištění) s tím, že činnosti při provádění posunu, zejména pro zajištění odstavených DV apod., se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.

Provozovatel dráhy SŽ pak obsahem čl. 177 předpisu SŽ D1 mj. stanovil, že za zajištění DV proti ujetí během posunu a po jeho ukončení plně odpovídá dopravcem určený zaměstnanec, přičemž odpovědnost jednotlivých zaměstnanců dopravce zúčastněných na posunu za zajištění vozidel proti ujetí musí stanovit dopravce svým vnitřním předpisem.

Zaměstnanec, který k odstaveným DV měl přivést další vozidla nebo od odstavených DV vozidla odvést, měl odpovědnost za správné zajištění DV proti ujetí u nově vzniklé skupiny odstavených DV a za odstranění nepotřebných dříve použitých zajišťovacích prostředků. Při posunu bylo možné zajistit DV proti ujetí jen zádržkami, bránila-li jim ve vzdálenosti nejvýše 100 m spolehlivě v ujetí jiná vozidla, která byla zajištěna proti ujetí, nebo zádržadlo.

Použití zajišťovací síly, resp. brzdicí váhy:

Odstavená DV musela být podle následujícího čl. 178 předpisu SŽ D1 vždy zajištěna proti ujetí, a to utažením stanoveného počtu ručních brzd, **a navíc** podle předpisu SŽ PPD-7/2022 na spádu větším než 2,5 ‰ (pozn. DI: z důvodu spádu většího než 2,5 ‰ na 6. SK žst. Praha-Malešice v místě uvedení DV 61 81 28-90 032-0 do nezajištěného pohybu se DI podrobně zabývala ustanoveními předpisů provozovatele dráhy a dopravce týkajícími se tohoto spádu), na kolejích určených pro jízdu vlaků, na straně spádu, dvěma zádržkami. Tyto zádržky se do výpočtu zajišťovací síly, resp. brzdicí váhy DV, nezapočítávaly. Při odstavování vozidla (vozidel) na kolej o spádu větším než 2,5 ‰ muselo být jeho (jejich) zajištění proti ujetí provedeno ještě před odvěšením HDV.

Stanovený počet ručních brzd byl podle výše uvedeného čl. 178 předpisu SŽ D1 tolik ručních brzd, aby u DV s vyznačenou hodnotou zajišťovací síly na vozidle byl součet jejich hodnot zajišťovací síly stejný nebo vyšší než hodnota stanovené potřebné zajišťovací síly. Tuto hodnotu provozovatel dráhy stanovil tabulkou D.10 Přílohy D (normativní) předpisu SŽ D1, přičemž za stanovení hodnoty potřebné zajišťovací síly (po obdržení informace od provozovatele dráhy o nejnepríznivějším spádu koleje a jeho směru) výpočtem byl odpovědný dopravce.

U DV s vyznačenou hodnotou brzdicí váhy na vozidle provozovatel dráhy SŽ také stále připouštěl pro určení stanoveného počtu ručních brzd využití veličiny brzdicí váhy (viz níže). V tomto případě požadoval, aby byl součet jejich brzdicích vah stejný nebo vyšší než potřebná brzdicí váha odstavených DV. Pro rozhodný spád až do 5 ‰ pak provozovatel dráhy předepsal potřebnou brzdicí váhu odstavených DV rovnající se 2 ‰ z jejich celkové hmotnosti.

Čl. 179 odst. 1 předpisu SŽ D1 poté nepřímou připouštěl pro případ, že odstavovaná DV nebudou vybavena ručními brzdami nebo nebude-li možné dosáhnout utažením ručních brzd potřebnou zajišťovací sílu (brzdicí váhu) odstavených vozidel, použít k dosažení předepsané zajišťovací síly, resp. brzdicí váhy, další zádržky.

Je nezbytné doplnit, že provozovatel dráhy SŽ dále čl. 181 odst. 8 předpisu SŽ D1 stanovil, že pokud se mělo ve stanici na kolejích na spádu větším než 2,5 ‰ **na vlaku** vyměnit nebo přechodně odvést HDV, bylo možné odstavené vozidlo (vozidla) ponechat bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 minut, a to zajištěné(á) průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a ve směru spádu navíc podloženo(á) dvěma zádržkami. Za ověření činnosti brzd a za dodržení doby 30 minut na přechodné odstavení soupravy odpovídal odborně způsobilý zaměstnanec dopravce.

Vlak byl definován jako sestavená a svěšená skupina DV (i speciálních), tvořená alespoň jedním HDV a jedním DV nebo samostatné HDV či svěšená skupina HDV, označená stanovenými návěstmi, s doprovodem vlaku a jedoucí podle jízdního řádu nebo podle pokynů odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu.

Pro úplnost je ještě vhodné uvést, že provozovatel dráhy obsahem čl. 177 odst. 4, čl. 180 odst. 4 písm. b) a čl. 181 odst. 6 písm. b) předpisu SŽ D1 také stanovil, že odstavená HDV

se zajišťují, bez ohledu na hodnotu spádu, na všech kolejích podle podmínek stanovených předpisy dopravce. Podmínkami se rozumí způsob (stanovený jednotnými technologickými postupy), jakým bude dosaženo u daného HDV stanovené zajišťovací síly, popř. brzdící váhy.

Provozovatel dráhy SŽ tedy v době vzniku MU (až do změny č. 1 předpisu SŽ D1 účinné od 1. 7. 2024) stále bez jakéhokoliv omezení připouštěl jako rovnocennou alternativu pro určení stanoveného počtu ručních brzd využití veličiny brzdící váhy, která byla pro tento účel nedostatečná (viz zdůvodnění níže), přičemž zcela neodpovídá pokynu „Metodický pokyn ke stanovení brzdícího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla“, který byl vydán DÚ dne 15. 10. 2021, s účinností od 1. 11. 2021, a jenž byl závazný pro provozovatele drah, dopravce, výrobce včetně subjektů zajišťujících údržbu a opravy DV. Účelem tohoto metodického pokynu bylo stanovit, jakým způsobem mají být počítány a označovány hodnoty a výkon ruční brzdy na DV od ledna roku 2021. V tomto dokumentu bylo mj. stanoveno, že pro vyjádření brzdícího účinku ruční brzdy se místo pojmu brzdící váha ruční brzdy zavádí nově veličina nazvaná „Zajišťovací síla Fpark“. Tento termín měl být používán u všech brzd, které sloužily k zajištění stojících vozidel proti ujetí. Do konce roku 2020 pak bylo možné vyjadřování hodnoty brzdícího účinku zajišťovací brzdy uvádět na vozidlo jak brzdící váhou, tak zajišťovací silou. Od roku 2021 bylo na základě požadavků Agentury Evropské unie pro železnici třeba vyjadřovat hodnotu brzdícího účinku zajišťovací brzdy na vozech již jen zajišťovací silou. Důvodem této úpravy byla skutečnost, že užívaná hodnota brzdící váhy (v tunách) uváděná na bočnicích vozů vyjadřovala schopnost vozu zabrzdit z rychlostí menších nebo rovných 50 km.h⁻¹, na rozdíl od údaje zajišťovací síly (v kilonewtonech), který skutečně reprezentuje brzdící účinek zajišťovací brzdy, jež zabraňuje uvedení stojícího vozidla do pohybu.

Spolu s tímto pokynem je nutné připomenout ZZ k MU, která se udála dne 14. 8. 2020 na vlečce [KERACLAY Nehvizdy](#), zaústěné do žst. Mstětice, kdy došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) 32 DV z vlečky KERACLAY Nehvizdy do žst. Mstětice s následným vykolejením, střetnutím s osobním automobilem na železničním přejezdu P3613 a srážkou s budovou stavědla St. 1 a stožáry trakčního vedení.

DI v rámci šetření předmětné MU na základě Technické zprávy Výzkumného ústavu železničního, a. s., vlastních výpočtů brzdících vah a zajišťovacích sil, v návaznosti na tuto technickou zprávu i ověřovacími pokusy, dospěla k závěru, že platné předpisy pro odstavování DV nezaručovaly jejich bezpečné odstavení za všech okolností a bylo potřeba je přehodnotit. Proto daná Závěrečná zpráva obsahovala bezpečnostní doporučení, kterým doporučila DÚ mj. „zajistit, aby byl z platných předpisů provozovatelů drah v maximální možné míře eliminován postup zajišťování vozidel proti ujetí pomocí brzdící váhy, minimálně, aby byla přehodnocena požadovaná brzdící procenta pro jednotlivé intervaly sklonu kolejí;“.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože k zajištění ujetého DV 61 81 28-90 032-0 utažením ruční brzdy vůbec nedošlo.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy **SŽ, mimo příčinnou souvislost s MU:**

- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy podle přímo

použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti

- 1. zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze,*
- 2. umožňoval provozování dráhy a drážní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, jinými právními předpisy a osvědčeními dopravce a*
- 3. byl dodržován,“.*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:

- bod 5.1.2. PŘÍLOHY II k Nařízení komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762:
„Organizace musí zajistit, aby její provozní opatření byla v souladu s bezpečnostními požadavky platných technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) a příslušných vnitrostátních předpisů a jakýchkoli dalších relevantních požadavků ...“;
- čl. 7 odst. 1. Metodického pokynu ke stanovení brzdícího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla:
„Provozovatelé drah (IM) musí provést odpovídající úpravy ve svých provozních předpisech popisujících zajišťování stojících vozidel.“.

Pozn. DI: Provozovatel dráhy SŽ změnou č. 1 předpisu SŽ D1, účinnou od 1. 7. 2024, rozsáhle upravil (zkrátil) Kapitulu V „Zajištění vozidel proti ujetí“, kdy v čl. 174 odst. 2 bylo stanoveno „*Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí. Za zajištění vozidel proti ujetí odpovídá dopravce. Způsob zajištění vozidel proti ujetí stanoví dopravce svým vnitřním předpisem.*“, čímž provozovatel dráhy SŽ přenesl na dopravce také plnou odpovědnost za stanovení způsobu jejich zajištění. Předpis dopravce tak musí obsahovat postupy zajišťování vozidel, druh zajišťovacích prostředků a způsob (výpočet) určení jejich účinku.

Tento postup neodpovídá § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb., který klade tyto povinnosti jednoznačně provozovateli dráhy a podle kterého provozovatel dráhy SŽ dříve vždy postupoval. K této změně došlo na základě dokumentu [OPINION ERA/OPI/2023-03](#), kterým Agentura Evropské unie pro železnice vyjadřuje svůj názor ohledně pravidel přijatých provozovatelem dráhy SŽ z hlediska stanovení požadavků na brzdění vlaku a zajištění vozidel (čl. 179 – 181 předpisu SŽ D1), přičemž argumentuje přílohou Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/773 (TSI OPE), jehož aplikace má obecně jakožto aplikace právní normy vyšší právní síly přednost před aplikací vyhlášky č. 173/1995 Sb. Při šetření byla analyzována související komunikace mezi Agenturou Evropské unie pro železnice, DÚ a MD, ze které mimo jiné vyplývá, že DÚ a MD, do jejichž kompetence tato problematika spadá, si uvědomují, že je třeba příslušné předpisy upravit tak, aby byly ve vzájemném souladu.

V této souvislosti musí pro potřeby dopravců základní dopravní dokumentace provozovatele dráhy SŽ vždy obsahovat údaje o nejnepríznivějším rozhodném spádu na jednotlivých kolejích (skupinách kolejí) dopravní, nákladistě nebo vlečky, provozované SŽ (včetně směru spádu) a TTP jednotlivých tratí musí vždy obsahovat údaje o nejnepríznivějším rozhodném spádu na širé trati (včetně jeho směru), viz čl. 174 odst. 5 předpisu SŽ D1 se změnou č. 1, ve znění účinném od 1. 7. 2024.

Při vzniku MU se zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ, tzn. i zaměstnanci řídící a organizující drážní dopravu, tedy také výpravčí „A“ a „B“ žst. Praha-Malešice, výpravčí 1 a 2 žst. Praha-Libeň a TD 614 CDP Praha, měli v návaznosti na zákon č. 266/1994 Sb. řídit postupy uvedenými v předpisu SŽ D1, který čl. 446 určoval povinnost všech zaměstnanců, kteří se nacházeli v místě MU, bezprostředně po vzniku MU, podle okolností a možností zamezit dalšímu ohrožení provozování drážní dopravy nebo zvětšení škody.

Postup po ujetí DV byl následně provozovatelem dráhy SŽ podrobně popsán v čl. 448 předpisu SŽ D1 tak, že zaměstnanec, jenž zpozoroval nebo zjistil, že ujela vozidla, a nemohl je sám zastavit, musel o tom co nejdříve zpravit staniční a traťové zaměstnance nebo zařídit, aby byli zpraveni. Jakmile se o ujetí vozidel dozvěděl výpravčí, musel o tom neprodleně zpravit i sousední stanici a mj. oznámit, zda jsou vozidla obsazena osobami, počet vozidel (je-li tato informace výpravčímu známa) a zda se jedná o vozidla ložená nebo prázdná (je-li to možné zjistit).

Podařilo-li se ujetá DV zastavit, bylo nutné je zajistit proti ujetí, oznámit to sousedním stanicím a vyčkat dalších příkazů.

Byli-li zaměstnanci ve stanici zpraveni o ujetí DV, museli ihned učinit všechna opatření, aby je zastavili, aniž tím ohrozili sebe a osoby, které se v ujetých vozidlech nacházely. K zastavení ujetých vozidel bylo třeba volit prostředky podle možností a okolností dané situace.

Pokud nebyly k dispozici zvláštní prostředky k zastavení vozidel, měly se nahromadit na kolejnice různé překážky jako šterk, hlína, pražce, pokud to čas (do příjezdu ujetých vozidel) dovolil. Ve stanici se podle možností měla tato ujetá DV nechat vjet na volnou, pro provoz méně důležitou kolej, přičemž se na obě kolejnice mělo položit co nejvíce zárážek. Pokud hrozila srážka s jinými DV, měla se ujetá vozidla vykolejit buď na nedostatečně přestavené výhybce pojižděné proti hrotu (jazyk nutno zajistit vložení klínu) nebo výkolejkou, kolejovou zábranou, případně jiným vhodným způsobem. Ujetá DV bylo možné nechat vjet na kusou kolej nebo na jiná zajištěná DV. Vždy bylo nutno jednat tak, aby způsobená škoda byla menší než ta, která by nastala bez provedení těchto opatření.

Podle souvisejícího čl. 25 předpisu SŽ D1 bylo nutné jednat ve smyslu předpisů pro provozování dráhy SŽ podle nejlepšího vědomí a svědomí i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to tak, aby byla vždy zaručena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.

Nezajištěnou jízdu – ujetí DV 61 81 28-90 032-0 jako první nezjistil dopravce RJ, nýbrž provozovatel dráhy SŽ, a to prostřednictvím výpravčího „A“ žst. Praha-Malešice a výpravčího „1“ žst. Praha-Libeň, kteří jako zaměstnanci obsluhující zabezpečovací zařízení dotčených stanic v souladu s čl. 64 předpisu SŽDC (ČD) Z1 během své služby podle příslušných indikačních nebo ovládacích prvků průběžně sledovali stav zabezpečovacího zařízení tak, aby mohli řešit situace mající vliv na bezpečnost a plynulost železničního provozu.

Nezajištěná jízda (ujetí) předmětného DV se na reliéfu monitoru SZZ, ovládaného z JOP žst. Praha-Malešice, projevila v okamžiku projetí ujetého DV za úroveň odjezdového návěstidla S6 v 0:00:53 h indikací obsazení KÚ „V12“ výhybky č. 12. V 0:01:16 h následovala indikace rozřezu výhybky č. 12, o 2 s později v 0:01:18 h bylo indikováno obsazení KÚ „V10“ výhybky č. 10. Následně v 0:01:31 h bylo indikováno obsazení KÚ „V7-8“ výhybek č. 8 a 7, následované v 0:01:41 h indikací rozřezu výhybky č. 8, v 0:01:56 h

indikací rozřezu výhybky č. 7 a obsazováním dalších KÚ směrem k žst. Praha-Libeň. Vzhledem k „tichému chodu“ ujetého DV, kdy sluchem nezaregistrovali žádnou jízdu DV, se dle svého vyjádření výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice spolu s výpravčím „B“ nejprve domnívali, že se jednalo o poruchu zabezpečovacího zařízení.

V průběhu indikace dalších postupných rozřezů výhybek č. 7 a 8 si uvědomili, že se jedná o ujetí DV. Aniž by neprodleně zpravili o ujetí vozu/vozů výpravčího sousední žst. Praha-Libeň, tak výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice vyšel ven podívat se do kolejiště, aby zjistil, o jaké DV se jedná. V reliéfu kolejiště bylo stále indikováno obsazení 6. SK (po ujetí DV 61 81 28-90 032-0, protože 6. SK byla obsazena odstaveným HDV 388 214-9).

Protože venku dle svého sdělení nic neviděl, vrátil se zpět do dopravní kanceláře. Od posunovače RJ následně zjistili, že došlo k ujetí vozu směrem na traťovou kolej směrem do žst. Praha-Libeň. Pro úplnost je třeba doplnit, že traťový souhlas mezi žst. Praha-Malešice a Praha-Libeň byl v době vzniku MU udělen ve směru jízdy ujetého DV.

Výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice řekl, že „*tady asi ujely nějaký vozy*“ výpravčímu 1 žst. Praha-Libeň až po jeho dotazu v 0:06:20 h, zda mu z žst. Praha-Malešice „*posílá nějaký vlak*“ (viz bod 3.1.9, Tab. č. 3 této ZZ).

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože neprodlené nezpravení sousední stanice žst. Praha-Libeň o ujetí DV nastalo až po vzniku MU, a tudíž nemělo žádný vliv na nezajištění DV 61 81 28-90 032-0 a ani nemělo v konečném důsledku vliv na následky MU.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy **SŽ, mimo příčinnou souvislost s MU** související s činnostmi výpravčího „A“ žst. Praha-Malešice:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;
- čl. 448 odst. 1 předpisu SŽ D1:
„Zaměstnanec, který zpozoruje nebo zjistí, že ujela vozidla a nemůže je sám zastavit, zpraví o tom co nejdříve staniční a traťové zaměstnance nebo zařídí, aby byli zpraveni. Jakmile se to dozví výpravčí, musí neprodleně zpravit i sousední stanici...“.

Výpravčí 1 žst. Praha-Libeň ujetí DV na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň zjistil průběžným sledováním reliéfu na monitoru SZZ, ovládaného z JOP žst. Praha-Libeň krátce po indikaci obsazení kolejového úseku „T1“ TK mezi stanicemi Praha-Malešice a Praha-Libeň v 0:06:10 h. Proto se hovorem započatým v 0:06:20 h dotázal výpravčího „A“ žst. Praha-Malešice na důvod obsazení mezistaničního úseku.

Po zpětné informaci o pravděpodobném ujetí DV zvážil provozní situaci ve stanici (nemožnost vjetí na kusou 901. SK v žst. Praha-Libeň, obvod Vítkov z důvodu jejího obsazení posunovým dílem obsazeným strojvedoucím) a v přilehlých mezistaničních úsecích (mj. jízdy vlaku Ex 579 z žst. Praha hl. n.) a zohlednil sklonové poměry TK v úvahu přicházejících směrů Praha hl. n., Praha Masarykovo nádraží, Praha-Holešovice a Praha-Vysočany.

Výpravčí 1 žst. Praha-Libeň dále z důvodu velmi krátkého času k uskutečnění odpovídajících opatření, normální obsluhou SZZ zadal v 0:06:29 h povel pro přestavení výhybky č. 1 do přímého směru pro umožnění jízdy ujetého DV z TK od žst. Praha-Malešice na 5a. SK, 5. SK a 103. SK žst. Praha-Libeň. Zároveň od 0:06:34 h do 0:07:05 h postupně zadával povely pro přestavení dvojice výhybek č. 52/54, 56/57, 59/63b, 63a/69b a výhybky č. 81 pro jízdu ze 103. SK na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany. V 0:06:42 h informoval radiostanicí o nastalé situaci zaměstnance dopravce ČDC provádějící posun v žst. Praha-Libeň.

V čase 0:07:31 h minula přední část ujetého DV úroveň vjezdového návěstidla ML žst. Praha-Libeň ve směru od žst. Praha-Malešice. Ve stejném čase výpravčí 1 žst. Praha-Libeň požádal TD 614 CDP Praha, organizujícího a řídícího drážní dopravu mj. na TK v úseku Praha-Vysočany – Praha-Libeň a v žst. Praha-Vysočany, o udělení traťového souhlasu TZZ tak, aby traťový souhlas umožňoval jízdu DV ve směru Praha-Libeň – Praha-Vysočany, a vyrozuměl TD 614 CDP Praha o důvodu žádosti. Po udělení traťového souhlasu zadal výpravčí 1 žst. Praha-Libeň normální obsluhou SZZ v 0:07:59 h povel pro postavení vlakové cesty ze 103. SK od odjezdového návěstidla L103 žst. Praha-Libeň na TK Praha-Libeň – Praha-Vysočany. V 0:08:03 h byla po automatickou činností SZZ provedeném závěru vlakové cesty tato cesta postavena a odjezdové návěstidlo L 103 označené indikátorovou tabulkou s číslicí „5“ začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a volno“.

Když ujeté DV v 0:08:00 h obsadilo kolej 5a a následně jelo na 5. SK žst. Praha-Libeň, výpravčí pohledem na monitor kamerového systému stanice zjistil, že ujelo jedno DV a sice vůz dopravce RJ, a proto v 0:08:06 h o svém zjištění informoval zaměstnance dopravce ČDC provádějící posun, kteří urychleně reagovali a na 103. SK položili dvě zarážky, kterými se pokusili blížící se ujeté DV zastavit. Vzhledem k vyšší rychlosti ujetého DV obě zarážky odskočily. V 0:09:45 h ujeté DV minulo úroveň odjezdového návěstidla L103 a přes výhybky č. 52, 54, 56, 57, 59, 63, 69, 74, 76, 77 a 81, zhlaví a záhlaví a dále pokračovalo na TK směr žst. Praha-Vysočany. Přední část ujetého DV v 0:11:00 h minula úroveň vjezdového návěstidla VS žst. Praha-Libeň platného pro opačný směr jízdy a ujeté DV vjelo na TK směrem k žst. Praha-Vysočany.

Kvůli možnému návratu ujetého DV zpět do žst. Praha-Libeň komunikoval výpravčí 1 žst. Praha-Libeň (v 0:12:18 h a v 0:13:16 h) se zaměstnanci dopravce ČDC provádějícími posun o nutnosti položení zarážek na 110. SK, kteří tak učinili.

Poté výpravčí 1 žst. Praha-Libeň v 0:14:58 h zadal normální obsluhou SZZ povel pro postavení vlakové cesty od vjezdového návěstidla VS platného pro jízdu DV od žst. Praha-Vysočany na 110. SK žst. Praha-Libeň. Následně v 0:15:05 h automatickou činností SZZ byla tato vlaková cesta postavena a vjezdové návěstidlo VS žst. Praha-Libeň začalo návěstit návěst „Rychlost 60 km/h a výstraha“.

Traťový dispečer 614 CDP Praha, organizující a řídící drážní dopravu na TK v úseku Praha-Libeň – Praha-Vysočany a dále v žst. Praha-Vysočany, zvolil pro vjezd ujetého DV volnou 5. SK s užitečnou délkou 770 m, která není vedena podél nástupiště.

Jízdu z TK od žst. Praha-Libeň na 5. SK žst. Praha-Vysočany bylo nezbytné uskutečnit jen přes výhybku č. 22, která byla již před jízdou ujetého DV přestavena do základní polohy stanovené závěrovou tabulkou pro odpovídající jízdní cestu. Traťový dispečer 614 CDP Praha (podle svého vyjádření „... *kdyby náhodou* ...“ při komunikaci s výpravčím 1 žst. Praha-Libeň) pak zadal normální obsluhou SZZ v 0:09:26 h povel pro přestavení

výhybky č. 11 a v 0:09:39 h výhybky č. 8 do přímého směru pro umožnění další jízdy ujetého DV z 5. SK žst. Praha-Vysočany na zhlaví a záhlaví směr Výhybna Skály, které jsou vedeny ve stoupání až 10 ‰. Přední část ujetého DV minula úroveň vjezdového návěstidla HS žst. Praha-Vysočany v 0:12:37 h. V 0:13:47 h SZZ indikovalo obsazení 5. SK ujetým DV a v čase 0:13:56 h se celé ujeté DV nacházelo na 5. SK, kde poté v 0:20:02 h samovolně zastavilo.

Protože žst. Praha-Vysočany nebyla trvale fyzicky obsazena dopravním zaměstnancem provozovatele dráhy, byl po zastavení ujetého DV v žst. Praha-Vysočany na 5. SK v km 6,583 vyslán výpravčí 2 žst. Praha-Libeň, který ujeté DV 61 81 28-90 032-0 zajistil proti ujetí a střežil ho do příchodu zaměstnanců pověřených šetřením MU.

Lze uzavřít, že jak výpravčí 1 žst. Praha-Libeň ve spolupráci se zaměstnanci dopravce ČDC provádějícími posun v žst. Praha-Libeň, tak traťový dispečer 614 CDP Praha s výpravčím 2 žst. Praha-Libeň postupovali v souladu s právními předpisy a předpisy provozovatele dráhy SŽ, protože učinili všechna opatření, aby ujeté DV zastavili (po zastavení zajistili proti dalšímu ujetí), k zastavení zvolili odpovídající postup a prostředky, které s ohledem na nedostatek času měli, a zamezili dalšímu ohrožení provozování drážní dopravy nebo vzniku materiální škody.

Dopravce RJ:

Dopravce byl podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se řídit pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy, kdy pravidla provozování drážní dopravy stanoví prováděcí předpis, v daném případě vyhláška č. 173/1995 Sb.

Ve smlouvě o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách uzavřené dne 20. 4. 2022 mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem RJ bylo mj. uvedeno, že dopravce se zavazuje dodržovat předpisy provozovatele uvedené v příloze 1 dané smlouvy. V této příloze je uveden také předpis SŽ D1, který obsahoval ustanovení o jeho závaznosti pro všechny dopravce, kteří využívají dráhu provozovanou SŽ k provozování drážní dopravy, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, tedy i předpisu SŽ PPD-7/2022.

Pravidla provozování drážní dopravy podle vyhlášky č. 173/1995 Sb. stanovila obsah činností dopravce při použití DV, řízení DV, sestavení a brzdění vlaku, doprovodu vlaku a označování DV návěstmi s tím, že k zajištění uvedených činností slouží jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech dopravce.

Na tomto místě je nezbytné uvést, že pravidla provozování drážní dopravy nestanovila činnosti při provádění posunu, zejména pro zajištění odstavených DV (vyjma HDV), protože tyto činnosti byly podle § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb. součástí pravidel pro provozování dráhy a řídily se technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy. Odstavená HDV se zajišťovala proti ujetí v souladu s podmínkami stanovenými provozovatelem dráhy v předpisech SŽ D1 a SŽ PPD-7/2022, a to způsobem stanoveným předpisy dopravce.

Rozpor mezi předpisy SŽ a předpisy RJ:

Dopravce RJ obsahem předpisů 05 RJ-PPOBZ a 04 RJ-PPDD stanovil, že odstavené vozy (soupravy vozů) se musely zajistit proti ujetí v souladu s ustanovením předpisu provozovatele dráhy, tzn. předpisu SŽ D1 a předpisu SŽ PPD-7/2022, kdy zajištění vozidla (vozidel) proti ujetí prováděl zaměstnanec, který jej (je) odstavoval. Odstavovaná vozidla (vozidla) zajišťovala dle čl. 211 předpisu 04 RJ-PPDD utažením potřebného počtu ručních brzd a dalšími zajišťovacími prostředky posunová četa nebo posunovač (pouze při posunu bez posunové čety, pokud nebyla k dispozici posunová četa, měl provádět tyto úkony strojvedoucí).

Dopravce současně obsahem čl. 209 písm. c) předpisu 04R-PPDD a v souladu s čl. 207 odst. 7 předpisu SŽ D1 trvale pověřil vedoucího posunové čety, mimo jiných činností, také aby zajistil zajištění vozidel, kteřá byla během posunu odstavená nebo se na ně najíždělo, proti náhodnému pohybu.

Na kolejích na spádu větším než 2,5 ‰ (viz 6. SK žst. Praha-Malešice), které nemají zajištění boční ochranu výkolejkou (popř. na kusé koleji výkolejkou z jedné strany a zarážedlem z druhé strany), muselo být podle čl. 230 předpisu dopravce 05 RJ-PPOBZ odstavené vozidlo (odstavená vozidla) zajištěno (zajištěná) proti ujetí ručními brzdami a navíc ve směru spádu dvěma uzamykatelnými zarážkami [pozn. DI: na základě informací dopravců, že k 1. 7. 2022 nebudou mít dostatečný počet uzamykatelných zarážek (uzamykatelných kovových podložek), zmínil provozovatel dráhy SŽ čl. 5 předpisu SŽ PPD-7/2022 ustanovení čl. 180 a čl. 181 předpisu SŽ D1 „Zajištění vozidel proti ujetí ...“ a dále mj. stanovil do 30. 6. 2024 možnost použít místo uzamykatelných zarážek zarážky neuzamykatelné]. Při odstavování vozidla (vozidel) na koleji o spádu větším než 2,5 ‰ muselo být jejich zajištění proti ujetí dle čl. 234 předpisu dopravce 05 RJ-PPOBZ provedeno ještě před odvěšením HDV.

Mělo-li se podle čl. 237 a duplicitního čl. 238 předpisu dopravce 05 RJ-PPOBZ (ve stanici na kolejích na spádu větším než 2,5 ‰) na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit HDV, **bylo možné v souladu s předpisy SŽ D1 a SŽ PPD-7/2022** odstavené vozidlo (vozidla) ponechat bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 minut, a to zajištěné(á) průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a ve směru spádu navíc podloženo(á) dvěma zarážkami.

Naproti tomu čl. 178 předpisu 05 RJ-PPOBZ současně stanovil, a to odchylně od čl. 237 a duplicitního čl. 238 tohoto předpisu a také odchylně od předpisu SŽ D1, že mělo-li se ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit HDV, bylo možné soupravu ponechat bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 min zajištěnou průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a podloženou na straně spádu až při spádu větším než 5 ‰ alespoň jednou zarážkou, a ne dvěma zarážkami při spádu větším než 2,5 ‰, jak stanovoval čl. 237 a čl. 238 předpisu 05 RJ-PPOBZ, resp. čl. 181 odst. 8 předpisu SŽ D1.

Při přechodném odstavení vozidla (vozidel), a to obecně, tedy bez ohledu na to, zda se jedná o DV vlaku nebo posunového dílu (a to v rozporu s čl. 180 odst. 6 a čl. 181 odst. 8 předpisu SŽ D1), a bez ohledu na spád koleje, bylo možné podle postupů obsažených v čl. 213 předpisu 04 RJ-PPDD, při posunu bez posunové čety zajistit soupravu nebo její část na dobu maximálně 30 min pouze průběžnou brzdou (tj. bez utažení ručních brzd

a bez zarážek, a to v rozporu s čl. 5 odst. 2 předpisu SŽ PPD-7/2022) se zcela odvětraným hlavním potrubím (bez utažení ručních brzd) v případě, že byl k dispozici jiný odborně způsobilý zaměstnanec (jiný strojvedoucí, posunovač), který měl vozidlo(a) trvale pod dohledem.

Zaměstnanci dopravce RJ odpovědní za zajišťování vozidel proti ujetí při posunu tak byli uváděni v omyl, protože byli povinni se řídit vzájemně rozpornými postupy (postupy obsaženými v čl. 213 předpisu 04 RJ-PPOBZ a současně i postupy obsaženými v čl. 5 odst. 2 předpisu SŽ PPD-7/2022).

V dané věci je potřeba také uvést, že předpisy dopravce mohly stanovené předpisy provozovatele dráhy, v daném případě předpisy SŽ D1 a SŽ PPD-7/2022, pouze upřesňovat, případně rozšiřovat, ale nikoli je popírat či zmírňovat. Lze shrnout, že předpis 04 RJ-PPDD tak nevycházel ze smluvně závazných vnitřních předpisů SŽ, které musel dopravce RJ na základě Smlouvy o provozování drážní dopravy respektovat. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že dopravce RJ nerespektoval rozdělení úloh a povinností při zajišťování vozidel proti ujetí, jak je stanovoval § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Uvedenou protichůdnost předpisu 04 RJ-PPDD a předpisu SŽ PPD-7/2022 nelze hodnotit v příčinné souvislosti se vznikem dané MU, protože doba odstavení DV 61 81 28-90 032-0 na 6. SK žst. Praha-Malešice byla (minimálně od 22:43:42 h, kdy posunový díl bez tohoto DV minul návěstidlo S6 až do vzniku MU ve 23:57:46 h) nejméně 74 minut, tzn. že byla delší než 30 minut, a tudíž způsob provádění posunu, tj. s posunovou četou nebo bez ní, už nehrál žádnou roli.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce **RJ, mimo příčinnou souvislost s MU** související s nesprávnou aplikací povinností používání zarážek v čl. 178 předpisu 05 RJ-PPOBZ a čl. 213 předpisu 04 RJ-PPDD v rozporu s předpisy SŽ a jinými ustanoveními předpisu RJ:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinen zajistit, aby jím zavedený systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti zohledňoval druh, oblast a rozsah provozu a byl dodržován,“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:

- bod 5.1.2. PŘÍLOHY I k Nařízení komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762:

„Organizace musí zajistit, aby její provozní opatření byla v souladu s bezpečnostními požadavky platných technických specifikací pro

interoperabilitu (TSI) a příslušných vnitrostátních předpisů a jakýchkoli dalších relevantních požadavků ...“,

- § 16 odst. 12 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Činnosti při provádění posunu, zejména pro zajištění odstavených drážních vozidel, ... se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“;
- čl. 2 odst. b) předpisu SŽ D1:
„Tento předpis, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, je závazný pro: všechny dopravce, kteří využívají dráhu provozovanou Správou železnic k provozování drážní dopravy“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:
 - čl. 178 odst. 1 předpisu SŽ D1:
„Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí, a to utažením stanového počtu ručních brzd.“.
 - čl. 181 odst. 8 předpisu SŽ D1:
„Má-li se ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit hnací vozidlo, lze odstavené vozidlo (vozidla) ponechat bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 minut, a to zajištěné průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a ve směru spádu navíc podloženo dvěma záložkami;“
 - čl. 5 odst. 2 písm. b) předpisu SŽ PPD-7/2022:
„Do 30. června 2024 musí být odstavená vozidla proti ujetí zajištěna následovně:
 - *na spádu větším než 2,5 ‰, na kolejích určených pro jízdu vlaků - odstavená vozidla se zajistí proti ujetí podle čl. 178 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a navíc na straně spádu dvěma záložkami. Odstavená hnací vozidla se zajišťují pouze podle podmínek stanovených vnitřními předpisy dopravce. Je-li odstavena souprava vozidel i s přivěšeným hnacím vozidlem, musí být záložky položeny u první nápravy prvního odstaveného vozidla ze strany spádu vyjma hnacího vozidla.“;*
 - čl. 237 a duplicitní čl. 238 předpisu 05 RJ-PPOBZ:
*„ZAJIŠTĚNÍ VOZIDEL PROTI UJETÍ NA SPÁDU VĚTŠÍM NEŽ 2,5 ‰
Má-li se ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit hnací vozidlo, lze odstavené vozidlo (vozidla) ponechat bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 minut, a to zajištěné průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a ve směru spádu navíc podloženo dvěma záložkami.“.*

Následná úprava předpisů v souvislosti se zajišťováním vozidel proti ujetí:

V návaznosti na výše uvedené je vhodné opět doplnit, že v průběhu šetření dané MU nabyla účinnosti změna č. 1 předpisu SŽ D1, účinná od 1. 7. 2024, která se týkala zejména ustanovení o zajišťování DV proti ujetí. Touto změnou byla ukončena platnost čl. 5 předpisu SŽ PPD-7/2022. Vzhledem k tomu, že za zajištění DV proti ujetí byl od tohoto data plně odpovědný dopravce, nelze ustanoveními předpisů provozovatele dráhy SŽ nařizovat dopravcům, jakým způsobem mají DV proti ujetí zajišťovat.

Dopravce RJ v reakci na tuto změnu upravil v předpisu 04 RJ-PPDD, ve znění účinném od 1. 8. 2024, v kapitole „Odstavení a zajištění vozidel proti ujetí“ čl. 132 týkající se základních pojmů, všeobecných ustanovení a zajišťovacích prostředků v souladu s ustanovením čl. 173 až 175 novelizovaného předpisu SŽ D1.

V předpisu 05 RJ-PPOBZ, ve znění účinném od 1. 8. 2024, už v souvislosti s problematikou zajišťování vozidel proti ujetí nedošlo k žádným změnám oproti původním ustanovením, včetně pozůstatku rozporu mezi čl. 178, který stanovil, že pokud se má ve stanici na vlaku vyměnit nebo přechodně odvěsit HDV, lze soupravu ponechat bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 min. zajištěnou průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a podloženou na straně spádu větším než 5 ‰ alespoň jednou zarážkou a čl. 237 totožným (duplicitním) s čl. 238, dle kterého lze ve stanici na spádu větším než 2,5 ‰, tj. na menším než 5 ‰, na vlaku v případě výměny nebo přechodného odvěšení HDV ponechat odstavené vozidlo (vozidla) bez zajištění ručními brzdami po dobu maximálně 30 min., a to zajištěné průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím a ve směru spádu navíc podloženou dvěma zarážkami.

V čl. 230 předpisu 05 RJ-PPOBZ nadále zůstal i způsob použití zajišťovacích prostředků a způsob určení jejich účinku. Tzn., že při zajišťování vozidel proti ujetí na spádu větším než 2,5 ‰, které nemají zajištěnou boční ochranu výkolejkou (popř. na kusé koleji výkolejkou z jedné strany a zarážedlem z druhé strany), musí být odstavené vozidlo (odstavená vozidla) zajištěno proti ujetí ručními brzdami a navíc ve směru spádu dvěma uzamykatelnými zarážkami.

Zaměstnanec řídící posun a jeho povinnosti (sjednání posunu):

Vyhláškou č. 173/1995 Sb. byl mj. definován **posun** jako každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda DV, nejde-li o jízdu vlaku. Posun pak směla řídit pouze osoba odborně způsobilá a k posunu na kolejích určených pro jízdu vlaku musela dát vždy souhlas odborně způsobilá osoba, která řídila jízdu vlaků po těchto kolejích.

Podle čl. 196 předpisu SŽ D1 musel být každý posun sjednán, za dopravce mohl posun sjednávat pouze zaměstnanec řídící posun. Posunovou četou dle čl. 27 předpisu SŽ D1 tvořili odborně způsobilí zaměstnanci, určené k vykonávání posunu, vyjma strojvedoucího.

Pokud byla posunová četa sestavena jen z jednoho zaměstnance, přecházely na něho veškeré povinnosti vedoucího této čety stanovené předpisem pro provozování dráhy. Posun bez posunové čety pak bylo možné dle čl. 209 odst. 2 předpisu SŽ D1 provádět při posunu tažených posunových dílů, samostatných hnacích vozidel, spojených více hnacích vozidel, byla-li hnací vozidla řízena z čelního stanoviště ve směru jízdy posunového dílu, a při posunu speciálních vozidel.

Podle čl. 198 odst. 7 předpisu SŽ D1 patřilo k povinnostem zaměstnance řídícího posun sjednávání posunu, organizování a řízení pohybu posunového dílu, v průběhu posunu komunikace se zaměstnanci dopravce, kteří se podílí na jízdě posunového dílu (se strojvedoucím a s posunovači), a v průběhu posunu komunikace se zaměstnanci řízení provozu (výhybkáři, výpravčí), kteří se podílí na jízdě posunového dílu.

Dopravce RJ obsahem čl. 209 předpisu 04 RJ-PPDD stanovil, že posun se soupravou DV provádí posunová četa nebo posunovač. Vedoucím posunové čety byl pak posunovač, který byl ve směně déle než další posunovači.

Povinnosti vedoucího posunové čety (předmětného posunového dílu) mohl dle čl. 207 předpisu 04 RJ-PPDD v některých případech mj. vykonávat:

- člen posunové čety, určený vedoucím posunové čety,
- jiný odborně způsobilý zaměstnanec dopravce, tzn. také zúčastněný dispečer/posunovač,
- nebo jiný strojvedoucí, (tzn. jiný, než byl zúčastněný strojvedoucí).

Podle čl. 210 předpisu 04 RJ-PPDD měl sjednávat posun zaměstnanec řídící posun, kterým byl při posunu s posunovou četou vedoucí posunové čety nebo posunovač (pokud byl touto činností vedoucím posunové čety pověřen ve smyslu čl. 198 odst. 9 přepisu SŽ D1). Při posunu bez posunové čety pak podle čl. 204 tohoto předpisu měl sjednávat posun strojvedoucí.

Vlak Sv 98033, v němž bylo zařazeno později ujeté DV 61 81 28-90 032-0, přijel na 2. SK žst. Praha-Malešice v 18:47 h. Na základě požadavku dopravce RJ byla následně celá jeho souprava přestavena formou posunu na 6. SK. Tento sjednaný posun byl na 6. SK ukončen přibližně v 19:00 h (v 18:54 h vjel celý posunový díl na 6. SK).

Při pozdějším rozřazování této soupravy mezi 6. SK a 8. SK se jednalo o posun s posunovou četou. Zaměstnancem řídícím posun s povinností mj. sjednávat posun, zpravit strojvedoucího o technologii posunu, organizovat a řídit pohyb posunového dílu a také zajistit zajištění odstavených DV, která byla během posunu odstavená nebo na která se najíždělo, byl dispečer/posunovač (posunová četa v tomto případě byla sestavena jen z jednoho zaměstnance, na kterého přešly veškeré povinnosti vedoucího této čety, tedy vedoucího posunu). Zaměstnancem řídícím posun tedy nebyl strojvedoucí posunového dílu, jak se nesprávně domnívali dispečer/posunovač a strojvedoucí posunového dílu. Toto mělo za následek, že posun posunového dílu dopravce RJ sjednával a v průběhu posunu komunikoval s výpravčími žst. Praha-Malešice strojvedoucí posunového dílu.

Uvedené zjištění, týkající se nesprávné osoby (jakožto zaměstnance řídícího posun) dopravce RJ, která sjednávala posun s výpravčími žst. Praha-Malešice, nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože pouhá změna zaměstnance řídícího posun mezi vedoucím posunu (tzn. dispečerem/posunovačem) a strojvedoucí posunového dílu, kdy oba byli odborně způsobilí pro funkci zaměstnance řídícího posun, nikterak nesouvisela se vznikem MU, tzn. s nezajištěním odstaveného DV 61 81 28-90 032-0 na 6. SK.

Je však potřebné uvést, že pro stanovení příčiny vzniku MU je určující, jaké povinnosti byly uloženy jednotlivým zaměstnancům dopravce RJ při zajišťování odstavených DV proti ujetí (viz další rozbor níže).

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce **RJ, mimo příčinnou souvislost s MU** související s činností dispečera/posunovače a strojvedoucího posunového dílu v rámci sjednávání posunu:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- čl. 198 odst. 7 písm. a) předpisu SŽ D1:
*„Zaměstnanec řídící posun plní tyto povinnosti:
a) sjednává posun“;*

- čl. 205 písm. a) předpisu 04 RJ-PPDD:
*„Zaměstnanec řídící posun plní tyto povinnosti:
a) sjednává posun“;*
- čl. 210 předpisu 04 RJ-PPDD:
„Ve stanicích s posunovou četou nebo posunovačem dopravce, sjednává posun vedoucí posunové čety nebo posunovač...“;
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičními:
 - čl. 198 odst. 5 písm. a) a b) předpisu SŽ D1:
*„Zaměstnancem řídícím posun je:
a) strojvedoucí vedoucího vozidla při posunu bez posunové čety, kromě případů uvedených v písm. c) - f) tohoto odstavce; pokud je v posunovém dílu více hnacích vozidel obsazených strojvedoucími, musí dopravce určit svým vnitřním předpisem, který strojvedoucí bude plnit povinnosti zaměstnance řídícího posun;
b) vedoucí posunové čety při posunu s posunovou četou, kromě případu uvedeného v písm. d) tohoto odstavce;...“;*
 - čl. 204 písm. a) a b) předpisu 04 RJ-PPDD:
*„Zaměstnancem řídícím posun je:
a) strojvedoucí vedoucího vozidla při posunu bez posunové čety, kromě případů uvedených v písm. c) - f) tohoto odstavce; pokud je v posunovém dílu více hnacích vozidel obsazených strojvedoucími, musí dopravce určit svým vnitřním předpisem, který strojvedoucí bude plnit povinnosti zaměstnance řídícího posun;
b) vedoucí posunové čety při posunu s posunovou četou, kromě případu uvedeného v písm. d) tohoto odstavce;...“.*

Používání komunikačních prostředků a telefonních čísel

Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smělo v souladu s právními předpisy a čl. 200 předpisu SŽ D1 jen se souhlasem výpravčího. Před udělením souhlasu k zahájení posunu dopravci musel výpravčí mj. znát způsob komunikace zaměstnance řídícího posun s výpravčím. Tam, kde bylo zřízeno záznamové zařízení, musela být dle čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1 pro veškeré hovory přednostně používána ta spojení, na kterých je prováděn záznam komunikace.

Strojvedoucí posunového dílu se pokusil spojit s výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice za účelem sjednání posunu na základním rádiovém spojení, tj. na rádiové síti GSM-R. Ale z důvodu nekvalitního spojení na síti GSM-R použil strojvedoucí posunového dílu mobilní telefon. Nejdříve komunikoval s výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice (který po 24:00 h sloužil jako výpravčí „B“), a to v rámci hovoru započatého ve 22:02:26 h, kdy hovor byl veden na nahrávané lince dotykového terminálu, přičemž z informací poskytnutých DI nelze jednoznačně určit strojvedoucím použitý komunikační prostředek. V rámci uvedeného hovoru strojvedoucí s výpravčím 1 žst. Praha-Malešice sjednal posun a zároveň mu bylo uděleno svolení k posunu.

Následně strojvedoucí posunového dílu komunikoval ve 22:14 h a ve 22:37 h s výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice již jen prostřednictvím svého služebního mobilního telefonu voláním na účastnický telefonní okruh (nenahrávanou drážní telefonní linku), který nebyl podle SŘ žst. Praha-Malešice zapojený na záznamové zařízení. Nicméně strojvedoucí se mylně domníval, že jde o linku nahrávanou.

Dle Tabulky 1 TTP tratě 525F však měl strojvedoucí posunového dílu v případě nemožnosti použití základního rádiového spojení při navázání komunikace použít nouzové rádiové spojení na síti VOS (Všeobecná operativní síť) nebo na síti GSM (tj. Globální systém mobilní komunikace – veřejný operátor).

Traťový rádiový systém:

Základní rádiové spojení:

GSM-R (Praha-Hostivař - Praha-Vysočany)

Náhradní rádiové spojení:

Nevybaveno (Praha-Hostivař - Praha-Vysočany)

Nouzové spojení:

VOS - S12 (Praha-Hostivař - Praha-Vysočany); GSM (Praha-Hostivař - Praha-Vysočany)

Obr. č. 5: Vybraná část tabulky č. 1 TTP 525F

Zdroj: SŽ, úprava DI

Čl. 27. Záznamová zařízení telekomunikačního zařízení

Zaznamenávané linky			Možnost zpětného poslechu záznamu	Poruchu záznamu kontrolující zaměstnanec oznámí	Úmístění kontrolního pracoviště
Označení kanálu pro záznam		Popis			
1	2	3	4	5	6
1	PHAMALS DT	Dotykový terminál TOP 1	ano	X	výpravčí
2	PHAMALS DZ	Telefonní zapojovač	ano	X	výpravčí
3	PHAMALS MRS	ZR MRS	ne	X	výpravčí

Obr. č. 6: Čl. 27 předpisu SŘ žst. Praha-Malešice

Zdroj: SŽ, úprava DI

V případě komunikace na síti VOS, na které má být nastavena v základní poloze radiostanice výpravčího, i v případě komunikace přes síť GSM na správnou, tj. nahrávanou linku, by výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice a strojvedoucí posunového dílu měli sjednat posun a výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice by měl následně zaměstnancům dopravce určit rádiový kanál MRS (tady konkrétně síť SMV), na kterém by měla být další komunikace při posunu uskutečňována.

Nicméně z dokumentu SŘ žst. Praha-Malešice účinného od dne 19. 12. 2023 nebylo možné v jeho čl. 26 zjistit, které telefonní okruhy (telefonní čísla) jsou se záznamem komunikace, neboť tato informace tam nebyla (hvězdičkou) vyznačena, zatímco v dokumentu SŘ žst. Praha-Malešice účinného od dne 10. 9. 2024 tato informace již vyznačena byla.

Takže dopravce RJ neporušil samotné ustanovení čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1 volbou konkrétního telefonního čísla, neboť ze SŘ žst. Praha-Malešice, ve znění účinném v době vzniku MU, nemohl zjistit, který telefonní okruh (telefonní linka) je se záznamem.

Nicméně dopravce RJ porušil ustanovení čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1 v kombinaci s definičním čl. 27 SŘ žst. Praha-Malešice, když pro komunikaci v rámci sjednání posunu s výpravčím nepoužil síť MRS (kdy na rozdíl od komunikace telefonem je při komunikaci přes ZR MRS dáno, že je zaznamenána), konkrétně síť VOS (na simplexním kanálu č. 12) v souladu s tabulkou č. 1 dokumentu TTP 525F, a dále v souladu s čl. 9.1.1, čl. 9.2.1 a čl. 9.2.8.2. předpisu SŽ Provozní řád MRS PO Praha hl. n.

Následně by měl výpravčí v souladu s čl. 9.2.8 předpisu SŽ Provozní řád MRS PO Praha hl. n., v rámci vydání „Svolení k posunu“ určit rádiovou síť (v tomto případě síť SMV na kanále č. 21), na které dopravce požadovaný posun provede. Po předání „Svolení k posunu“ výpravčí informuje všechny zainteresované zaměstnance na posunu o dohodnutých podmínkách tohoto posunu.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože komunikace při sjednávání posunu prostřednictvím spojení, na kterém nebyl záznam komunikace prováděn, neměla žádný vliv na pozdější nezajištění odstaveného DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí a jeho následnou nezajištěnou jízdu.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce **RJ, mimo příčinnou souvislost s MU** související s činností strojvedoucího posunového dílu ohledně použití komunikačních prostředků:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- čl. 23 odst. 5 předpisu SŽ D1:
„Tam, kde je zřízeno záznamové zařízení, musí být pro veškeré hovory přednostně používána ta spojení, na kterých je záznam komunikace prováděn.“;
- čl. 23 odst. 6 předpisu SŽ D1:
„Při použití telekomunikačního spojení jsou zúčastnění zaměstnanci povinni dodržovat ustanovení předpisů, směrnic a provozních řádů telekomunikačních sítí, která se vztahují k použití těchto zařízení.“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:

- čl. 9.1.1 předpisu SŽ Provozní řád MRS PO Praha hl. n.:
„Všeobecná operativní síť (VOS) je určena k základní koordinaci rádiového provozu v pásmu 150 MHz tj. zejména navázání rádiové komunikace v MRS a následnému určení rádiové sítě (kmitočtu a kanálu), na které bude dále rádiová komunikace z hlediska prováděné činnosti na ŽDC uskutečňována. ... Rádiové spojení v síti VOS lze při poruše základního nebo náhradního rádiového spojení na tratích se sítěmi SRD, SRV nebo GSM-R, v souladu s tabulkami TTP, ... použít pro žádost strojvedoucího dopravce o vydání „Svolení k posunu“ výpravčím.“,
- čl. 9.2.1 předpisu SŽ Provozní řád MRS PO Praha hl. n.:
„Síť manipulace vlaku (SMV) je určena pro rádiové spojení při řízení posunu posunových dílů a PMD v dopravně nebo na trati nebo rádiové spojení strojvedoucího vlakové a postrkové lokomotivy v obvodu ŽST a přilehlých traťových úsecích.“

Setkají-li se v dopravně dva posunové díly stejného směru, o použití rádiové sítě SMV rozhoduje vždy příslušný výpravčí (traťový výpravčí, dispečer) ŽST ve službě tak, aby bylo vyloučeno vzájemné rušení rádiového provozu na síti SMV a co nejvčasnější avšak bezpečné uspokojení dopravních potřeb dopravce!“.

Používání rádiových sítí dopravcem RJ při posunu:

Mezi strojvedoucím posunového dílu a dispečerem/posunovačem byla komunikace při posunu v žst. Praha-Malešice vedena na simplexním kanálu č. 20, tj. na technologické síti STE 3RJ, která však byla dle čl. 9.16 předpisu SŽ Provozní řád MRS PO Praha hl. n. určena k řízení práce posunového dílu dopravce RJ v obvodu žst. Praha-Smíchov a v obvodu žst. Praha-Smíchov společné nádraží.

Rovněž podle kapitoly 10. s názvem „STE 3RJ – síť technologická (Praha Smíchov, vlečka Praha Hostivař, vlečka teplárna Malešice, vlečka Pošta Praha 022)“ předpisu RJ-Provozní řád rádiových sítí na tratích SŽ, je technologická síť „STE 3RJ“ na simplexním kanálu č. 20 určena k řízení práce posunového dílu dopravce RJ v obvodu žst. Praha-Smíchov a v obvodu žst. Praha-Smíchov společné nádraží.

Z uvedeného tak vyplývá, že technologická síť STE 3RJ nebyla danými provozními řády rádiových sítí určena k řízení posunu dopravce RJ v žst. Praha-Malešice.

DI se pro potřeby šetření dané MU proto také zabývala problematikou přidělení kmitočtu pro potřeby rádiového spojení mezi zaměstnanci dopravce RJ.

Dle sdělení RJ byl dopravci RJ na základě smlouvy „Účastnická smlouva na poskytování veřejné telekomunikační služby č. 11/22“, uzavřené mezi poskytovatelem veřejné telekomunikační služby, jímž byla společnost RADIOKING, s. r. o., a uživatelem, tj. společností RJ, dne 19. 8. 2022, propůjčen rádiový kmitočet 146,43750 pro potřeby komunikace zaměstnanců dopravce RJ při posunu v žst. Praha-Malešice, jehož poskytnutí mělo být zahájeno dne 1. 9. 2022. V době vzniku MU nebylo Českým telekomunikačním úřadem ještě uděleno individuální oprávnění č. 305660/TI k využívání předmětného rádiového kmitočtu. Český telekomunikační úřad tak učinil až 18. 1. 2024, a to na základě žádosti společnosti RADIOKING, s. r. o., a po splnění všech náležitostí dne 8. 1. 2024.

Za uvedené situace měl k řízení práce posunového dílu zaměstnanec RJ řídící posun po dohodě s výpravčím „A“ žst. Praha-Malešice využívat, dle bodu 9.3 předpisu RJ-Provozní řád rádiových sítí na tratích SŽ a dále dle čl. 9.2.1 a 9.2.2 předpisu SŽ Provozní řád MRS PO Praha hl. n., rádiovou síť SMV [Síť manipulace vlaku (na rádiovém kanálu č. 21)], která byla na železniční síti provozované SŽ určena mj. pro rádiové spojení při řízení posunu posunových dílů.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože komunikace při posunu na jiném než předepsaném spojení neměla žádný vliv na pozdější nezajištění odstaveného DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí a jeho následnou nezajištěnou jízdu.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce **RJ, mimo příčinnou souvislost s MU** související s činností dispečera/posunovače a strojvedoucího posunového dílu ohledně používání rádiových sítí dopravcem RJ při posunu:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- čl. 23 odst. 6 předpisu SŽ D1:
„Při použití telekomunikačního spojení jsou zúčastnění zaměstnanci povinni dodržovat ustanovení předpisů, směrnic a provozních řádů telekomunikačních sítí, která se vztahují k použití těchto zařízení.“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:
 - čl. 9.2.1 předpisu SŽ Provozní řád MRS PO Praha hl. n.:
„Síť manipulace vlaku (SMV) je určena pro rádiové spojení při řízení posunu posunových dílů a PMD v dopravně nebo na trati nebo rádiové spojení strojvedoucího vlakové a postrkové lokomotivy v obvodu ŽST a přilehlých traťových úsecích.
Setkají-li se v dopravně dva posunové díly stejného směru, o použití rádiové sítě SMV rozhoduje vždy příslušný výpravčí (traťový výpravčí, dispečer) ŽST ve službě tak, aby bylo vyloučeno vzájemné rušení rádiového provozu na síti SMV a co nejvčasnější avšak bezpečné uspokojení dopravních potřeb dopravce!“;
- čl. 10.1.1. předpisu RJ-Provozní řád rádiových sítí na tratích SŽ :
„Síť technologická STE 3RJ je určena k řízení práce posunového dílu dopravce Regiojet v obvodu žst. Praha Smíchov a v obvodu žst. Praha Smíchov společné nádraží - řízení posunu dopravce“;
- čl. 10.1.8. předpisu RJ-Provozní řád rádiových sítí na tratích SŽ:
„Používat síť STE 3RJ žst. Praha Smíchov a žst. Praha Smíchov společné nádraží k řízení posunu v jiné žst. PO Praha hlavní nádraží je přísně zakázáno a bude kvalifikováno, jako vážné porušení „Oprávnění k využívání kmitočtů a sítí“ a PŘ MRS.“.

Zajištění DV proti ujetí při jejich odstavení:

Odborně způsobilá osoba dopravce RJ řídící posun při posunu s posunovou četou, tzn. v daném případě dispečer ve funkci posunovače, plnícího povinnosti vedoucího posunové čety, byla podle právních předpisů, technologických postupů provozovatele dráhy SŽ a jednotných technologických postupů dopravce RJ mj. povinna před odvěšením DV 61 81 28-90 032-0 od DV 61 81 18-91 005-7, se kterým byl poté uskutečněn posun ze 6. SK, přes libeňské/běchovické zhlaví a záhlaví směrem k žst. Praha-Běchovice, a zpět na 8. SK, zajistit zajištění odstavovaného DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí ruční brzdou a navíc na straně spádu dvěma zarážkami.

Předpis SŽ D1 v době vzniku MU stále umožňoval dva způsoby určení (dvojitý výpočet) stanoveného počtu ručních brzd pro zajištění DV proti ujetí (viz také výše uvedené), a to:

- správným postupem pracujícím se zajišťovací silou. Podle Přílohy D.2, tabulky D.10, předpisu SŽ D1, při nejnejpříznivějším rozhodném spádu 6. SK žst. Praha-Malešice 5 ‰ směrem k žst. Praha-Libeň, resp. k žst. Praha-Běchovice, a hmotnosti DV do 60 t, činila potřebná hodnota zajišťovací síly ruční brzdy 5 kN, což byla hodnota nižší než skutečná hodnota zajišťovací síly 9 kN, uvedená na ujetém DV 61 81 28-90 032-0;
- nedostatečným postupem (stále) pracujícím s brzdící vahou ruční brzdy. Podle vzorce uvedeného v čl. 178 předpisu SŽ D1 činila, při hmotnosti ujetého DV 45 t,

na nejnepríznivějším rozhodném spádu 6. SK rovnajícím se 5 ‰, potřebná brzdicí váha tohoto DV 0,9 t, což byla hodnota menší než hodnota brzdicí váhy ruční brzdy 8 t uvedená na ujetém DV 61 81 28-90 032-0.

Z uvedeného je tak zřejmé, že pro zajištění DV 61 81 28-90 032-0 byla hodnota zajišťovací síly ruční brzdy 9 kN, resp. brzdicí váha ruční brzdy 8 t, proti ujetí na 6. SK žst. Praha-Malešice dostatečná, resp. předpisu vyhovující.

Dispečer/posunovač po svém příchodu k již vyvěšenému DV 61 81 28-90 032-0 a před zahájením posunu ze 6. SK na 8. SK s (nejprve taženým) posunovým dílem sestaveným z HDV 740 832-1 a tří DV: HDV 162 120-0, DV 61 81 20-90 021-1 a DV 61 81 18-91 005-7 nezajistil zajištění vyvěšeného DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí, a to buď:

- fyzickou kontrolou zajištění DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí nebo
- ověřením dotazem u strojvedoucího posunového dílu, který ve snaze mu pomoci iniciativně DV 61 81 28-90 032-0 vyvěsil, aniž by byl jím, tzn. vedoucím posunové čety (dispečerem/posunovačem) k vyvěšení, a tím i k zajištění tohoto DV pověřen, zda a jakým způsobem vyvěšené DV 61 81 28-90 032-0 zajistil proti ujetí a poté

přijetím opatření k jeho odpovídajícímu zajištění – s ohledem na skutečnost, že posunovou četu tvořil pouze on (dispečer/posunovač), měl DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí zajistit utažením ruční brzdy a navíc ze strany spádu podložením dvěma zarážkami on sám.

Uvedené mělo za následek ponechání strojvedoucím posunového dílu vyvěšeného DV 61 81 28-90 032-0, jež bylo zabrzděno pouze průběžnou brzdou s odvětraným hlavním potrubím, bez jeho zajištění proti ujetí utažením ruční brzdy a podložením ze strany spádu dvěma zarážkami, přičemž takto nedostatečně zajištěné DV 61 81 28-90 032-0 ponechali strojvedoucí posunového dílu a dispečer/posunovač na 6. SK žst. Praha-Malešice po dobu více než 74 minut (viz také body 4.3.1 a 4.3.3 této ZZ).

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce **RJ, v příčinné souvislosti s MU** související s činností dispečera/posunovače a strojvedoucího posunového dílu ohledně zajištění DV proti ujetí při jejich odstavení:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:

- § 16 odst. 11 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Činnosti při provádění posunu, zejména pro zajištění odstavených drážních vozidel, ... se řídí technologickými postupy stanovenými provozovatelem dráhy.“.
- čl. 2 odst. 2 písm. b) předpisu SŽ D1:
„Tento předpis, včetně všech k němu vydaných souvisejících dokumentů, je závazný pro:“

b) všechny dopravce, kteří využívají dráhu provozovanou Správou železnic k provozování drážní dopravy“;

- čl. 177 odst. 6 předpisu SŽ D1:
„Zaměstnanec, který k odstaveným vozidlům přivěšuje další vozidla nebo od odstavených vozidel vozidla odvěšuje, odpovídá za správné zajištění vozidel proti ujetí u nově vzniklé skupiny odstavených vozidel a za odstranění nepotřebných zajišťovacích prostředků dříve použitých k zajištění těchto vozidel proti ujetí.“;
- čl. 178 odst. 1 předpisu SŽ D1:
„Odstavená vozidla musí být vždy zajištěna proti ujetí, a to utažením stanového počtu ručních brzd.“;
- čl. 5 odst. 2 písm. b) předpisu SŽ PPD-7/2022:
„Do 30. června 2024 musí být odstavená vozidla proti ujetí zajištěna následovně:
 - na spádu větším než 2,5 ‰, na kolejích určených pro jízdu vlaků - odstavená vozidla se zajistí proti ujetí podle čl. 178 předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a navíc na straně spádu dvěma záložkami. Odstavená hnací vozidla se zajišťují pouze podle podmínek stanovených vnitřními předpisy dopravce. Je-li odstavena souprava vozidel i s přivěšeným hnacím vozidlem, musí být záložky položeny u první nápravy prvního odstaveného vozidla ze strany spádu vyjma hnacího vozidla.“;
- čl. 207 odst. 7 písm. d) předpisu SŽ D1:
„Při posunu s posunovou četou musí vedoucí posunové čety před udělením pokynu k uvedení posunového dílu do pohybu zajistit: zajištění vozidel, která jsou během posunu odstavená nebo na která se najíždí (odráží nebo spouští), proti náhodnému pohybu.“;
- čl. 209 odst. 2 písm. cd) předpisu 04 RJ-PPDD:
„V případě provádění posunu s posunovou četou je vedoucí posunové čety trvale pověřen činnostmi: před uvedením vozidel do pohybu musí zajistit: zajištění vozidel, která jsou během posunu odstavená nebo na která se najíždí, proti náhodnému pohybu.“;
- čl. 211 předpisu 04 RJ-PPDD:
„Při odstavování vozidel zajišťuje soupravu utažením potřebného počtu ručních brzd a dalšími zajišťovacími prostředky posunová četa nebo posunovač; ...“;

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je DÚ, 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 DÚ je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit DI, 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 DV.

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Úlohy a povinnosti jiných osob nebo subjektů nesouvisely se vznikem MU.

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 DV, 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 DV, 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 DV nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

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

Dle ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a dle ustanovení uvedeného v příloze č. 3, část II, odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. muselo HDV (tzn. také HDV 740 832-1) a řídicí vůz mít registrační rychloměr. Registrační rychloměr musel registrovat rychlost v závislosti na ujeté dráze, době stání a jízdy, čas, obsluhu tlačítka bdělosti vlakového zabezpečovače (nebo zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího, pokud bylo DV tímto zařízením vybaveno) a doplňkové veličiny podle typu rychloměru. Dle navazujících jednotných technologických postupů dopravce RJ obsažených v čl. 7 předpisu 09 RJ-POSDR i v bodě 3.1 písm. b) předpisu RJ-B02 musela mít HDV činná a pohotová k službě vystavovaná na příslušný výkon registrační a indikační rychloměry v pořádku. HDV s poruchou rychloměrové soupravy nesmělo být přistaveno na výkon, při kterém by z tohoto vozidla měla být řízena rychlost nebo ovládána průběžná brzda. Registrační rychloměr vedle indikace okamžité rychlosti vozidla, popř. ovládání některých dalších zařízení, musel registrovat jak všechny základní, tak i všechny zapojené doplňkové veličiny.

Pokud by ve smyslu čl. 33 předpisu 09 RJ-POSDR došlo během služby strojvedoucího k zjevné poruše indikace rychlosti na stanovišti strojvedoucího, ze kterého je ovládána rychlost jízdy nebo průběžná brzda, musel to strojvedoucí neprodleně oznámit svému nejbližšímu nadřízenému a vzájemně dohodnout další postup. Nepodařilo-li se toto spojení, musel poruchu indikace rychlosti strojvedoucí oznámit výpravčímu nejbližší stanice radiostanicí nebo mobilním telefonem. Při nejbližším zastavení pak musel strojvedoucí poruchu rychloměru zapsat do Knihy předávky vozidla a Knihy oprav; zápis musel obsahovat projev poruchy rychloměru (pokud ji strojvedoucí znal, i příčinu), čas a místo (km polohu apod.), kde vznikla.

Ve smyslu čl. 34 předpisu 09 RJ-POSDR by s uvedenou poruchou rychloměru směl strojvedoucí pokračovat v jízdě sníženou rychlostí zajišťující zachování bezpečnosti železničního provozu, a to jen do nejbližší stanice obsazené výpravčím. Byl-li však na stanovišti strojvedoucího, z něhož bylo DV řízeno, ještě jiný správně fungující ukazatel skutečné rychlosti (např. zařízení automatické regulace rychlosti), snížení rychlosti se neuplatňovalo. Pokud bylo na vlaku další DV s funkčním registračním rychloměrem, musel být tento rychloměr uveden do činnosti a jeho rychloměrný proužek musel být označen nebo musely být zadány statistické a identifikační údaje do paměti rychloměru stejně, jako kdyby byl na DV, z něhož byla řízena jízda vlaku. V nejbližší stanici by proto vlak musel zastavit a HDV se podle možnosti přeadila. HDV s poruchou rychloměru nesmělo ze stanice, kde byla porucha ohlášena, pokračovat ve výkonu, při kterém by z něho měla být řízena rychlost a ovládána průběžná brzda.

Jak již bylo uvedeno v bodech 2.8 a 3.1.3 této ZZ, bylo HDV 740 832-1 před vznikem MU dopravcem RJ používáno při provozování drážní dopravy s mechanickým registračním rychloměrem výrobce Laboratorní přístroje Praha, typ 662A, číslo 88676, s rozsahem stupnice 0 – 90 km.h⁻¹, který nezaznamenával správně právními předpisy požadované

údaje (veličiny) – rychloměrný proužek nebyl při stání posouván v závislosti na čase a při pohybu vozidla v závislosti na ujeté dráze. Jednotlivé hroty pisátka rychloměru, vč. hrotu pisátka rychlosti se sice pohybovaly tzv. nahoru a dolů, avšak z důvodu závady posuvu proužku pořád na stejném místě. Z uvedeného vyplývá, že rychloměr sice okamžitou rychlost indikoval, ale z rychloměrného proužku nebylo možné po jeho vyjmutí z rychloměru při ohledání HDV po vzniku MU vyčíst zaznamenané veličiny.

Problémy s registračním rychloměrem se na HDV 740 832-1, dle knihy „KNIHA OPRAV 740 832-1“, v kalendářním roce 2023 vyskytovaly od 30. 10. 2023, kdy byl strojvedoucím do této knihy proveden zápis *„Zasekává se proužek u rychloměru! Nefunkční podsvícení rychloměru! + Rozbitá krytka“*. Další zápis byl ze dne 16. 11. 2023: *„... Nefunkční rychloměr: proužek se zasekává a pokud ne tak vůbec nic nepropisuje“*. V posledním zápise v knize oprav, zapsaném strojvedoucím dne 13. 12. 2023, bylo uvedeno *„Zaseknutý ukazatel rychlosti st. I“*.

K danému je nezbytné uvést, že ale další kniha „Kniha předávky HV Loktagebuch“ předmětného HDV, neobsahovala žádné zápisy o poruše rychloměru, tj. o poruše indikace rychlosti. Poslední oprava registračního rychloměru HDV 740 832-1 byla dle dopravce RJ provedena dne 20. 11. 2023

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože používání HDV 740 832-1 se závadou na registračním rychloměru nemělo žádný vliv na nezajištění odstaveného DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí a jeho následnou nezajištěnou jízdu.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřního předpisu dopravce týkající se úloh a povinností dopravce **RJ, mimo příčinnou souvislost s MU** související s používáním HDV s poruchou rychloměru:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- Příloha č. 3, část II, odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Hnací drážní vozidlo a řídicí vůz musí mít registrační rychloměr. Registrační rychloměr musí registrovat rychlost v závislosti na ujeté dráze, dobu stání a jízdy, čas,.....“;
- čl. 10 předpisu 09 RJ-POS DR:
„Indikační rychloměry okamžitou rychlost vozidla pouze indikují a případně ovládají rychlostní kontakty pro některá zařízení (např. zabezpečovací zařízení, mazání okolků). Registrační rychloměry musí registrovat jak všechny základní, tak i všechny zapojené doplňkové veličiny.“;

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:

- čl. 11 předpisu 09 RJ-POS DR:
*„Základní veličiny:
a) čas;
b) doba jízdy a stání;
c) rychlost v závislosti na ujeté dráze;*

- d) obsluha tlačítka bdělosti zabezpečovacího zařízení nebo zařízení pro kontrolu bdělosti, pokud je jím vozidlo vybaveno (např. svícením modrého světla návěstního opakovače);
- e) svícení červeného světla návěstního opakovače zabezpečovacího zařízení (pokud je vozidlo vybaveno zabezpečovacím zařízením s návěstním opakovačem).“.

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 DV, 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 DV, 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 na MU zúčastněných zaměstnanců SŽ, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

Je nepochybné, že zaměstnanci dopravce RJ, strojvedoucí posunového dílu a dispečer/posunovač, nejednali s úmyslem způsobit vznik MU. Jejich chování bylo ovlivněno spoléháním se na dostatečnost zajištění DV 61 81 28-90 032-0 proti ujetí pouze vyvětráním hlavního potrubí při nesprávném předpokladu, že s předmětným DV budou posunovat v dohledné době, z čehož s ohledem na kumulaci funkce dispečera/posunovače sešlo, a nevědomou chybou, kdy před zahájením dalšího posunu s jinou soupravou DV v jiném obvodu žst. Praha-Malešice zapomněli, že posun na 6. SK žst. Praha-Malešice nebyl ukončen a že DV 61 81 28-90 032-0 ponechali odvěšené a odstavené na 6. SK. Na uvedený nesprávný předpoklad i na zapomenutí měly nepochybně vliv organizační faktory související s nestandardním průběhem směny i posunu (viz také níže uvedené v bodu 4.3.3 této ZZ).

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 přestávek, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Při šetření nebyly na straně provozovatele dráhy SŽ zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

DI se v rámci šetření organizačních faktorů a úkolů zabývala také vlivy pracovního vytížení zaměstnance RJ ve funkci dispečera, který na své noční směně se začátkem dne 21. 12. 2023 v 18:40 h musel operativně řešit situaci vyvolanou mimořádným neobsazením pracovní pozice posunovače, který (z důvodu pracovní neschopnosti) nenastoupil na směnu se začátkem dne 21. 12. 2023 v 15:00 h a plánovaným koncem směny ve 4:00 h.

Pracovní náplní dispečera ve směně bylo mj. organizovat provoz vlakové dopravy RJ, dohlížet na provoz vlaků a efektivní nasazování HDV a DV, připravovat vlakovou dokumentaci, věnovat se práci související s rezervačním systémem vozů, komunikovat s dispečerským aparátem SŽ, ŽSR, PKP a partnerskými dopravci (dispečinky), plánovat a evidovat složení vlaků, sledovat výkony vozidel, plánovat přistavení vozidel na údržbu, vést předepsanou dokumentaci, komunikovat a poskytovat informace ostatním oddělením (zaměstnancům) ve firmě (dopravce RJ), tzn. též řídit vlakový provoz, věnovat se řešení MU a také organizovat práce na pracovišti, a to i v případě náhlé absence některého zaměstnance. V povinnostech dispečera však nebylo výslovně dopravcem RJ stanoveno provádět činnosti přímo spojené s prováděním posunu, tzn. mj. plnit povinnosti zaměstnance řídicího posun/vedoucího posunové čety.

Dle Přílohy 1 „Požadavky na zdravotní a odbornou způsobilost“ předpisu 03RJ-PZZOZ, byl dispečer odborně způsobilý i k výkonu funkce posunovače (vedoucího posunu), protože splňoval jak požadavek vykonání odborné zkoušky RJ „V04 Posunovač“, tak odborné zkoušky RJ „V06 Dispečer“. Vzhledem k této skutečnosti a z důvodu absence jiných proveditelných možností se dispečer při organizování práce na pracovišti, při absenci posunovače, dle svého sdělení rozhodl pro mimořádnou kumulaci funkce dispečera a posunovače.

Také strojvedoucí posunového dílu ve snaze podle jeho vyjádření „*zjednodušit posun*“, a tím pomoci dispečerovi/posunovači splnit veškeré pracovní úkoly vyplývající z kumulované funkce, vykonával ze své vlastní iniciativy činnosti, které byly při posunu s posunovou četou uloženy výhradně vedoucímu posunové čety nebo posunovači, v daném případě dispečerovi/posunovači, kterými strojvedoucího posunového dílu dispečer/posunovač nepověřil.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

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 systému bezpečnosti provozovatele dráhy a v systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, byly zjištěny nedostatky (viz body 4.1.1 a 5.3 této ZZ), které však neměly vliv na vznik MU.

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

S ohledem na zjištěné faktory a okolnosti vzniku MU nemá dohled bezpečnostního orgánu souvislost s předmětnou MU.

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 šetřila na drahách celostátních, regionálních a vlečkách za období od 1. 1. 2019 do doby vzniku předmětné MU příčiny a okolnosti vzniku těchto obdobných MU, jejichž příčinou vzniku bylo nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy a dopravců při zajišťování DV proti ujetí/nežádoucímu pohybu při jejich odstavení:

- ze dne 18. 1. 2019, v [žst. Chodov](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) dvou odstavených ložených DV. Bezprostřední příčinou MU bylo nedostatečné zajištění skupiny odstavených DV proti nežádoucímu pohybu;
- ze dne 19. 2. 2019, mezi [žst. Velké Meziříčí a Křižanov](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) vlaku Os 24948 bez strojvedoucího ze širé trati proti směru původní jízdy bez dalších následků. Bezprostřední příčinou MU byla nesprávná manipulace se vzduchovými ventily brzdového systému při odstraňování závady na střadačové brzdě;

- ze dne 19. 8. 2019, na [vlečce DEZA Valašské Meziříčí](#), kde došlo k nezajištěné (samovolné) a neřízené jízdě HDV s následnou srážkou s odstavenými DV. Bezprostřední příčinou MU bylo:
 - nesprávný způsob jízdy před zastavením HDV 92 54 2 740 324-9 a v průběhu jeho stání za výhybkou D9 – nevyřazení 1. výkonového stupně,
 - nezajištění HDV 92 54 2 740 324-9 proti pohybu před vzdálením se z kabiny strojvedoucího;
- ze dne 14. 8. 2020, na [vlečce KERACLAY Nehvizdy](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) 32 DV do žst. Mstětice s následným vykolejením, střetnutím s osobním automobilem na železničním přejezdu P3613 a srážkou s budovou stavědla St. 1 a stožáry trakčního vedení. Bezprostřední příčinou MU bylo nedostatečné zajištění DV proti ujetí;
- ze dne 26. 10. 2021, v [žst. Lochovice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě (ujetí) HDV. Bezprostřední příčinou MU bylo nezajištění motorového vozu osobou řídící drážní vozidlo proti nežádoucímu pohybu před jeho opuštěním.

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku šetřených MU ze dne 14. 8. 2020 na [vlečce KERACLAY Nehvizdy](#) (viz také bod 4.1.1 této ZZ) vydala DI dne 8. 8. 2023 spolu se ZZ také bezpečnostní doporučení pouze k výše uvedené MU. Obsahem bezpečnostního doporučení DI určeného DÚ bylo mj. *„zajistit, aby byl z platných předpisů provozovatelů drah v maximální možné míře eliminován postup zajišťování vozidel proti ujetí pomocí brzdicí váhy, minimálně aby byla přehodnocena požadovaná brzdicí procenta pro jednotlivé intervaly sklonu kolejí, ...“*.

DÚ vydal dne 15. 10. 2021 pokyn „Metodický pokyn ke stanovení brzdicího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla“, který nabyl účinnosti dne 1. 11. 2021. V něm mj. stanovuje, že se místo dosavadního pojmu brzdicí váha ruční brzdy pro vyjádření brzdicího účinku ruční brzdy zavádí nově veličina nazvaná „Zajišťovací síla Fpark“. Následně dne 26. 3. 2024 DÚ vydal Revizi 1 pokynu „Metodický pokyn ke stanovení brzdicího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla“, která nabyla účinnosti dne 26. 3. 2024. Tento metodický pokyn byl veřejně dostupný na [webu DÚ](#).

V návaznosti na tento pokyn upravil později i provozovatel dráhy SŽ změnou č. 1 platnou od 1. 7. 2024 ve svém předpisu SŽ D1, mj. znění kapitoly V „Zajištění vozidel proti ujetí“, ve které už pracuje pouze se základním pojmem „zajišťovací síla“ definovaným jako vyjádření brzdicí schopnosti brzdy stojícího DV v kN.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nedostatečné zajištění odstaveného drážního vozidla A-RJ 61 81 28-90 032-0 proti ujetí strojvedoucím posunového dílu, který jej nad rámec svých pracovních povinností vyvěsil od zbytku soupravy na 6. staniční koleji železniční stanice Praha-Malešice, a dále nezajištění tohoto drážního vozidla proti ujetí dispečerem/posunovačem, který mj. plnil povinnosti vedoucího posunové čety.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- insufficient securing of the detached rolling stock A-RJ 61 81 28-90 032-0 against uncontrolled movement by the train driver of the shunting operation, who beyond the scope of his work duties separate the rolling stock from the rest of the train set on station track No. 6 of Praha-Malešice station, and failure to secure the rolling stock against uncontrolled movement by dispatcher/shunter, who fulfilled the duties of the shunting leader.

Contributing factor:

- none.

Systemic factor:

- none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření: „S příčinou, okolnostmi vzniku a odpovědností za vznik mimořádné události budou seznámeni všichni vedoucí zaměstnanci OŘ Praha.“.

Dopravce RJ přijal po vzniku MU následující opatření: „Strojvedoucímu bylo odebráno osvědčení strojvedoucího a byl na tři měsíce přeložen na pozici dispečera, poté vykonal mimořádnou zkoušku ZOZ. Celá MU byla probrána při pravidelném školení strojvedoucích a posunovačů, zaměstnanci byli poučeni jak těmito situacím předcházet a byly připomenuty podmínky pro zajišťování odstavených vozidel.“.

Measures taken since the occurrence

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

- all senior employees of the Prague Regional Directorate will be informed of the cause, circumstances and responsibility for the occurrence.

The railway undertaking RJ took the following measure after the occurrence:

- the RU took the train driver's certificate away and the train driver was transferred to the position of dispatcher for three months, then he took an extraordinary basic professional competence exam. The occurrence was discussed during regular training for train drivers and shunters, employees were instructed how to prevent these situations and it were reminded of the conditions for securing detached rolling stocks.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- ke dni vzniku MU nebyla provedena odpovídající úprava jeho provozního předpisu – předpis SŽ D1 popisující zajišťování stojících DV proti ujetí podle relevantního požadavku „Metodický pokyn ke stanovení brzdicího účinku ruční brzdy – zajišťovací síla“, vydaného DÚ dne 15. 10. 2021, s účinností od 1. 11. 2021;

- výpravčí „A“ žst. Praha-Malešice, který zjistil, že došlo k ujetí vozidel směrem na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň a nemohl je sám zastavit, o tom neprodleně nezpravil sousední stanici Praha-Libeň.

U dopravce RJ:

- nezajistil, aby jeho provozní opatření obsažená v předpisu:
 - 04 RJ-PPDD byla v souladu s vnitrostátními předpisy a z nich vyplývajícími požadavky obsaženými v předpisech provozovatele dráhy SŽ D1 a SŽ PPD-7/2022 na zajišťování DV proti ujetí na spádu větším než 2,5 ‰ (na kolejích určených pro jízdu vlaků),
 - 05 RJ-PPOB si vzájemně neodporovala a byla v souladu s vnitrostátními předpisy a z nich vyplývajícími požadavky obsaženými v předpisu provozovatele dráhy SŽ D1 na činnosti při výměně HDV (nebo přechodném odvěšení HDV) na vlaku na spádu větším než 2,5 ‰ po dobu maximálně 30 minut;
- jednotlivé posuny s DV od vlaku Sv 98033 s výpravčím žst. Praha-Malešice sjednával strojvedoucí posunového dílu, přestože zaměstnancem řídícím posun dle předpisů byl dispečer/posunovač;
- vyjma 1. sjednání posunu s DV od vlaku Sv 98033 komunikoval strojvedoucí posunového dílu s výpravčím žst. Praha-Malešice prostřednictvím mobilního telefonu voláním na účastnický telefonní okruh, o němž neměl informaci, zda byl nahrávaný;
- mezi strojvedoucím posunového dílu a dispečerem/posunovačem byla komunikace při posunu v žst. Praha-Malešice vedena na technologické síti STE 3RJ, která však nebyla určená k řízení posunu dopravce RJ v této stanici;
- registrační rychloměr HDV 740 832-1 nezaznamenával rychlost v závislosti na ujeté dráze, dobu stání a jízdy, a čas.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- on the date of the occurrence, it was not perform corresponding adjustment of operating regulation – SŽ regulation D1 describing the securing of detached rolling stocks against uncontrolled movement according to the relevant requirement „Methodological guideline for determining the braking effect of the handbrake – securing force”, issued by the Railway Safety Authority on 15.10.2021, with effect from 1.11.2021;
- the station dispatcher „A“ of the Praha-Malešice station, who discovered uncontrolled movement of rolling stock towards to track line Praha-Malešice – Praha-Libeň and he could not stop them himself, did not immediately notify the neighboring Praha-Libeň station.

At the railway undertaking RJ:

- the RU did not ensure that its operational measures contained in regulation 04 RJ-PPDD were in accordance with national regulations and the resulting requirements contained in the regulations of the IM SŽ D1 and SŽ PPD-7/2022 on securing of rolling stocks against uncontrolled movement on decline bigger than 2,5 ‰ (on tracks intended for train traffic);

- the RU did not ensure that its operational measures contained in regulation 05 RJ-PPOB did not contradict each other and were in accordance with national regulations and the resulting requirements contained in the regulation of the IM SŽ D1 on activities when changing a locomotive (or temporary uncoupling of a locomotive) at a train on decline bigger than 2,5 ‰ for a maximum period of 30 minutes;
- individual shuntings with rolling stocks from the train No. 98033 were negotiated with the station dispatcher of the Praha-Malešice station by the train driver of the shunting operation, even though the employee managing the shunting should have been the dispatcher/shunter;
- except for the first arrangement of shunting with rolling stocks from train No. 98033, the train driver of shunting operation communicated with the station dispatcher of the Praha-Malešice station through mobile phone by calling the telephone circuit, which was not recorded;
- between the train driver of shunting operation and the dispatcher/shunter, was communication during shunting at the Praha-Malešice station conducted on the STE 3RJ technological network, which, was not intended for controlling the shunting work of the railway undertaking RJ at this station;
- the registration speedometer of locomotive No. 740 832-1 did not record speed depending on the distance traveled, the standing and driving time and the time.

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

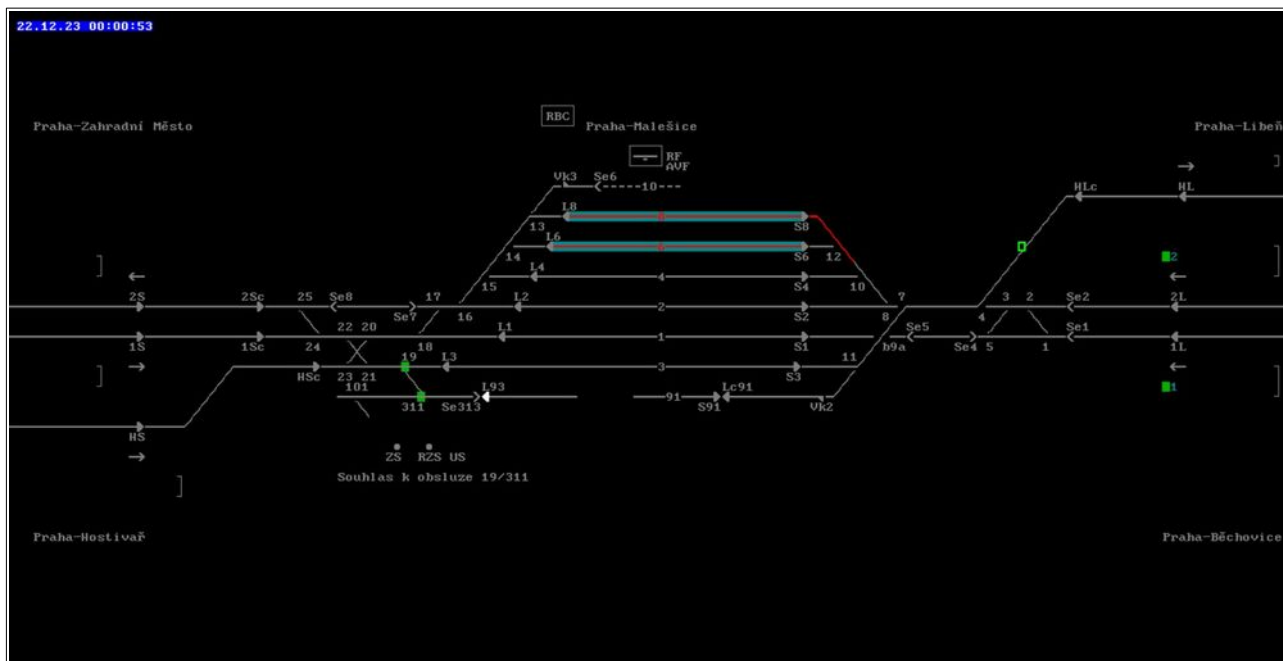
The Rail Safety Inspection Office does not issue a safety recommendation in regard of the found causes and circumstances, because we did not find out such knowledge, which would justify issuing of the safety recommendation within prevention of occurrence.

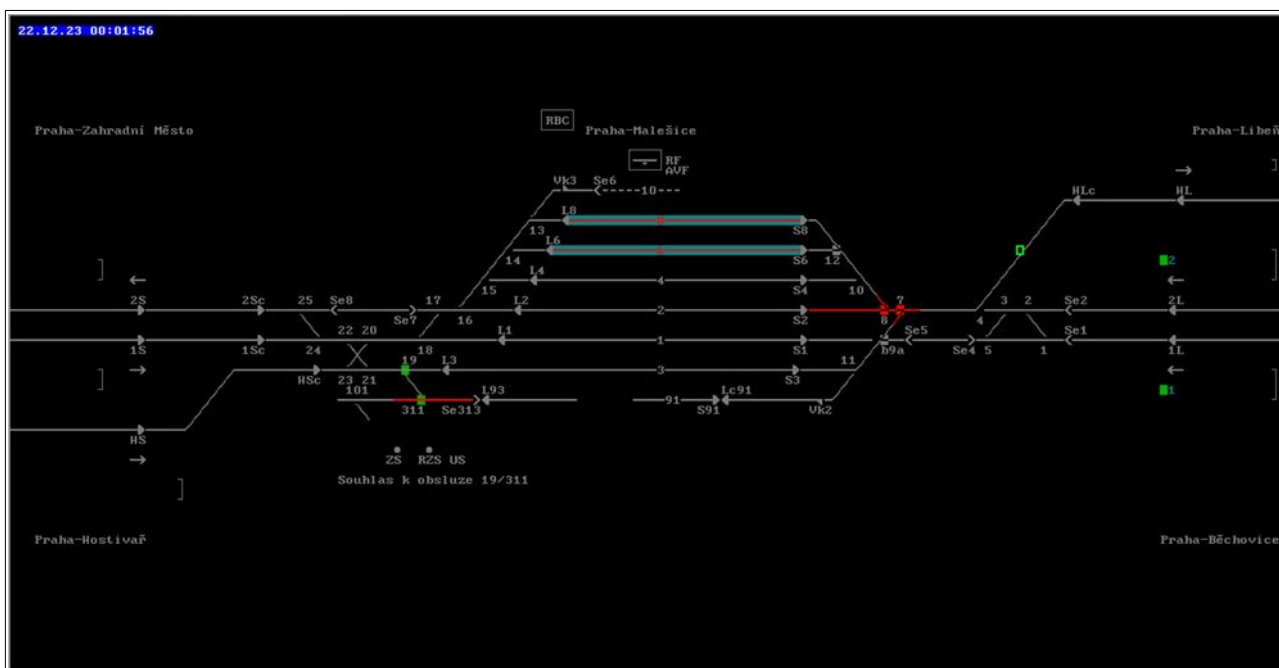
V Praze dne 22. 4. 2025

Ing. Ivana Maikranzová v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Praha

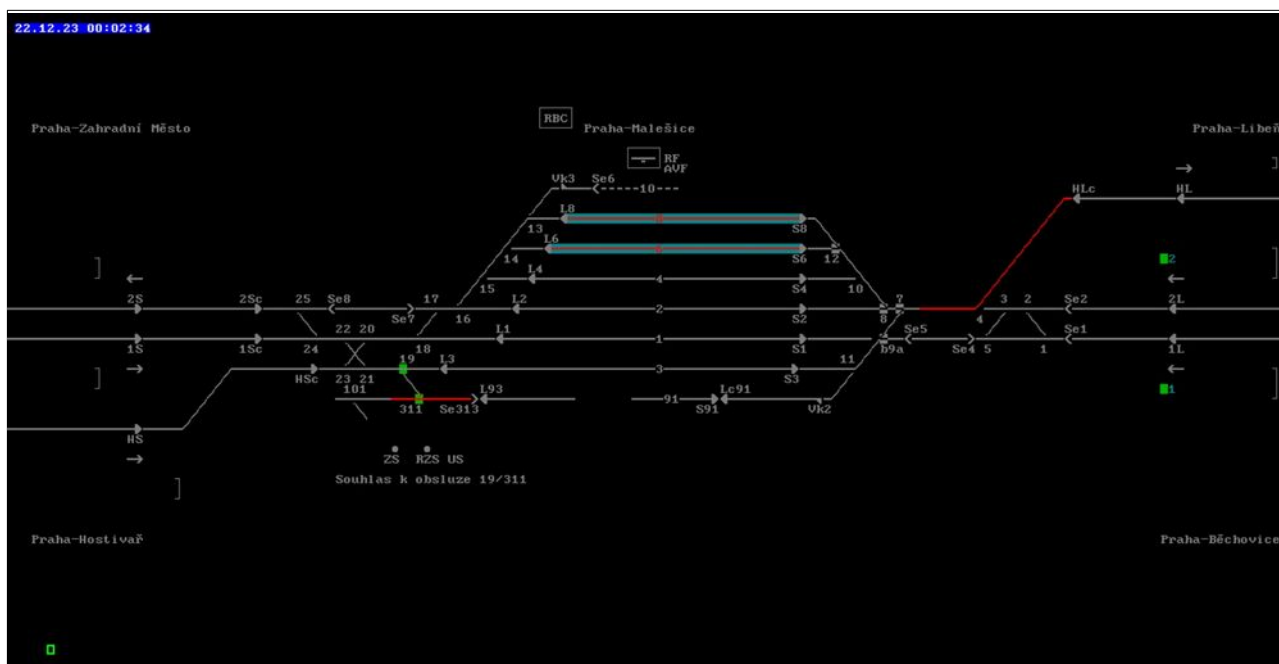
Ing. Josef Šimák v. r.
vedoucí
Územního inspektorátu Praha

PŘÍLOHY

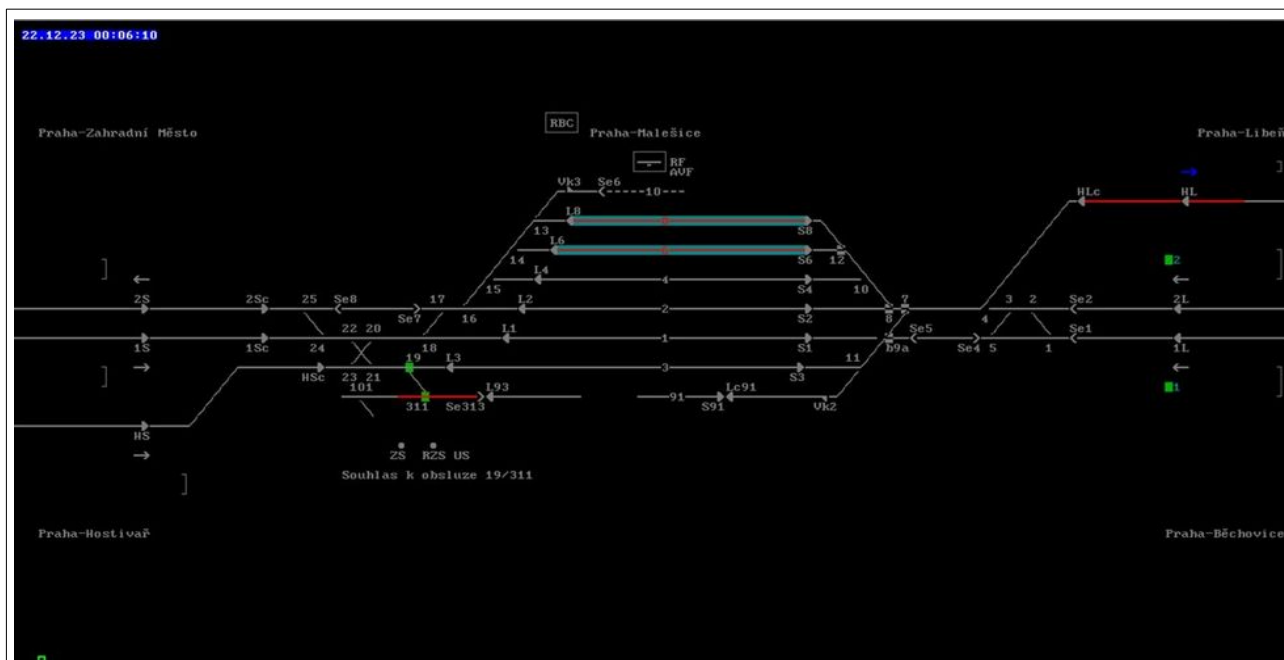




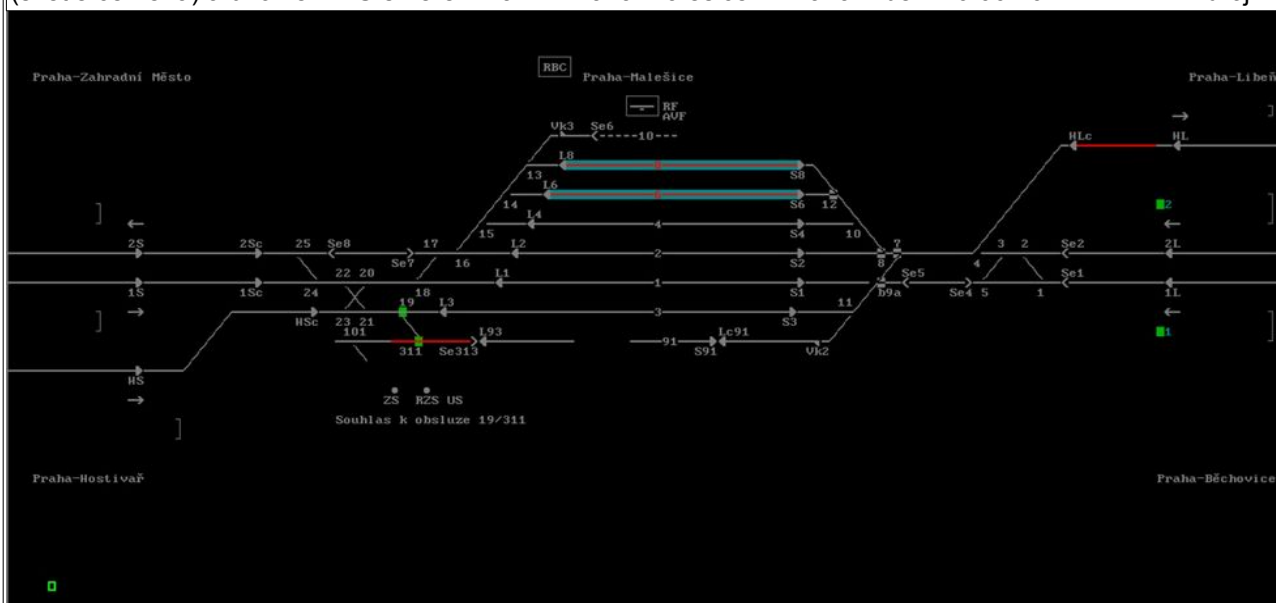
Obr. č. 9: Snímek reliéfu kolejiště z archivu SZZ žst. Praha-Malešice s indikací stavu obsazení (světle červená) a uvolnění KÚ směrem na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň v 0:01:56 h Zdroj: DI



Obr. č. 10: Snímek reliéfu kolejiště z archivu SZZ žst. Praha-Malešice s indikací stavu obsazení (světle červená) a uvolnění KÚ směrem na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň v 0:02:34 h Zdroj: DI



Obr. č. 12: Snímek reliéfu kolejí z archivu SZZ žst. Praha-Malešice s indikací stavu obsazení (světle červená) a uvolnění KÚ směrem na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň v 0:06:10 h Zdroj:DI



Obr. č. 11: Snímek reliéfu kolejí z archivu SZZ žst. Praha-Malešice s indikací stavu obsazení (světle červená) a uvolnění KÚ směrem na TK Praha-Malešice – Praha-Libeň v 0:03:13 h Zdroj: DI