



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nezajištěná jízda vlaku R 1233 na kolej obsazenou drážními vozidly v železniční stanici Hostivice

Úterý, 3. prosince 2024

Accident and incident investigation report

Unsecured movement of the long distance passenger train No. 1233 to a track occupied by a detached rolling stocks at Hostivice station

Tuesday, 3rd December 2024

č. j.: 6-4309/2024/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:	3. 12. 2024, 8:36 h.
Popis události:	nezajištěná jízda vlaku R 1233 na 4. staniční kolej obsazenou skupinou odstavených drážních vozidel.
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Hostivice, vjezdové návěstidlo S, km 15,456.
Zúčastnění:	Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); ARRIVA vlaky s.r.o. (dopravce vlaku R 1233).
Následky:	bez újmy na zdraví osob; bez vzniku materiální škody.

Bezprostřední příčina:

- povolení jízdy vlaku R 1233 na přivolávací návěst po nesprávně postavené vlakové cestě od vjezdového návěstidla S na 4. staniční kolej, obsazenou skupinou odstavených drážních vozidel, v železniční stanici Hostivice.

Přispívající faktor:

- omezená funkčnost staničního zabezpečovacího zařízení po rozřezu výhybky č. 24, znemožňující plnohodnotné zabezpečení jízdy vlaku R 1233.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Date and time: 3rd December 2024, 8:36 (7:36 GMT).

Occurrence type: unsecured movement.

Description: unsecured movement of the long distance passenger train No. 1233 to the station track No. 4 occupied by the detached rolling stocks.

Type of train: the long distance passenger train No. 1233.

Location: Hostivice station, the main (entry) signal device S, km 15,456.

Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
ARRIVA vlaky s.r.o. (RU of the long distance passenger train No. 1233).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0,-

Causal factor:

- permission of movement of the long distance passenger train No. 1233 on a calling-on signal from the main (entry) signal device S to the station track No. 4 occupied by the detached rolling stocks at Hostivice station.

Contributing factor:

- limited functionality of the station interlocking plant after trailing of the switch No. 24 which made it impossible to fully secure movement of the long distance passenger train No. 1233.

Systemic factor: none.

Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	9
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	9
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	9
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	9
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	9
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	9
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	10
2.9 Interakce se soudními orgány.....	10
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	10
3 POPIS UDÁLOSTI.....	10
3.1 Popis a základní informace.....	10
3.1.1 Popis typu události.....	10
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	10
3.1.3 Popis místa události.....	10
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	15
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	16
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	16
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	16
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	17
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	18
3.2 Faktický popis události.....	27
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	27
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	27
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	28
4.1 Úlohy a povinnosti.....	28
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	28
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	38
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	38
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	39
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	39
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	39
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	39
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	39
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	39

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	39
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	40
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	40
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	40
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	40
4.3 Lidské faktory.....	40
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	40
4.3.2 Pracovní faktory.....	40
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	40
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	40
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	40
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	41
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	41
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	41
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	41
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	41
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	41
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	41
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	41
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	41
5 ZÁVĚRY.....	42
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	42
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	43
5.3 Doplnující zjištění.....	43
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	44
PŘÍLOHY.....	45

Seznam použitých zkratek a symbolů

ARRIVA	ARRIVA vlaky, s.r.o.
CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Dražní inspekce
DÚ	Dražní úřad
DV	dražní vozidlo
HDV	hnací dražní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
KAC	aplikace Kontrolně analytické centrum
MU	mimořádná událost
PO	provozní oddíl
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
ŘV	řídící vůz
SK	staniční kolej
St.	stavědlo
SSZT	správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TRS	traťový radiový systém
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
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
vnitřní předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ D17	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽDC T1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC T1 Telefonní provoz“, ve znění účinném v době vzniku MU
SŽ TNŽ 34 2620	technická norma železnic „SŽ TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení; Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, 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 3. 12. 2024.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě jejího dopadu na bezpečné provozování dráhy a 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: 2x inspektor Územního inspektorátu Praha.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala 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 mimořádné události včetně zúčastněných drážních vozidel, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- zápisy se zúčastněnými zaměstnanci za účasti inspektorů DI;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného drážního vozidla;

- analýza záznamů telefonního a radiového spojení získaných z aplikace KAC;
- analýza záznamu z kamerového systému umístěného na čele vlaku R 1233.

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

Provozovatel dráhy se dne 3. 12. 2024 v 10:07 h ještě před příjezdem inspektorů DI na místo MU pokusil zrušit učiněné oznámení této MU s argumentací, že v daném případě se nejedná o MU, neboť „k ohrožení nedošlo“. Této žádosti provozovatele dráhy DI nevyhověla a provedla šetření příčin a okolností vzniku MU.

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: 3. 12. 2024.

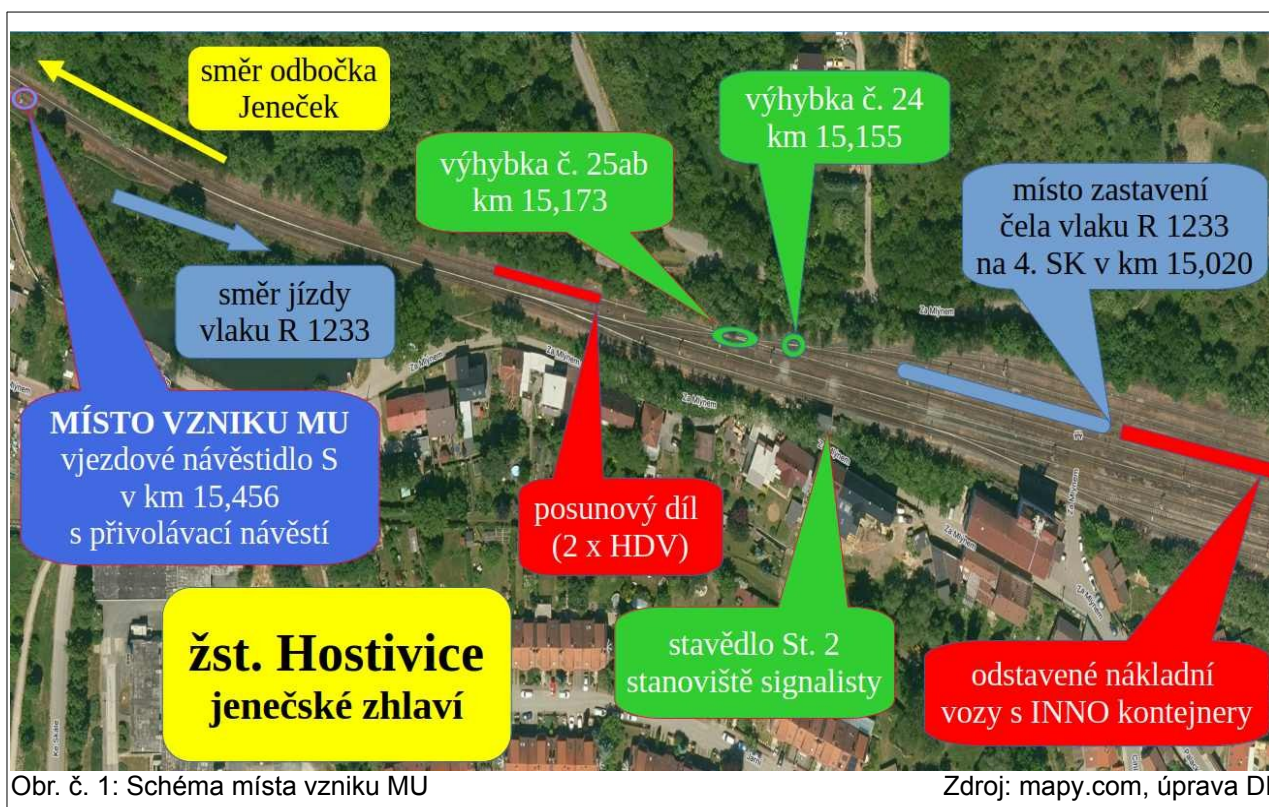
Čas: 8:36 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Hostivice, vjezdové návěstidlo S, km 15,456.

GPS souřadnice: [50.0854761N, 14.2494781E](#).

3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Hostivice leží na dráze železniční, celostátní, v km 14,796 trati Praha-Bubny – Rakovník a je do ní zaústěna trať Praha-Smíchov společné nádraží – Hostivice. Všechny přilehlé mezistaniční úseky jsou jednokolejné.



Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Při ohledání bylo postupováno v několika fázích, kdy nejdříve bylo provedeno ohledání pracoviště signalisty St. 2 včetně zabezpečovacího zařízení a dopravní dokumentace, následovalo ohledání výhybky č. 24 (po rozřezu) a výhybky č. 25, dále ohledání pracoviště výpravčího včetně zabezpečovacího zařízení a dopravní dokumentace, a na závěr bylo provedeno ohledání DV vlaku R 1233 včetně stanoviště strojvedoucího a skupiny odstavených DV na 4. SK.

Stav zabezpečovacího zařízení (pracoviště signalisty St. 2):

- stavěcí páky Z VK3/19, 22, 21, 27, Z 27 byly v základní, tj. dolní poloze;
- stavěcí páky 20, 26, Z 26, 24, 25a, 25b, VK5 byly v horní poloze;
- trojstavná závorníková páka Z 25a byla zaklesnutá (stav uzávorováno) v horní poloze;
- trojstavná závorníková páka Z 25b byla volná (stav neuzávorováno, konkrétně v dolní poloze);
- úsmyčný kolíček dvoupolohové rozřezné výměnové páky 24 byl poškozen, kontrolní páčka byla mimo výřez prstence řetězové kladky;
- řetězová kladka byla vrácena do polohy souhlasící s polohou výměnové páky pomocí vratného klíče;
- poloha dvoupolohové rozřezné výměnové páky 25b odpovídala jízdě na 4. SK (nikoliv nařízené jízdě na 2. SK);



- všechny kolejové závěrníky byly v základní poloze;
- na kolejovém číselníku byla zobrazena nesprávně čísla 1 a 3;
- ovládací prvky návěstidel byly v základní poloze;
- stavy všech hradlových závěrů byly v základním stavu (mj. závěr výměn od/do odbočky Jeneček byl uvolněn);
- plomby hradlových závěrů nebyly porušeny;
- na indikační desce nesvítily žádné indikace (kromě vjezdového návěstidla S, kde bylo indikováno svícení návěsti Stůj);
- plomby na indikační desce nebyly porušeny;
- na stavědle St. 2 byl zadokumentován zápisník o volnosti a správném postavení vlakové cesty, telefonní zápisník a odevzdávka dopravní služby na stavědle St. 2;
- telefonní zápisník neobsahoval záznam o ohlášení vzniku předmětné MU.

Stav infrastruktury:

- křižovatková výhybka č. 25ab v km 15,173:
 - ústředně přestavovaná s hákovými závěry jazyků, mechanickými přestavníky s pružinou a závorníkem;
 - byla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
 - jazyky výhybky se nacházely v poloze pro jízdu směrem na koleje č. 4, 10 a 12;
 - výhybka č. 25ab nenesla žádné známky poškození.
- jednoduchá výhybka č. 24 v km 15,155:
 - ústředně přestavovaná s hákovým závěrem jazyka a mechanickým přestavníkem s pružinou;
 - byla vybavena závažím výměníku a výhybkovým návěstidlem;
 - jazyky výhybky se nacházely v poloze pro jízdu směrem na kolej č. 4, hákový závěr byl zakleslý za svěrací čelist;
 - na odlehleém pravém jazyku výhybky č. 24 byly nalezeny stopy po dřením okolku kola drážního vozidla na nepojížděné straně jazyka přiléhajícího k opornici (rýhy a škrábance) způsobené násilným přestavením (rozřezem) výhybky při jízdě posunového dílu ze 4. SK na manipulační kolej č. 2a.



Obr. č. 3: Pohled na stopy po rozřezu na vnitřní straně jazyka výhybky č. 24

Zdroj: DI

Stav v dopravní kanceláři:

- návěstní hradlo do odbočky Jeneček a návěstní hradlo od odbočky Jeneček, závěr výměn od/do odbočky Jeneček a počáteční traťové hradlo do odbočky Jeneček bylo v základní poloze;
- přeřadné hradlo od odbočky Jeneček bylo v opačné (tj. uzavřené) poloze;
- dotekový klíč návěstního hradla do odbočky Jeneček byl přeložený, tj. vpravo;
- počítadlo vybavovacího tlačítka do odbočky Jeneček ukazovalo stav 22945, počítadlo vybavovacího tlačítka od odbočky Jeneček ukazovalo stav 14280;
- posuvný knoflík byl v základní poloze (tj. mimo osy znázorněných kolejí);
- v osách kolejí byly v části hradlových závěrů od/do odbočky Jeneček umístěny upamatovací pomůcky na 4., 5., 7. a 10. SK.

Dopravní dokumentace byla vedena v elektronickém dopravním deníku. Hovory byly nahrávány zařízením ReDat.

V dopravní kanceláři byl zadokumentován telefonní zápisník, v němž byly zapsány mj. tyto relevantní záznamy:

- 8:16 h - signalista St. 2 ohlásil výpravčímu rozřez výhybky č. 24;
- 8:33 h - výpravčí ohlásil zaměstnanci SSZT rozřez výhybky č. 24;
- 8:36 h - strojvedoucí vlaku R 1233 ohlásil výpravčímu vjezd na obsazenou 4. SK;
- 9:18 h - výpravčí ohlásil vznik MU zaměstnanci nehodové pohotovosti, HZS SŽ a vedoucímu dispečerovi.

Stav drážních vozidel:

Vlak R 1233 byl tvořen 2 motorovými jednotkami řady 845/945 dopravce Arriva, konkrétně:

- CZ-ARR 95 54 5 945 302-8 (dále jen ŘV 945 302-8) v čele vlaku,
- CZ-ARR 95 54 5 845 302-9 (dále jen HDV 845 302-9),
- CZ-ARR 95 54 5 945 104-8 (dále jen ŘV 945 104-8),
- CZ-ARR 95 54 5 845 104-9 (dále jen HDV 845 104-9).

Vlak měl 91 m, 16 náprav, hmotnost 156 t, skutečná brzdící procenta 180, potřebná brzdící procenta byla 84. Vlak byl brzděn v režimu R+Mg a **byl řízen ze stanoviště ŘV 945 302-8**, tj. z místa, odkud měl strojvedoucí nejlepší rozhled na trať. Vlak byl označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“. Čelo vlaku R 1233 stálo na 4. SK žst. Hostivice v km 15,020.

Stanoviště strojvedoucího:

- výkonová páka byla v poloze „0“;
- návěstní opakovací vlakového zabezpečovače LS 06 byl zapnutý, svítlo modré světlo, přepínač byl v poloze „POSUN“;
- čas elektronického rychloměru UniControls-Tramex byl o 1 s napřed oproti přesnému času (SEČ);
- ukazatel tlaku v hlavním potrubí indikoval 4,35 bar;

- ukazatel tlaku v napájecím potrubí indikoval 9,6 bar;
- oba ukazatele tlaku v brzdových válcích indikovaly hodnotu 1,2 bar;
- přepínač překlenutí nouzové brzdy (PNB) byl v poloze „Zapnuto“;
- na displeji radiostanice VO67 byl navolen vlak 1233, na stuze 50 v síti TRS, aktivně vnořený simplex kanál 12, hlasitost reproduktoru byla na stupni 4 z celkových sedmi;
- páka ovladače průběžné brzdy byla v poloze zabrzděno přibližně 25 % (přibližně 2. stupeň);
- páka střadačové (parkovací) brzdy byla v poloze „zajištěno“;
- přepínač čelních návěstních světel byl v poloze pro 2 dolní bílá světla;
- dle knihy předávky byla zkouška brzd HDV provedena dne 3. 12. 2024 v 6:30 h na vlečce ZZN Rakovník;
- na stanovišti strojvedoucího se nenacházely žádné písemné rozkazy.

Na 4. SK žst. Hostivice v úseku od dopravní kanceláře směrem k jenečskému zhlaví se nacházela **skupina šesti odstavených DV** – dvoučlánekových osminápravových vozových jednotek (2 pevně spojené Sggrrs) pro přepravu INNO kontejnerů dopravce ČDC s nákladem kameniva:

- 35 81 4854 150-3;
- 35 81 4854 198-2;
- 35 81 4854 197-4;
- 31 54 4854 271-4;
- 31 54 4854 249-0;
- 31 54 4854 266-4.

Čelo skupiny odstavených DV se nacházelo v km 15,005. V době ohledání byly vozy ve spádu (ze směru od dopravní kanceláře) zajištěny proti ujetí zárážkami.

Povětrnostní podmínky: zataženo, slabý déšť, mokro, teplota +5 °C, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: přímý úsek v odřezu zalesněného svahu, klesání 5,67 ‰.

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 a ani u cestujících a třetích osob.

Škoda na drážních vozidlech, 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 došlo k úplnému přerušení provozu v žst. Hostivice od 8:39 h do 9:09 h. Poté byl provoz obnoven ve směru žst. Praha-Ruzyně a žst. Praha-Zličín. Provoz mezi žst. Hostivice a odbočkou Jeneček byl obnoven ve 12:15 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí žst. Hostivice, zaměstnanec SŽ;
- signalista St. 2 žst. Hostivice, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ARRIVA):

- strojvedoucí vlaku R 1233, zaměstnanec ARRIVA.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Praha-Bubny – Rakovník, 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.

Dopravcem vlaku R 1233 byla ARRIVA, se sídlem Křížíkova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ARRIVA dne 20. 9. 2024, s účinností od 23. 9. 2024.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	R 1233	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	91	ŘV	95 54 5 945 302-8	R+Mg
Počet náprav:	16	HDV	95 54 5 845 302-9	R+Mg
Hmotnost (t):	156	ŘV	95 54 5 945 104-8	R+Mg
Potřebná brzdící procenta (%):	84	HDV	95 54 5 845 104-9	R+Mg
Skutečná brzdící procenta (%):	180			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	40			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku R 1233:

- vlak tvořily dvě motorové jednotky řady 845/945;
- držitelem a provozovatelem obou motorových jednotek byla ARRIVA;
- vlak jel vpřed a byl řízen ze stanoviště ŘV 945 302-8.

HDV 845 302-9 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým registračním rychloměrem UniControls – Tramex, výrobní číslo 9264.

Ze zaznamenaných dat (po provedené korekci –1 s) vyplývá:

- 8:24:09 h vlak zastavil v žst. Jeneč, na svém příjezdu nebyl opožděn;
- 8:32:15 h vlak byl v žst. Jeneč uveden do pohybu, na svém odjezdu byl opožděn o 8 min.;
- 8:36:06 h průjezd čela vlaku místem vzniku MU (úrovni vjezdového návěstidla S žst. Hostivice) rychlostí 34 km.h⁻¹;
- 8:36:27 h strojvedoucí započal s provozním brzděním vlaku snížením tlaku v hlavním potrubí na 4,2 bar;
- 8:36:37 h průjezd čela vlaku přes nesprávně přestavenou výhybku č. 25b v km 15,173 rychlostí 24 km.h⁻¹;
- 8:38:13 h vlak zastavil svým čelem v km 15,020.

Nejvyšší dovolená rychlost v uvedeném úseku nebyla překročena, vlakový zabezpečovač byl zapnutý a průběžně obsluhovaný. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Hostivice byla řízena místně výpravčím a byla zabezpečena SZZ 2. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620 typu Elektromechanické zabezpečovací zařízení vzor 5007 se světelnými návěstidly typu AŽD 70. Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení PZ 10197/96-E.46 byl vydán dne 21. 10. 1996 s platností na dobu neurčitou.

SZZ bylo ovládáno pomocí řídicího přístroje, umístěného v dopravní kanceláři, a na něm závislých výhybkářských přístrojích na St. 1 a St. 2, sloužících k obsluze SZZ v určených obvodech dopravní (zejména ke stavění jednotlivých jízdních cest a obsluze návěstidel). Výhybky byly přestavovány mechanickými přestavníky pomocí stavěcích pák a drátových táhel.

Trať byla v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Mezistaniční úsek Hostivice – odbočka Jeneček byl zabezpečen TZZ 2. kategorie – jednosměrným poloautomatickým blokem pro jízdu vlaků ze žst. Hostivice na odbočku Jeneček doplněným opakovací zarážkou pro znemožnění současných jízd následných vlaků z odbočky Jeneček do žst. Hostivice. Jízdy vlaků byly zabezpečovány obousměrně telefonickou nabídkou a přijetím. Telefonické odhlášky se dávaly pouze ve směru odbočka Jeneček – Hostivice.

SZZ na jenečském zhlaví bylo v době vzniku MU (jízdy vlaku R 1233 na obsazenou kolej) v omezeně funkčním stavu (blíže viz kap. 4.1.1 této ZZ).

Žst. Hostivice, jakožto i přilehlé mezistaniční úseky, nebyly vybaveny traťovou částí vlakového zabezpečovače ETCS.

Traťová kolej v místě vzniku MU (v úrovni vjezdového návěstidla S) byla vedena v přímém směru v odřezu zalesněného svahu a k žst. Hostivice klesala ve sklonu 5,67 ‰. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku R 1233 v místě MU, daná návěstí vjezdového návěstidla S, činila 40 km.h⁻¹.

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:

- výpravčí žst. Hostivice – Zápisy se zaměstnancem:
 - dne 3. 12. 2024 sloužil jako výpravčí žst. Hostivice;
 - nařídil postavení vlakové cesty pro vlak Pn 54329 na 4. SK. Po vjezdu vlaku Pn 54329 na 4. SK nařídil připravit vlakovou cestu na 5. SK pro vlak Os 19747 a potom pro vlak Sv 9892 na 1. SK. Současně povolil posun ze 4. SK na 10. SK (pozn. DI: jednalo se o posun od vlaku Pn 54329);
 - po 2 min. mu signalista St. 2 nahlásil rozřez výhybky č. 24. Ohlášení signalista uskutečnil telefonicky prostřednictvím železniční služební telekomunikační sítě – báze (pozn. DI: bez záznamu hovoru);
 - zmíněné vlakové cesty na 1. SK a 5. SK byly již v tu chvíli postaveny;
 - vjezd vlaku Os 19747 se po zjištění, že vjezdové návěstidlo S je v poloze „Stůj“, rozhodl uskutečnit na „Přivolávací návěst“;
 - po vjezdu vlaku Os 19747 uvolnil závěr výměn, dal odhlášku na odbočku Jeneček a nabídl vlak Sv 9892. Jeho odjezd uskutečnil na „Přivolávací návěst“;
 - poté přijal vlak Os 25807 z odbočky Jeneček do stanice Hostivice. Vjezd provedl na „Přivolávací návěst“ na 3. SK;
 - následně z odbočky Jeneček přijmul vlak R 1233. Vlakovou cestu signalistovi St. 2 nařídil postavit na 2. SK. Vjezd vlaku se opět uskutečnil na „Přivolávací návěst“;
 - po chvíli mu strojvedoucí vlaku R 1233 nahlásil, že vjel na obsazenou 4. SK;
 - ihned volal signalistovi St. 2, který mu informaci od strojvedoucího potvrdil (pozn. DI: hovor uskutečnil telefonicky prostřednictvím železniční služební telekomunikační sítě – báze bez záznamu hovoru). Mimořádnou událost následně oznámil provoznímu dispečerovi CDP Praha;
 - na dotaz, proč neohlásil rozřez výhybky č. 24 jako mimořádnou událost, odpověděl, že „se domníval, že když bude jezdit v liché skupině kolejí, tak výhybka č. 24 nebude pojížděna ani nebude tvořit boční ochranu jízdní cesty“;
 - na dotazy týkající se vlivu lidských a organizačních faktorů na vznik MU odmítl odpovídat;
 - na dotaz, jakým způsobem proběhlo sjednání posunu od vlaku Pn 54329 ze 4. SK na 10. SK, uvedl, že osobně v dopravní kanceláři (pozn. DI: uvedená informace výpravčího v doplňujícím zápisu se zaměstnancem realizovaném na základě zjištění DI je zjevně nepravdivá, neboť svolení k zahájení posunu ze strany výpravčího adresované oběma signalistům bylo uděleno v době, kdy vlak Pn 54329 teprve zastavoval na 4. SK žst. Hostivice).

- signalista St. 2 žst. Hostivice – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 3. 12. 2024 sloužil v žst. Hostivice jako signalista St. 2;
 - na pokyn výpravčího postavil vlakovou cestu pro vlak Pn 54329 na 4. SK. Po vjezdu vlaku na 4. SK zavřel za vlakem (pozn. DI: uzavřel návěstní hradlo společně s hradlovou zarážkou), výpravčí uvolnil závěr výměn a on přestavěl výhybky do základní polohy;
 - výpravčí nařídil přípravu vlakové cesty pro vlak na 5. SK a současně povolil posun ze 4. SK na kolej č. 2a (pozn. DI: a poté na 10. SK, jednalo se o posun od vlaku Pn 54329);
 - postavil posunovou cestu ze 4. SK na kolej 2a a na návěstidle L4 rozsvítil bílou (pozn. DI: návěst „Posun dovolen“);
 - při průjezdu posunového dílu přes výhybku č. 24 se rozezněl zvonek rozřezu. Zavolal výpravčímu a nahlásil mu rozřez uvedené výhybky. (pozn. DI: hovor uskutečnil prostřednictvím železniční služební telekomunikační sítě – báze bez záznamu hovoru). Výpravčí mu zavolal zpět a v 8:26 h mezi dopravní kanceláří a St. 2 zavedl telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty;
 - potom mu výpravčí nařídil přípravu vlakové cesty pro vlak Os 25807 na 3. SK, což provedl. Vjezd uskutečnili na „Přivolávací návěst“. Po vjezdu vlaku na 3. SK výpravčímu nahlásil, že vlak vjel celý;
 - následně mu výpravčí nařídil přípravu vlakové cesty pro vlak R 1233 na 2. SK. Postavil vlakovou cestu, nahlásil výpravčímu, že je postaveno a volno a na vjezdovém návěstidle rozsvítil „Přivolávací návěst“. Při vjezdu vlaku zjistil, že vlak jede na 4. SK namísto 2. SK. Vlaků již nestihl dát žádnou návěst, protože čelo vlaku ho již minulo;
 - poté výpravčímu oznámil vjezd vlaku R 1233 na nesprávnou kolej.
- strojvedoucí vlaku R 1233 – Zápis se zaměstnancem:
 - před nástupem na směnu měl dostatečný odpočinek v délce 8 h a cítil se dostatečně fyzicky i duševně odpočatý;
 - před nástupem na směnu a v jejím průběhu nedošlo k žádnému konfliktu, roztržce, hádce či jiné neobvyklé situaci či mimořádnosti;
 - před vznikem MU nepociťoval žádné zdravotní, fyzické nebo psychické potíže či stres;
 - do žst. Hostivice vjížděl na „Přivolávací návěst“, z čehož usoudil, že může být něco špatně;
 - s ohledem na stav železničního svršku a výhybek započal snižovat rychlost vlaku pod 40 km.h⁻¹;
 - všiml si, že nemá postaveno na 2. SK, neboť ji měl vedle sebe. Z toho usoudil, že nejspíš jede na obsazenou kolej;
 - od pohledu byly zhoršené adhezní podmínky. Bylo mokro, snížená viditelnost a přšelo;

- o plynule pokračoval v provozním brzdění. Viděl, že odstavené vozy byly v dostatečné vzdálenosti potřebné k bezpečnému zastavení vlaku;
- o celou situaci měl zcela pod kontrolou. K použití rychlobrzdy nebyl důvod, neboť se obával možného skluzu HDV. Při zastavování dodržel podmínky jízdy podle rozhledových poměrů.

Prostor před čelem vlaku R 1233 byl v průběhu jízdy zaznamenáván kamerovým systémem umístěným na HDV. Rozborem dopravcem poskytnuté části záznamu jízdy vlaku související s šetřenou MU (po provedené korekci – 2 s) vyplývá:

- 8:34:42 h čelo vlaku R 1233 minulo hlavní vjezdové návěstidlo S odbočky Jeneček v km 16,485 s návěstí „Přivolávací návěst“;
- 8:35:07 h čelo vlaku R 1233 projelo přes železniční přejezd PZS P17 v km 16,197;
- 8:35:32 h čelo vlaku R 1233 projelo přes železniční přejezd PZS P16 v km 15,891;
- 8:36:06 h čelo vlaku R 1233 minulo hlavní vjezdové návěstidlo S žst. Hostivice v km 15,456 s návěstí „Přivolávací návěst“;
- 8:36:26 h čelo vlaku R 1233 projelo přes výhybku č. 27 přestavenou do přímého směru, tj. ve směru na 1.SK;
- 8:36:29 h čelo vlaku R 1233 projelo přes výhybku č. 26 přestavenou do odbočného směru, tj. ve směru na SK č. 2, 4, 10 a 12;
- 8:36:36 h čelo vlaku R 1233 projelo přes křižovatkovou výhybku č. 25 přestavenou do přímého směru, tj. směrem na SK č. 4, 10 a 12;
- 8:36:46 h čelo vlaku R 1233 projelo přes výhybku č. 24 přestavenou do odbočného směru na 4. SK a za plynulého provozního brzdění bezpečně pokračovalo v jízdě směrem ke skupině odstavených DV;
- 8:38:15 h čelo vlaku R 1233 zastavilo na 4. SK ve vzdálenosti 15 m od skupiny odstavených DV.

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalisté St. 1 a St. 2:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:12:53 h		Délka nahrávky: 39 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
signalista St. 1	První stavědlo.	
signalista St. 2	Druhý stavědlo.	
výpravčí	Vlak 9892 ze stanice Ruzyně na 1. kolej.	
signalista St. 1	Vlak 9892 ze stanice Ruzyně na 1. kolej. První stavědlo rozumí.	
signalista St. 2	Druhý stavědlo. Vlak 9892 ze stanice Ruzyně na 1. kolej. Volno, (příjmení signalisty St. 2).	
výpravčí	A vlak 19747 z odbočky Jeneček na 5. kolej.	
signalista St. 2	Vlak 19747 přijede na 5. kolej. Druhý stavědlo rozumí.	
signalista St. 1	První stavědlo rozumí.	

výpravčí	Dobře.
signalista St. 1	A mašiny sundáme, jo?
výpravčí	Hmm, co prosím, cože?
signalista St. 1	Ty mašiny.
výpravčí	Můžete, můžete klidně pře to, pře to hmm.
signalista St. 1	Na desátou no, jo dobrý.
výpravčí	Jo, jo.
signalista St. 2	Jo.
Tab. č. 1: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalisté St. 1 a St. 2	

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – výpravčí odbočka Jeneček:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:13:56 h		Délka nahrávky: 17 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí žst. Hostivice	Vlak 54329 ve stanici Hostivice.	
výpravčí odbočka Jeneček	Vlak 54329 ve stanici Hostivice, rozumím, ...(nesrozumitelné)... Pro vlak 19747 s průjezdem .. (nesrozumitelné)... v 8.15.	
výpravčí žst. Hostivice	Ano, přijímám vlak 19747 s průjezdem na odbočce Jeneček 8.15.	
výpravčí odbočka Jeneček	Ano.	
Tab. č. 2: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – výpravčí odbočka Jeneček		

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalista St. 2:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:19:20 h		Délka nahrávky: 54 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
signalista St. 2	Druhý stavědlo.	
výpravčí	Hele, jde ti postavit návěstidlo, na tu pátou pro motůrek, nebo to, nebo to nejde.	
signalista St. 2	Návěstidlo mě nejde.	
výpravčí	Nejde. A máš přeložený ...(nesrozumitelné)..., když si ji dám normálně do základního stavu ... (nesrozumitelné)?	
signalista St. 2	Tak teď jsem ji dal do základu.	
výpravčí	No a zkus ji přepostavit.	
signalista St. 2	A zpátky už ji nepostavím.	
výpravčí	Zpátky už ji nepostavíš, dobře. No to je pěkný. Hele, tak na přivolávacíku.	

signalista St. 2	No dobrá.
výpravčí	...(nesrozumitelné)... Musíme to nějak rozumně rozjezdit.
signalista St. 2	Jo.
výpravčí	A postav a hele nech ji postavenou, ať ti to aspoň šlápne jo, tu kličku.
signalista St. 2	Hmm, návěstidla?
výpravčí	Návěstidlo nech normálně jakoby na to ...(nesrozumitelné)... to bylo postavený, aby se to šláplo, a dej mi hnedka přivolávačku.
signalista St. 2	Jo.

Tab. č. 3: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalista St. 2

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalisté St. 1 a St. 2:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:22:17 h		Délka nahrávky: 28 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
signalista St. 2	Druhý stavědlo.	
signalista St. 1	První stavědlo.	
signalista St. 2	Nešláplo si to.	
výpravčí	Nešláplo. Tak ...(nezřetelné)... vjel celý?	
signalista St. 2	Co?	
výpravčí	Jestli vjel celý se ptám.	
signalista St. 2	Jo.	
výpravčí	Jo. Tak já Ti to jdu vybavit a jedeme spěšně s tou, s tou soupravou na přivolávačku taky, jo?	
signalista St. 2	Rozumím.	

Tab. č. 4: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalisté St. 1 a St. 2

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – výpravčí odbočka Jeneček:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:22:52 h		Délka nahrávky: 38 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí žst. Hostivice	Vlak 19747 ve stanici Hostivice. Přijměte vlak 9892 s odjezdem ze stanice Hostivice v 8:24, (příjmení výpravčího Hostivice).	
výpravčí odbočka Jeneček	Na vlak 9892 s odjezdem ze stanice Hostivice v 8:24, (příjmení výpravčího odbočky Jeneček). (Příjmení dozorcího provozu SŽ PO Kralupy nad Vltavou) to ví, zavolá Ti, až někam dojede.	
výpravčí žst. Hostivice	Jo, jo, jo. No dobrý, mě tady zrovna někdo volá.	
výpravčí odbočka Jeneček	Jasný.	

výpravčí žst. Hostivice	Počkej, ...(nesrozumitelné)..., takže musíme na přivolávací, jo, zatím. Nebo nevím, asi Ti to nenatočím. Tak, hlavně abysme to nějak rozjezdili.
výpravčí odbočka Jeneček	Dobře, dobře, tak jo.
výpravčí žst. Hostivice	Tak na přivolávací, jo.
výpravčí odbočka Jeneček	Jo.
Tab. č. 5: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – výpravčí odbočka Jeneček	

Přepis komunikace výpravčí odbočka Jeneček – výpravčí žst. Hostivice:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:27:12 h		Délka nahrávky: 37 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí žst. Hostivice	Hostivice.	
výpravčí odbočka Jeneček	Přijměte vlak 25807, s průjezdem odbočkou Jeneček v 8:28, (příjmení výpravčího odbočky Jeneček).	
výpravčí žst. Hostivice	Ano, přijímám vlak 25807 s průjezdem na odbočce Jeneček v 8:28, (příjmení výpravčího Hostivice).	
výpravčí odbočka Jeneček	Už to postavíš?	
výpravčí žst. Hostivice	Hmm, no nepostavím. Já nemám opakovací zarážku.	
výpravčí odbočka Jeneček	Jo.	
výpravčí žst. Hostivice	Tady hele, jemu nejde, jemu nejde prostě ani za, ani zavřít závěry výměn, když přiložím dotekáč. Nic, prostě tam jak se to řízlo, tak je to všechno zablokovaný, ten blok ...(nesrozumitelné)...	
výpravčí odbočka Jeneček	Dobře, dobře, tak pak zaveď telefoniku.	
výpravčí žst. Hostivice	Jo, jo, určitě, jo, jo.	
výpravčí odbočka Jeneček	Tak jo.	
Tab. č. 6: Přepis komunikace výpravčí odbočka Jeneček – výpravčí žst. Hostivice		

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalista St. 2:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:28:14 h		Délka nahrávky: 114 s
Obsah přepisu: úsek nahrávky v čase 00:50 – 01:54 (64 s)		
výpravčí	...Hele, (jméno signalisty St. 2). Já Ti to zkusím ještě vyhodit tím dotekáčem jednou, jestli náhodou nelze na třetí. Prozvoním Tě, jestli to, a zkus normálně zavřít závěr výměn, aspoň na tu třetí kolej.	

signalista St. 2	Jo.
výpravčí	Tobě to zatím takhle natočím... (v pozadí zvuk točení klikou induktoru), nejde to jo,... Haló.
signalista St. 2	Tu jsem.
výpravčí	No, jsem tu, jede to?
signalista St. 2	Nejede nic.
výpravčí	Hele, tak v 6:26 (pozn. DI: mělo být správně uvedeno v 8:26) zavádím telefonické hlášení o provedení přípravy vlakové cesty mezi stavidlem 2 a dopravní kancelář, (příjmení výpravčího Hostivice).
signalista St. 2	Druhý stavědlo, rozumím.
výpravčí	Tak a máš to postavený?
signalista St. 2	Mám to postavený.
výpravčí	Tak jedeme na přivolávacíku, jo?
signalista St. 2	Jo.
výpravčí	Tak jo.

Tab. č. 7: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalista St. 2

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – výpravčí odbočka Jeneček:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:31:39 h		Délka nahrávky: 43 s
Obsah přepisu: úsek nahrávky v čase 00:00 – 00:17 (17 s)		
výpravčí odbočka Jeneček	Ano?	
výpravčí žst. Hostivice	Hele, v 8:31 zavádím mezi stanicemi Hostivice a odbočka Jeneček telefonické dorozumívání. (příjmení výpravčího Hostivice).	
výpravčí odbočka Jeneček	V 8:31 zavedeno Hostivice – odbočka Jeneček telefonické dorozumívání. Dobře...	

Tab. č. 8: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – výpravčí odbočka Jeneček

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalista St. 2:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:32:31 h		Délka nahrávky: 73 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
signalista St. 2	Druhý stavědlo, vlak 15, 25807 z odbočky Jeneček na třetí kolej vjel celý, (příjmení signalisty St. 2).	
výpravčí	Jo, vjel celý, rozumím a vlak 1233 z odbočky Jeneček na 2. kolej.	
signalista St. 2	Vlak 1233 z odbočky Jeneček na 2. kolej. Dobře, rozumím...(dále nesrozumitelné).	
výpravčí	Jo, přivolávacíka zase, jo. Máš to, rovnou si to naházej na tu druhou a rovnou mi to řekni, ať tady, protože tady to jinak v životě neodjezdíme, jo. Tak si to naházej, já zůstanu na telefonu a ...	
signalista St. 2	Dobře... (v pozadí zvuky stavědlového přístroje). ... Pro vlak 1233 z odbočka Jeneček na druhou kolej postaveno, (příjmení signalisty St. 2).	

výpravčí	Dobře, rozumím a (nesrozumitelné) na přivolávacíku.
signalista St. 2	Jo.
Tab. č. 9: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – signalista St. 2	

Přepis komunikace provozní dispečer CDP Praha – výpravčí žst. Hostivice:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:40:39 h		Délka nahrávky: 98 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí	Hostivice.	
provozní dispečer	Provozní ...(příjmení dispečera), čau.	
výpravčí	Hele, my tady máme mimořádku. My jsme tady první fikli výhybku, hnedka nato prostě signalista postavil na obsazenou kolej pro Arrivu, takže ta stojí na obsazený koleji pro.	
provozní dispečer	Která Arriva?	
výpravčí	No, Arriva stojí, místo na druhou jela na čtvrtou a tam stojí esvéčka. Takže já budu volat ještě.	
provozní dispečer	...(nezřetelné)... stojí na čtvrtý?	
výpravčí	Ta stojí na čtvrtý, ano.	
provozní dispečer	Ale jaká Arriva?	
výpravčí	Hele 1233, dvanáct třicet trojka.	
provozní dispečer	Dvanáct třicet trojka vjezd na obsazenou kolej, jo?	
výpravčí	Jo.	
provozní dispečer	Takže vlak 1233, počkej ten stál, ten stál, ten stál v Jenči.	
výpravčí	Stál v Jenči, protože já jsem potřeboval tu soupravu prohnat, abych měl koleje, že jo. No tak se to prohnalo, no, a on potom ještě, po tom, potom se jelo dvacet pět osm set sedmička, ta proběhla v pohodě, potom jela 1233 a ta skončila na obsazený, no.	
provozní dispečer	Takže skončila jak Ti tam stojí ta patnáct šedesát dvojka, jo.	
výpravčí	Ne, ne, ne, ta skončila na čtvrtý koleji, tam stojí esvéčka, ČD, ČD Cargo, sypáky do Nučic, že jo.	
provozní dispečer	No, takže, hmm. No dobře, tak to je, to už je mimořádná událost, potom.	
výpravčí	No, no, je to mimořádná událost, no.	
provozní dispečer	Takže zatím teda s ničím nehejbejte. Nebo já nevím, tam to asi teďkom s ničím nejezdíš, ne?	
výpravčí	No jako teoreticky bych mohl odjet s patnáct šedesát dvojkou, ale nevím jako, to já jdu volat pak ještě vedoucímu dispečerovi, že jo.	
provozní dispečer	No, no, no, no, no. Dobrý, tak jo.	
výpravčí	Jo dobrý.	
provozní dispečer	Tak jo.	
Tab. č. 10: Přepis komunikace provozní dispečer CDP Praha – výpravčí žst. Hostivice		

Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – vedoucí směny CDP Praha:

Začátek hovoru (po korekci): 3. 12. 2024, 8:43:21 h		Délka nahrávky: 285 s
Obsah přepisu: úsek nahrávky v čase 00:00 – 02:21 (141 s)		
vedoucí směny	CDP Praha, vedoucí směny (příjmení dispečera).	
výpravčí	Hostivice.	
vedoucí směny	Ano.	
výpravčí	Výpravčí, (příjmení výpravčího). Dobrý den.	
vedoucí směny	Dobrý.	
výpravčí	Já bych chtěl nahlásit mimořádnou událost, 1233 vjel na obsazenou kolej. Měli jsme tady, měli jsme tady fiklou výhybku, tak jsme jezdili na hubu a bohužel to tak skončilo. No.	
vedoucí směny	Fiklou výhybku? To znamená, že výhybky byla...	
výpravčí	Říznutou. Rozřez, rozřez výhybky, rozřez výhybky se stal při posunu vlaku 54329, a následně...	
vedoucí směny	Jakou výhybku?	
výpravčí	Výhybka číslo 24, moment... 24 výhybka.	
vedoucí směny	A to, to říznul, to byla špatně postavená, nebo...	
výpravčí	To byla špatně postavená výhybka při posunu ČD Cargo a vlastně sem přijel jako vlak 54329.	
vedoucí směny	V kolik hodin to bylo?	
výpravčí	Hmm, vlastně já nevím zhruba v 8, 8:20.	
vedoucí směny	V 8:20?	
výpravčí	Nebo to bylo dřív, kecám, 8, 8:15.	
vedoucí směny	V 8:15 posun 54329 říznul výhybku číslo...(jméno dispečera) pojd' poslouchat (pozn. DI: oslovení s výzvou k poslechu adresováno kolegovi na pracovišti CDP Praha), říznul výhybku číslo 24.	
výpravčí	24.	
vedoucí směny	No, nějaký konkrétní poškození, vypa, vypadnutí?	
výpravčí	Né, né, né, né.	
vedoucí směny	Co to je za výhybku, to je, to je jak zabezpečený?	
výpravčí	Je to, je to normálně, je to normálně na páku, my tady máme elektromechaniku, že jo.	
vedoucí směny	Takže to je nějaká ústředně přestavovaná?	
výpravčí	Ústředně, ústředně, ústředně stavěná výhybka, ano.	
vedoucí směny	Ze stavědla.	
výpravčí	Ze stavě, ze stavědla číslo 2.	
vedoucí směny	Ze stavědla 2. Takže byla špatně postavená, výhybka 24 na stavědle 2, tak, no, a co jste, a vy jste jezdili teda dál, jo? Nevím, už tohle je mimořádná událost, dozvídám se o tom teď, je 8:45.	

výpravčí	No, no, ono to nevypadalo, ta výhybka nebyla vůbec v další vlakové cestě, no, takže jsem myslel, že aspoň ty ostatní vlaky nějak odjezdím. ...
Tab. č. 11: Přepis komunikace výpravčí žst. Hostivice – vedoucí směny CDP Praha	

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Vlak R 1233 vjížděl do žst. Hostivice po traťové koleji ze směru od odbočky Jeneček na povolující návěstní znak na vjezdovém návěstidle S po nesprávně postavené vlakové cestě přes výhybky č. 27, 26, 25 a 24 směrem na 4. staniční kolej, která byla obsazena skupinou šesti odstavených DV. Vlaková cesta pro vlak R 1233 byla postavena nouzovým způsobem a povolena návěstí „Přivolávací návěst“ (jízda podle rozhledových poměrů maximální rychlostí 40 km.h⁻¹) na vjezdovém návěstidle S žst. Hostivice z důvodu omezené funkčnosti SZZ po předchozí MU – násilném přestavení (rozřezu) výhybky č. 24 v km 15,155 posunovým dílem. Po vjezdu vlaku R 1233 na 4. SK (namísto zamýšleného vjezdu na 2. SK) jeho strojvedoucí včas zaregistroval odstavená DV a dokončil již dříve započaté provozní brzdění na bezpečnou vzdálenost od skupiny těchto DV.

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

- 8:38 h strojvedoucí vlaku R 1233 ohlásil vznik MU výpravčímu žst. Hostivice;
- 8:39 h výpravčí žst. Hostivice ověřil informaci u signalisty St. 2 žst. Hostivice a následně zastavil provoz ve stanici a ve všech mezistaničních úsecích;
- 8:40 h výpravčí žst. Hostivice ohlásil vznik MU provoznímu dispečerovi CDP Praha;
- 8:43 h výpravčí žst. Hostivice ohlásil vznik MU vedoucí směny CDP Praha;
- 9:01 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 9:09 h inspektor COP DI udělil pokyn k uvolnění části místa MU a obnovení provozu ze žst. Hostivice ve směru Praha-Ruzyně a Praha-Zličín;
- 9:10 h CDP Praha požádalo HZS SŽ o asistenci při evakuaci cca 200 cestujících z vlaku R 1233;
- 9:18 h výpravčí žst. Hostivice ohlásil vznik MU nehodové pohotovosti PO Kralupy nad Vltavou;
- 10:07 h pověřená osoba O18 SŽ požádala COP DI o zrušení nahlášené MU – žádosti nebylo DI vyhověno;
- 10:15 h započato ohledání místa vzniku MU inspektory DI;
- 11:50 h přítomný inspektor DI udělil souhlas k uvolnění dráhy;
- 12:15 h úplné obnovení provozu v žst. Hostivice;
- 13:30 h ukončeno ohledání místa vzniku MU inspektory DI.

Plán IZS aktivovalo v 9:10 h, tj. 34 min. po vzniku MU, CDP Praha.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS SŽ, Jednotka požární ochrany Praha.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy SŽ:

Provozovatel dráhy je dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Pravidla pro provozování dráhy dle odst. 5 citovaného ustanovení zákona stanoví prováděcí právní předpis, kterým je vyhláška č. 173/1995 Sb.

Dle ustanovení § 15 odst. 1 písm. a) až c) citované vyhlášky lze dovolit vjezd vlaku do dopravní s kolejovým rozvětvením, jízdu vlaku v dopravně a odjezd vlaku z dopravní bez zavedení dalších opatření, jsou-li splněny tyto podmínky:

- vlaková cesta pro danou jízdu vlaku nesmí být obsazena jinými drážními vozidly;
- zařízení chránící vlakovou cestu proti jízdě drážních vozidel z kolejí, které nejsou určeny pro jízdy vlaků, výhybky pojižděné a výhybky odvrátne musí být ve správné poloze pro danou vlakovou cestu a nesmí být přestaveny, dokud vlak příslušnou část vlakové cesty neuvolní (s výjimkou samovratných výhybek, pojižděných po hrotu jazyků);
- nesmí být povolena jízda jiného drážního vozidla, která by se s danou vlakovou cestou stýkala nebo ji křížila.

Drážní dopravu v žst. Hostivice a přilehlých mezistaničních úsecích, stejně jako dopravní povinnosti uložené Staničním řádem žst. Hostivice, **v době vzniku MU zajišťovali dopravní zaměstnanci žst. Hostivice**. Drážní doprava byla řízena místně výpravčím, jehož stanoviště se nacházelo v dopravní kanceláři. Stanoviště výpravčího bylo současně ohlašovací pracovištěm mimořádných událostí ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb. Zjišťování volnosti a stavění vlakových cest na jednotlivých staničních zhlavích bylo prováděno signalisty, jejichž stanoviště se nacházela na stavebních St. 1 a St. 2. Elektromechanické SZZ bylo ovládáno místně přítomnými dopravními zaměstnanci.

Dne 3. 12. 2024 v 8:13 h přijel z odbočky Jeneček na 4. SK žst. Hostivice vlak Pn 54329. Při vjezdu vlaku do žst. Hostivice výpravčí nařídil oběma signalistům přípravu vlakových cest pro vlak Sv 9892 na 1. SK a pro vlak Os 19747 na 5. SK a současně jim udělil svolení k zahájení posunu dvou posunových dílů od vlaku Pn 54329, tvořených v obou případech dvěma svěřenými HDV (z čela a konce vlaku), ze 4. SK na 10. SK, aniž by s ním byly tyto posuny předem sjednány v souladu s čl. 196 odst. 4 a 5, čl. 198 odst. 7 písm. a), čl. 200 odst. 1 písm. a) až d), čl. 200 odst. 2 písm. a) a d), čl. 202 odst. 2, čl. 207 odst. 1 a čl. 209 odst. 5 písm. a) vnitřního předpisu D1.

Signalista St. 2 po svolení k zahájení posunu výpravčím postavil posunovou cestu ze 4. SK na manipulační (výtažnou) kolej č. 2a a rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na odjezdovém návěstidle L4 udělil strojvedoucímu HDV původně zařazených na postrku vlaku Pn 54329 souhlas k zahájení posunu. Strojvedoucí posunového dílu (současně

v postavení zaměstnance řídícího posun) posun zahájil, aniž by ho předtím v souladu s čl. 196 odst. 4 a 5, čl. 198 odst. 7 písm. a), čl. 202 odst. 2, čl. 207 odst. 1 a čl. 209 odst. 5 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1 sjednal. Při průjezdu posunového dílu přes výhybku č. 24 v 8:16 h došlo z důvodu předchozí nesprávné obsluhy zabezpečovacího zařízení (nepřestavení výhybky do správné polohy na výhybkářském přístroji St. 2 po předchozím uvedení do základní polohy) k násilnému přestavení (rozřezu) uvedené výhybky, aniž by to strojvedoucí posunového dílu při jízdě přes tuto výhybku vůbec zpozoroval. Po rozeznění zvonku rozřezu výhybky č. 24 na St. 2 signalista událost telefonicky ohlásil výpravčímu žst. Hostivice. Tento hovor byl uskutečněn prostřednictvím železniční služební komunikační sítě (báze) bez záznamu obsahu hovoru.

Výpravčí žst. Hostivice po ohlášení rozřezu výhybky č. 24 na ohlašovací pracoviště, aniž by zastavil provoz a ohlásil vznik MU dle schváleného ohlašovacího rozvrhu, dále pokračoval v organizování a řízení drážní dopravy přes jenečské zhlaví. Po rozřezu výhybky č. 24 došlo správnou funkcí stavědlového přístroje k přenesení pohybu násilně přestavených jazyků výhybky prostřednictvím rozřezného pravítka do mechanických závislostí, které mělo za následek omezení funkčnosti SZZ, projevující se následujícím způsobem:

- nemožností mechanické kontroly správného postavení vlakové cesty přeložením kličky kolejového závěrníku k číslu koleje uvedenému na štítku kolejového číselníku;
- nemožností uzavřít příslušný závěr výměn;
- nemožností přestavit ovládací prvek příslušného hlavního návěstidla do polohy dovolující jízdu.

Nefunkčnost uvedených prvků SZZ na jenečském zhlaví se výpravčí společně se signalistou St. 2 pokusili odstranit a snažili se SZZ uvést zpět do normálního stavu (blíže viz přepis komunikace mezi dopravními zaměstnanci v kapitole 3.1.9 této ZZ v tabulkách č. 3 – 7). Po zjištění, že se jim to nepodaří, výpravčí nařídil signalistovi St. 2 pro vjezd vlaku Os 19747 obsloužit vjezdové návěstidlo S „Přivolávací návěstí“.

Po vjezdu uvedeného vlaku na 5. SK zavedl výpravčí v 8:26 h mezi dopravní kanceláři a St. 2 telefonické hlášení o přípravě vlakové cesty.

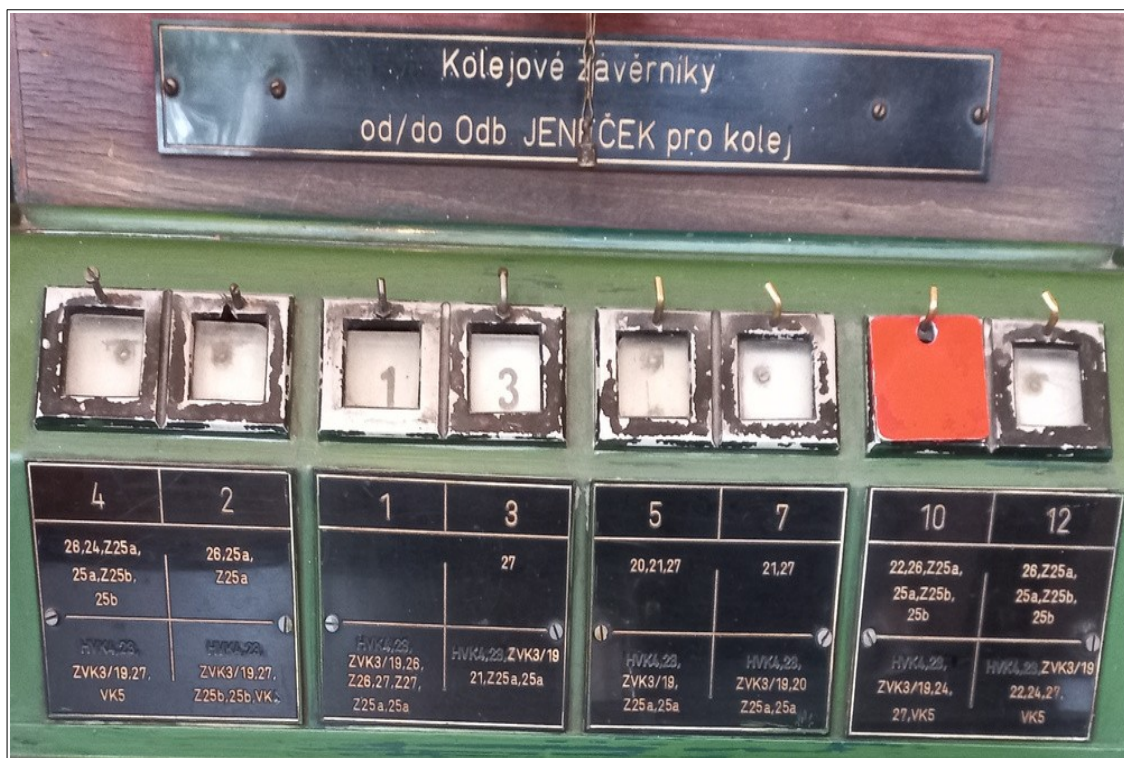
V 8:27 h výpravčí přijal z odbočky Jeneček vlak Os 25807, kdy vjezd vlaku na 3. SK byl opět uskutečněn na „Přivolávací návěst“ na vjezdovém návěstidle S.

V 8:31 h výpravčí žst. Hostivice zavedl telefonické dorozumívání mezi stanicemi Hostivice a odbočka Jeneček a v 8:33 h informoval o stavu SZZ po rozřezu výhybky č. 24 zaměstnance SSZT.

V 8:32 h výpravčí žst. Hostivice přijal z dopravní odbočka Jeneček vlak R 1233 a signalistovi St. 2 pro něj nařídil přípravu vlakové cesty na 2. SK. V 8:33 h nahlásil signalista St. 2 výpravčímu postavení a volnost vlakové cesty pro uvedený vlak a výpravčí mu pro jeho vjezd nařídil obsloužit vjezdové návěstidlo S návěstí „Přivolávací návěstí“. Při průjezdu vlaku R 1233 jenečským zhlavím signalista St. 2 zjistil, že vlak jede namísto na 2. SK na 4. SK. Jelikož čelo vlaku již minulo úroveň St. 2, nemohl již dát strojvedoucímu žádnou návěst. Na telefonický dotaz výpravčího pak již jen potvrdil vjezd vlaku na nesprávnou kolej. Tento hovor byl uskutečněn prostřednictvím železniční služební komunikační sítě (báze) bez záznamu obsahu hovoru.

Strojvedoucí vlaku R 1233 z důvodu použití přivolávací návěsti na vjezdovém návěstidle S vjížděl do stanice s maximální opatrností rychlostí 34 km.h⁻¹. Po vjezdu na zhlaví upozoroval, že výhybka č. 25 není postavena pro jízdu na 2. SK, a proto započal s provozním brzděním vlaku. Čelo vlaku výhybkou č. 25b projelo rychlostí 24 km.h⁻¹. Po zjištění, že s vlakem vjíždí na obsazenou 4. SK, strojvedoucí vlak zastavil plynulým provozním brzděním před skupinou odstavených drážních vozidel a vznik MU ohlásil výpravčímu.

K vjezdu vlaku R 1233 na nesprávnou kolej (4. SK) došlo z důvodu chybné obsluhy SZZ na St. 2, kdy signalista stavěcí pákou výhybkového přístroje nepřestavil výhybku č. 25b do polohy předepsané pro nařízenou jízdu na 2. SK a neprovedl její uzávěrování. Ke vzniku MU přispěla skutečnost, že vzhledem k omezené funkci SZZ po předchozím rozřezu výhybky č. 24 nemohl signalista St. 2 provést mechanickou kontrolu správného přestavení výměn, resp. správné polohy stavěcích pák výhybkového přístroje St. 2, přeložením kličky kolejového závěrníku směrem k číslu koleje uvedenému na štítku kolejového číselníku, která by ho na nesprávnou polohu výhybek v nařízené vlakové cestě upozornila.



Obr. č. 4: Pohled na štítky kolejového číselníku zobrazující správnou polohu stavěcích a záporníkových pák pro jednotlivé jízdní cesty
Zdroj: DI



Obr. č. 5: Pohled na stavěcí páku výhybky č. 25b v nesprávné poloze (neodpovídající zobrazení na štítku kolejového číselníku) a nezaklesnutou závorníkovou páku Z 25b

Zdroj: DI

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy, **v příčinné souvislosti s MU:**

- § 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“;
- § 15 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„Vjezd vlaku do dopravní s koleje rozvětvením, jízdu vlaku v dopravně a odjezd vlaku z dopravní lze dovolit bez zavedení dalších opatření, jsou-li splněny tyto podmínky:
b) zařízení chránící vlakovou cestu proti jízdě drážních vozidel z kolejí, které nejsou určeny pro jízdy vlaků, výhybky pojížděné a výhybky odvrátne musí být ve správné poloze pro danou vlakovou cestu a nesmí být přestaveny, dokud vlak příslušnou část vlakové cesty neuvolní (s výjimkou samovratných výhybek, pojížděných po hrotu jazyků),“;*
- čl. 25 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti“;
- čl. 25 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má přednost před všemi ostatními činnostmi.“;
- čl. 54 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Pro jízdu vlaků, PMD a pro posun obsluhují výhybky a za jejich správnou polohu odpovídají výhybkáři“;
Toto ustanovení je třeba dát do souvislosti s definičním ustanovením čl. 26 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:
 - čl. 26 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Výhybkář je společný název pro všechny zaměstnance určené k obsluze výhybek a výkolejek (např. výhybkář, dozorce výhybek, signalista).“;
- čl. 54 odst. 9 písm. d) vnitřního předpisu SŽ D1:
*„Přezkoušení správného přestavení výhybek a výkolejek je nutno provést:
d) není-li možné pro poruchu nebo z jiné příčiny uzavřít závěr výměn nebo provést závěr jízdní cesty“;*
- čl. 54 odst. 13 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Správné přestavení výhybek pro požadovanou jízdní cestu musí být přezkoušeno podle ustanovení předpisu Z1.“;

- čl. 316 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Tyto musí být provedeny dříve, než výpravčí dovolí jízdu vlaku hlavním návěstídem nebo jiným způsobem.“;
- čl. 316 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:
„V případech, kdy zabezpečovací zařízení nevykazuje správnou činnost popř., není-li vůbec, musí se před dovolením jízdy vlaku přezkoušet správné přestavení výhybek ve vlakové cestě i odvratných výhybek (popř. jiných zařízení přímé boční ochrany), a to podle způsobu jejich zajištění a obsluhy buď na stavědle, nebo jejich prohlídkou na místě.“;
- čl. 316 odst. 10 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Správné přestavení výhybek a výkolejek ve vlakové cestě se přezkouší podle předpisu Z1.“;
- čl. 316 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Správné přestavení výhybek a výkolejek ve vlakové cestě přezkouší na svých pracovištích zaměstnanci odpovědní za přípravu vlakové cesty.“;
- čl. 317 odst. 4 písm. ca) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Příkazem k přípravě vlakové cesty nařizuje výpravčí zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty, aby v určených obvodech:
c) postavili vlakovou cestu, přičemž se musí přesvědčit, že:
ca) výhybky ve vlakové cestě, odvratné výhybky a odvratné výkolejky jsou správně přestaveny a zajištěny;“;
- čl. 4.1.4.11 vnitřního předpisu SŽ Z1:
„Výhybka přestavovaná ústředně mechanickým přestavníkem je v koncové poloze správně přestavena:
b) je-li stavěcí páka v předepsané poloze a její ruční západka je řádně zaklesnuta;
d) je-li pro vlakovou cestu v příslušné poloze uzávorována (má-li být uzávorována).
Výhybka, na jejíž výhybkové návěstidlo obsluhující zaměstnanec ze svého stanoviště nevidí nebo nemůže bezpečně rozeznat jeho návěst (odrazový materiál), musí být ve vlakové cestě uzávorována nebo musí být její koncová poloha kontrolována jiným technickým prostředkem.“.

Neoznámení MU (rozřezu výhybky č. 24) dle ohlašovacího rozvrhu a umožnění změn na místě MU

Výpravčí žst. Hostivice po ohlášení rozřezu výhybky č. 24 na jenečském zhlaví signalistou St. 2 neohlásil vznik MU dle ohlašovacího rozvrhu a umožnil provedení změn na místě MU před zahájením šetření. Pověřená osoba provozovatele dráhy, která se na místo MU dostavila k šetření po oznámení vzniku následné MU, v rozporu s ohlašovacím rozvrhem provozovatele dráhy neohlásila vznik MU – rozřezu výhybky č. 24 na COP DI a navíc se telefonickým hovorem uskutečněným dne 3. 12. 2024 v 10:07 h ještě před příjezdem

inspektorů DI na místo MU pokusila zrušit i předtím učiněné oznámení následné MU s argumentací, že se v daném případě nejedná o MU, neboť „k ohrožení nedošlo“.

Zjištění:

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

- § 49 odst. 3 písm. a) a b) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni
a) neprodleně oznámit každou mimořádnou událost v drážní dopravě Drážní inspekci v rozsahu údajů stanovených v prováděcím právním předpisu a toto oznámení aktualizovat neprodleně poté, co se dozvěděli o změně oznámených údajů nebo o nových údajích dosud do oznámení nezahrnutých, a současně oznámit každou vážnou nehodu a nehodu, jejímž následkem je značná škoda podle trestního zákoníku, Policii České republiky,
b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události“;
- § 7 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb.:
„1) Provozovatel dráhy a dopravce zřizují samostatná nebo společná ohlašovací pracoviště, která zajistí ohlášení vzniku mimořádné události podle činnosti vykonávané v rámci předmětu podnikání.“;
- čl. 445 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Každý zaměstnanec (nebo osoba) ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, který se svou pracovní činností podílí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, je povinen neprodleně ohlásit na určené ohlašovací pracoviště vznik mimořádné události, pokud tuto událost sám zjistil nebo se o ní věrohodně dozvěděl.“;
- čl. 445 odst. 7 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Stopy po mimořádné události se musí ponechat nezměněny až do zahájení šetření mimořádné události.“;
- čl. 6. písm. a) a b) vnitřního předpisu SŽ D17:
„Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni:
a) neprodleně oznámit každou mimořádnou událost v drážní dopravě Drážní inspekci v rozsahu údajů stanovených v prováděcím právním předpisu a toto oznámení aktualizovat neprodleně poté, co se dozvěděli o změně oznámených údajů nebo o nových údajích dosud do oznámení nezahrnutých...;
b) zajistit místo mimořádné události a provést dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události“;
- čl. 42 vnitřního předpisu SŽ D17:
„Každý zaměstnanec nebo osoba ve smluvním vztahu k provozovateli dráhy nebo drážní dopravy, kteří se svou pracovní činností podílejí na provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, jsou povinni neprodleně ohlásit na určené ohlašovací

pracoviště vznik MU, pokud tuto událost sami zjistili nebo se o ní věrohodně dozvěděli. "...;

Toto ustanovení je třeba dát do souvislosti s definičním ustanovením čl. 45 písm. c) vnitřního předpisu SŽ D17:

- čl. 45 písm. c) vnitřního předpisu SŽ D17:

„Ohlašovacími pracovišti:

c) pro ohlašování na Drážní inspekci jsou to Územní pracoviště O18, každé v obvodu své územní působnosti, obsazená zaměstnanci SŽ s odbornou způsobilostí pro pověřenou osobu.“;

- čl. 43 vnitřního předpisu SŽ D17:

„Provozovatelé dráhy a drážní dopravy jsou povinni zřídit samostatná nebo společná ohlašovací pracoviště, která zajistí ohlášení vzniku MU podle činnosti vykonávané v rámci předmětu podnikání.“;

- čl. 46 vnitřního předpisu SŽ D17:

„Ohlašovací pracoviště po vzniku MU při provozování dráhy a drážní dopravy podle její povahy provede bez zbytečné prodlevy opatření k zabránění vzniku dalších škod a neprodleně ohlásí vznik MU:

a) Drážní inspekci (v organizačním uspořádání SŽ toto ohlášení provádí příslušné územní pracoviště odboru 18...)“.

Nevyužití telekomunikačního spojení se záznamem hovoru

Signalista St. 2 ohlásil rozřez výhybky č. 24 na jenečském zhlaví výpravčímu žst. Hostivice telefonicky prostřednictvím železniční služební komunikační sítě (báze), aniž by přednostně využil jiné možnosti spojení s prováděným záznamem komunikace.

Výpravčí žst. Hostivice při ověřování vzniku MU (nezajištěné jízdy vlaku R 1233 na obsazenou kolej) použil k telefonické komunikaci se signalistou St. 2 železniční služební komunikační síť (bázi), aniž by přednostně využil jiné možnosti spojení s prováděným záznamem komunikace.

Zjištění:

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

- § 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. 23 odst. 5 vnitřního 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. 6.3.5 vnitřního předpisu SŽDC T1:

... „Při výkonu dopravní služby, tam kde je zřízeno záznamové zařízení, je nutno pro veškeré hovory přednostně používat ta spojení, na kterých je záznam komunikace prováděn“...

Udělení svolení k zahájení posunu a souhlasu k zahájení posunu bez jeho předchozího sjednání

Výpravčí žst. Hostivice udělil signalistům St. 1 a St. 2 svolení k zahájení posunu od vlaku Pn 54329, aniž by předtím došlo k jeho řádnému sjednání mezi výpravčím a zaměstnancem dopravce řídícím posun. Signalista St. 2 udělil rozsvícením návěsti „Posun dovolen“ na odjezdovém návěstidle L4 strojvedoucímu souhlas k zahájení posunu, aniž by předtím došlo k jeho řádnému sjednání mezi výpravčím a zaměstnancem dopravce řídícím posun.

Zjištění:

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

- § 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. 196 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Každý posun ve stanici (v odbočce), v dopravně D3 nebo dopravně RB musí být sjednán podle čl. 200 nebo čl. 201 nebo čl. 202 předpisu D1.“...;

Toto ustanovení je třeba dát do souvislosti s ustanovením čl. 196 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:

- čl. 196 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Sjednávat posun může:

a) za dopravce pouze zaměstnanec řídící posun;

b) za Správu železnic výpravčí, vyjma případů stanovených čl. 202 tohoto předpisu.“;

- čl. 200 odst. 1 písm. a) až d) vnitřního předpisu SŽ D1:

„Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se souhlasem výpravčího. Před udělením souhlasu k zahájení posunu dopravci musí výpravčí znát:

a) dopravce, který bude posunovat, a jeho připravenost k zahájení posunu;

b) dopravcem požadovanou technologii posunu, včetně požadavku na obsazení kolejí po ukončení posunu. Při sjednávání posunu z důvodu na straně Správy železnic musí být uveden i důvod provedení posunu (např. porucha výhybky);

c) zda bude posun prováděn bez posunové čety;

d) způsob komunikace zaměstnance řídícího posun s výpravčím (výhybkářem).“;

- čl. 200 odst. 2 písm. a), d) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Výpravčí musí zaměstnanci řídícímu posun a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat oznámit:
a) *vždy technologii posunu:*
 - aa) *začátek a konec posunových cest, včetně kolejí, po kterých bude posun prováděn;*
 - d) *které koleje bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené na základě sjednané technologie posunu;“;*
- čl. 202 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:
„V případě, že je posun sjednáván na manipulačních kolejích a zároveň na kolejích určených pro jízdu vlaků anebo na kolejích určených pro zařízení služeb, musí být posun vždy sjednán s výpravčím, který pak vydá svolení k zahájení posunu podle čl. 200.“;
- čl. 203 odst. 1 písm. c) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Výhybkář může udělit souhlas k zahájení posunu, když:
c) *postavil sjednanou posunovou cestu a zkontroloval, zda je posunová cesta postavena v souladu s požadavkem zaměstnance řídícího posun a v souladu s určením začátku a konce posunové cesty stanoveným výpravčím nebo zaměstnancem řídícím posun.“;*
- čl. 206 odst. 6 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Výhybkář smí postavit posunovou cestu, jen je-li posun sjednán, a pokud tato posunová cesta nebude ohrožovat jinou postavenou nebo sjednanou jízdní cestu.“.

Dopravce ČD Cargo, a. s.:

Zahájení posunu zaměstnancem řídícím posun bez jeho předchozího sjednání

Strojvedoucí posunového dílu od vlaku Pn 54329 zahájil posun bez posunové čety, aniž by posun včas před jeho zahájením sjednal podle čl. 200 vnitřního předpisu SŽ D1.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů týkající se úloh a povinností **dopravce ČD Cargo, a. s., mimo příčinnou souvislost se vznikem MU:**

- § 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. 196 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Každý posun ve stanici (v odbočce), v dopravně D3 nebo dopravně RB musí být sjednán podle čl. 200 nebo čl. 201 nebo čl. 202 předpisu D1.“...;
Toto ustanovení je třeba dát do souvislosti s ustanovením čl. 196 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:

- čl. 196 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Sjednávat posun může:
 - a) za dopravce pouze zaměstnanec řídící posun;*
 - b) za Správu železnic výpravčí, vyjma případů stanovených čl. 202 tohoto předpisu.“;*
- čl. 198 odst. 7 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Zaměstnanec řídící posun plní tyto povinnosti:
 - a) sjednává posun“;*
- čl. 202 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:
„V případě, že je posun sjednáván na manipulačních kolejích a zároveň na kolejích určených pro jízdu vlaků anebo na kolejích určených pro zařízení služeb, musí být posun vždy sjednán s výpravčím, který pak vydá svolení k zahájení posunu podle čl. 200.“;
- čl. 207 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Zaměstnanec řídící posun musí včas před zahájením posunu sjednat posun podle čl. 200 tohoto předpisu.“;
- čl. 209 odst. 5 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Při posunu bez posunové čety je zaměstnanec řídící posun povinen:
 - a) včas před zahájením posunu sjednat posun podle čl. 200 tohoto předpisu...“.*

Dopravce ARRIVA:

Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a řídit se pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy. Dále je dopravce mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, ze kterého má nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost. Strojvedoucí vlaku R 1233 při jízdě místem MU nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost a splnil všechny předepsané povinnosti.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je Drážní úřad, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností Drážního úřadu je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit Drážní inspekci, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

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 drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

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

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 zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

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, nebyly zjištěny nedostatky.

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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 v období od 1. 1. 2018 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 5 obdobných MU, kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku po nesprávně postavené vlakové cestě a jízdě na kolej obsazenou jinými DV bez vzniku následné srážky nebo vykolejení:

- ze dne 15. 2. 2018 v [žst. Praha-Horní Počernice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 5815 na 2. SK proti odjíždějícímu vlaku Os 5810. Bezprostřední příčinou

vzniku MU byla jízda vjíždějícího vlaku Os 5815 na jinou kolej, než pro něj byla určena, proti současně odjíždějícímu vlaku Os 5810;

- ze dne 1. 7. 2018 v [žst. Veselí nad Moravou](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Sp 1724 po chybně postavené vlakové cestě na 1. TK obsazenou protijedoucím vlakem Sp 1721. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla chybně postavená vlaková cesta pro vlak Sp 1724;
- ze dne 18. 7. 2018 v [žst. Svor](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku R 1101 na 1. SK obsazenou vlakem Os 6000. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo dovolení vjezdu vlaku R 1101 po vlakové cestě nezamýšleně postavené na 1. SK obsazenou vlakem Os 6000;
- ze dne 11. 3. 2019 v [žst. Most nové nádraží](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Pn 62502 ze SK č. 37 v obvodu St. 1 na SK č. 91 v obvodu St. 5 na kolej obsazenou stojícím posunovým dílem. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo neukončení rušícího posunu a nezjištění volnosti vlakové cesty pro jízdu vlaku Pn 62502;
- ze dne 15. 9. 2022 v [žst. Hoštejn](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Ex 512 po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě na 1. TK obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo povolení jízdy vlaku Ex 512 na přivolávací návěst po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě ze 2. SK žst. Hoštejn směrem na 1. TK do žst. Krasíkov obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- povolení jízdy vlaku R 1233 na přivolávací návěst po nesprávně postavené vlakové cestě od vjezdového návěstidla S na 4. staniční kolej, obsazenou skupinou odstavených drážních vozidel, v železniční stanici Hostivice.

Přispívající faktor:

- omezená funkčnost staničního zabezpečovacího zařízení po rozřezu výhybky č. 24, znemožňující plnohodnotné zabezpečení jízdy vlaku R 1233.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- permission of movement of the long distance passenger train No. 1233 on a calling-on signal from the main (entry) signal device S to the station track No. 4 occupied by the detached rolling stocks at Hostivice station.

Contributing factor:

- limited functionality of the station interlocking plant after trailing of the switch No. 24 which made it impossible to fully secure movement of the long distance passenger train No. 1233.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- se signalistou St. 2 byl ukončen pracovní poměr;
- dopravní zaměstnanci byli prostřednictvím elektronické knihy normalíí prokazatelně seznámeni s okolnostmi a příčinami vzniku MU formou „Opatření přednosta provozního obvodu Kralupy nad Vltavou“.

Dopravce ARRIVA přijal po vzniku MU následující opatření:

- mimořádná událost byla projednána na poradě vedení a budou s ní seznámeni strojvedoucí při nejbližším pravidelném školení.

Measures taken since the occurrence

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

- the employment relationship with the signalman St 2 was terminated.
- a transport employees were demonstrably informed with a circumstances and causes of the occurrence by the electronic book of normalities by the form of „Measures of the head of Kralupy nad Vltavou traffic district“.

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

- the occurrence was discussed at a management meeting and a train drivers will be inform about it during a next regular training.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- neoznámení MU (rozřezu výhybky č. 24) dle ohlašovacího rozvrhu a umožnění změn na místě MU;
- nevyužití telekomunikačního spojení se záznamem komunikace;
- udělení svolení k zahájení posunu a souhlasu k zahájení posunu bez jeho předchozího sjednání.

U dopravce ČD Cargo, a. s.:

- nesjednání posunu zaměstnancem řídícím posun (strojvedoucím od vlaku Pn 54329).

U dopravce ARRIVA nebylo zjištěno.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- failure to notify about the occurrence (trailing of the switch No. 24) according to the notification schedule and allowing changes at the place of the occurrence;
- failure to use a telecommunication connection with record;
- granting permission and consent to initiation a shunting operation without previous agreement.

At the railway undertaking ČD Cargo, a. s.:

- failure to arrange of shunting operation by the employee managing the shunting operation (the train driver of the freight train No. 54329).

It was not found at the railway undertaking ARRIVA.

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 Brně dne 23. září 2025

Mgr. Bc. Marek Hubík
inspektor
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák
vedoucí
Územního inspektorátu Brno



PŘÍLOHY



Obr. č. 6: Pohled do směru proti jízdě vlaku R 1233 po jeho zastavení na 4. SK (vlevo stanoviště signalisty St. 2, v pozadí posunový díl od vlaku Pn 54329 na výtažné koleji č. 2a)

Zdroj: DI



Obr. č. 7: Pohled na jazyky výhybky č. 24 a křižovatkovou výhybku č. 25ab proti směru jízdy vlaku R 1233 (stav po MU)

Zdroj: DI