



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Srážka vlaku Nex 48336 s překážkou (stromem a prověšeným trakčním vedením)
v železniční stanici Česká Třebová

Středa, 22. ledna 2025

Accident and incident investigation report

Collision of the freight train No. 48336 with an obstacle (a tree in a contact line)
at Česká Třebová station

Wednesday, 22nd January 2025

č. j.: MU-110/2025/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: ČD Cargo, a. s.

Vznik události:	22. 1. 2025, 15:25 h.
Popis události:	srážka vlaku Nex 48336 s překážkou – stromem v trakčním vedení a prověšeným trakčním vedením.
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Česká Třebová, obvod vjezdová skupina, záhlaví traťové koleje od odbočky Zádulka v km 1,053.
Zúčastnění:	Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); ČD Cargo, a. s. (dopravce vlaku Nex 48336); Urban Forestry s.r.o. (cizí právní subjekt).
Následky:	bez újmy na zdraví osob; celková škoda 6 238 712 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- nestanovení podmínek pro jízdu drážních vozidel elektrodispečerem a jízda vlaku Nex 48336 do úseku s poruchou trakčního vedení v důsledku nesprávného vymezení místa poruchy zaměstnanci cizího právního subjektu a provozovatele dráhy po vzniku mimořádnosti (pádu stromu do trakčního vedení při provádění kácení pracovníky cizího právního subjektu);
- nezastavení vlaku Nex 48336 strojvedoucím po zjištění ztráty napájení z trakčního vedení.

Přispívající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Date and time: 22nd January 2025, 15:25 (14:25 GMT).

Occurrence type: collision with an obstacle.

Description: collision of the freight train No. 48336 with the obstacle (the tree in the contact line).

Type of train: the freight train No. 48336.

Location: Česká Třebová station, entry set of tracks, approach to the station from Zádulka junction point, km 1,053.

Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
ČD Cargo, a. s. (RU of the freight train No. 48336);
Urban Forestry s.r.o. (external legal entity).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 6 238 712,-

Causal factors:

- failure to establish conditions for a movement of rolling stocks by the electrical dispatcher and the movement of the freight train No. 48336 into a section with the defect contact line due to incorrect definition of the defect location by employees of the external legal entity and the infrastructure manager after the extraordinariness (fell of the tree to the contact line during felling by employees of the external legal entity);
- failure to stop of the freight train No. 48336 by the train driver after detecting loss of a power from the contact line.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	10
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	11
2.9 Interakce se soudními orgány.....	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	11
3 POPIS UDÁLOSTI.....	11
3.1 Popis a základní informace.....	11
3.1.1 Popis typu události.....	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	11
3.1.3 Popis místa události.....	11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	14
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	14
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	14
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	15
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.....	28
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	28
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	29
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	30
4.1 Úlohy a povinnosti.....	30
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	30
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	37
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	37
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	37
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	37
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	38
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	38
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	40
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	40

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	40
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.....	41
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	41
4.3.2 Pracovní faktory.....	41
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	41
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	41
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	41
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.....	42
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	42
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	42
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnoticí zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	42
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	43
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	43
5 ZÁVĚRY.....	43
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	43
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	44
5.3 Doplnující zjištění.....	45
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	46
PŘÍLOHY.....	47

Seznam použitých zkratk a symbolů

ARR	automatická regulace rychlosti
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	centrální dispečerské stanoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
CPS	cizí právní subjekt
ČDC	ČD Cargo, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
DŽIN	dispečer železniční dopravy
ED	elektrodispečink
ETCS	european train control system (evropský vlakový zabezpečovač)
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
MVTV	montážní vůz trakčního vedení
NS	napájecí stanice
OA	osobní automobil
odb.	odbočka
OŘ	oblastní ředitelství
OTV	opravna trakčního vedení
PČR	Policie České republiky
PO	provozní obvod
SEE	správa elektrotechniky a energetiky
SK	staniční kolej
SpS	spínací stanice
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TJŘ	tabelární jízdní řád
TK	traťová kolej
TM	trakční měnírna
TP	trakční podpěra
TV	trakční vedení
ÚI	územní inspektorát
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, 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 drahách, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní 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
vnitřní předpis SŽ Bp1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ Bp3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách státní organizace Správa železnic“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní směrnice Pts-10 ČDC	vnitřní směrnice dopravce ČDC „Lokomotivní čety, PTs-10-B-2011 SMS-CDC-CZ-512, změna č. 5“, ve znění účinném v době vzniku MU
Provozní řád	Provozní řád Elektrodispečinku OŘ Hradec Králové, 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 4. 2. 2025.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě podnětu PČR a dopadů mimořádné události 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: DI nebyla na místě přítomna.

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 pořízené po zahájení šetření MU. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy, dopravce a Policie ČR.

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:

- dodatečné ohledání místa mimořádné události a infrastruktury dráhy;
- měření rozhledových poměrů v místě MU;
- ověřovací jízda na HDV pro zjištění rozhledových poměrů;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce a PČR (protokoly o ohledání, zápisy z komisionální prohlídky DV, podání vysvětlení osob PČR);

- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného drážního vozidla;
- podání vysvětlení strojvedoucího;
- konzultace s SEE OŘ Hradec Králové.

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

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

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka DV x překážka.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 22. 1. 2025.

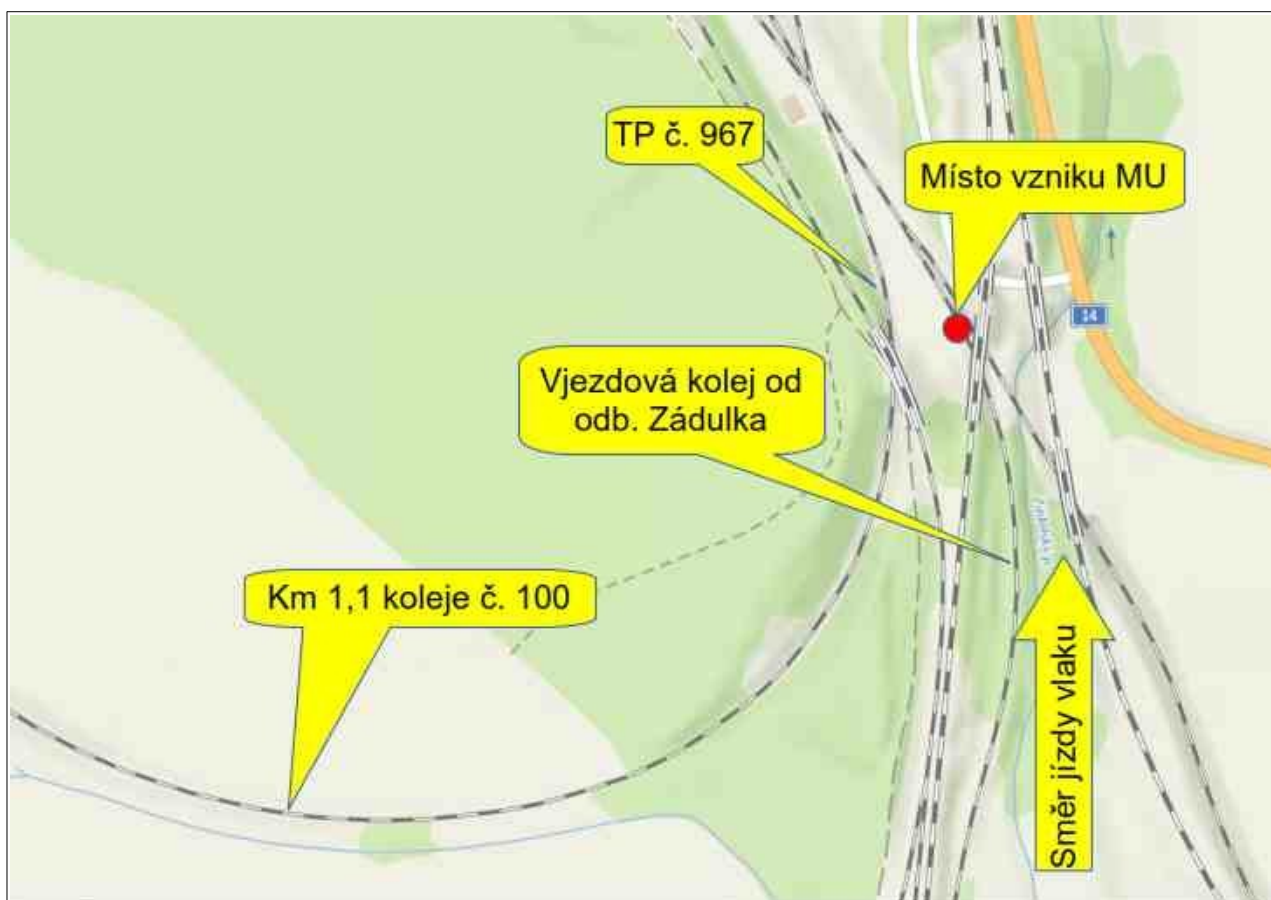
Čas: 15:25 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Česká Třebová vjezdová skupina, záhlaví traťové koleje od odb. Zádulka, km 1,053.

GPS souřadnice: [49.8680639N, 16.4770811E](#).

3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Česká Třebová a její část vjezdová skupina se nacházejí na trati celostátní, v místě MU při souběhu traťových kolejí od žst. Třebovice v Čechách, od odb. Zádulka a vyústění vjezdové koleje č. 100 od odb. Parník. Tyto koleje slouží pro vjezdy zejména nákladních vlaků do uzlu Česká Třebová pro seřadovací práce.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: www.mapy.com

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

DI nebyla na místě MU přítomna. Ohledání místa MU probíhalo ze strany DI dodatečně. Ohledání místa provedla PČR, provozovatel dráhy SŽ a dopravce ČDC.

Z dokumentace provozovatele dráhy a dopravce o ohledání místa MU mj. vyplývá:

Stav TV:

- TV vedené na záhlaví vjezdové koleje od odb. Zádulka má TP na levé straně koleje ve směru jízdy vlaku;
- došlo k poškození trubkových konzol uchycených přes izolátory na sloupy TV (dále jen konzoly)
- na TP 15V v km 1,053 praskly izolátory konzoly L1 a konzoly L2;
- na TP 16V praskl izolátor konzoly L2;
- konzoly zůstaly viset na nosném lanu a trolejovém drátu a zasahovaly do průjezdného průřezu;
- po zastavení vlaku visela konzola L1 na TP 16V na izolátoru (neprasklý izolátor) samostatně k zemi zaklíněná do příhrad TP 16V;
- konzola L3 zůstala upevněna v konzole L2 a druhým koncem ležela na střeše HDV;

- konzola sestavy TP 15V ležely na trolejovém drátu a koncem mezi druhým a třetím (od čela vlaku) OA na horní plošině 1. patrového vozu;
- trolejový drát a nosné lano zůstaly neporušené;
- mezi TP 15V a 16V byly přetrhané věšáky (laníčka).

Stav okolí místa MU:

- v době před vznikem MU byly prováděny práce CPS – kácení stromů v prostoru vjezdových kolejí do vjezdové skupiny žst. Česká Třebová (dále také vjezdová skupina);
- byl pokácen 15 m vysoký topol, u země řez průměru 29 cm, klín řezaný na opačné straně směrem od koleje), rostoucí 11 m od osy vjezdové koleje od odb. Zádulka, při této činnosti spadl opačným směrem, než pracovníci CPS zamýšleli;
- strom spadl mezi TP 15V a 16V pod úhlem asi 60° ke koleji;
- při pádu praskly izolátory konzol sestav TV, konzoly se vyvěsily do průjezdného průřezu a TV se prověsilo;
- pracovníci CPS uřízli část kmene visící na TV (řez 20 cm);
- po zjištění, že TV je pod napětím, prostor opustili;
- po najetí vlaku Nex 48336 do vzniklé překážky byl vršek stromu sunutý HDV a spadl vedle koleje rovnoběžně s ní.

Stav zabezpečovacího zařízení:

- žst. Česká Třebová vjezdová skupina byla vybavena reléovým SZZ cestového typu;
- vjezdová cesta pro vlak Nex 48336 od odb. Zádulka byla postavena běžným způsobem.

Stav drážních vozidel:

- vlak Nex 48336 byl sestaven z HDV č. 91 54 7 363 059-7 a z 18 vozů ložených osobními automobily;
- čelo HDV se v místě konečného postavení po MU nacházelo v km 1,088;
- HDV bylo řízeno ze II. stanoviště, kde byl umístěn elektronický indikační rychloměr Teloc č. 21080483;
- došlo k poškození střechy a sběračů na HDV a k poškození 2 OA přepravovaných na horní plošině prvního patrového vozu vlaku.

Povětrnostní podmínky: zataženo, -2 °C, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: členitý terén, místo MU v zářezu bezprostředně za nadjezdem traťových kolejí úseku odb. Zádulka – Česká Třebová osobní skupina.

V místě MU byly prováděny práce CPS mimo kolejiště, související s modernizací uzlu Česká Třebová, spočívající v kácení stromů. Ze strany CPS nebyl vznesen požadavek na omezení provozu. 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.

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|----------------------|-------------|
| • HDV | 173 085 Kč; |
| • zařízení dráhy | 65 627 Kč; |
| • životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 238 712 Kč.**

Při MU došlo ke škodě na:

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| • přepravovaném nákladu (2 OA) | 6 000 000 Kč. |
|--------------------------------|---------------|

Při MU byla škoda vzniklá na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku vyčíslena **celkem na 6 000 000 Kč.**

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

V důsledku vzniku MU došlo k omezení provozu v místě vzniku MU od 15:25 h do 23:08 h, kdy byl obnoven provoz.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí panel Sever (dále jen výpravčí sever) žst. Česká Třebová, zaměstnanec SŽ;
- výpravčí vjezdové skupiny žst. Česká Třebová, zaměstnanec SŽ;
- výpravčí odb. Zádulka, zaměstnankyně SŽ;
- elektrodispečer OŘ Hradec Králové, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČDC):

- strojvedoucí vlaku Nex 48336, zaměstnanec ČDC.

Třetí strana:

- pracovníci CPS – společnosti Urban Forestry s.r.o. (dále jen pracovníci CPS).

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní Odb. Zádulka – Česká Třebová vj. sk., 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 Nex 48336 byly ČDC, se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7, PSČ 170 00.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČDC s účinností od 26. 8. 2024.

Práce CPS byla prováděna na základě Pokynu správce stavby č. 3 ze dne 13. 1. 2025, kdy SŽ souhlasila s nově navrhovanými podzhotoviteli pro provádění prací na stavbě „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Nex 48336	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	575	HDV:	91 54 7 363 059 - 7	P
Počet náprav:	76	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	1148	1.	23 88 4356 548 - 8	P
Potřebná brzdící procenta (%):	68	2.	23 88 4371 540 - 6	P
Skutečná brzdící procenta (%):	86	3.	23 88 4356 062 - 0	P
Chybějící brzdící procenta (%):	0	4.	23 88 4371 814 - 5	P
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	30	5.	23 88 4356 142 - 0	P
Způsob brzdění:	I.	6.	23 88 4371 767 - 5	P
		7.	23 88 4371 779 - 0	P
		8.	23 88 4356 199 - 0	P
		9.	23 88 4356 375 - 6	P
		10.	23 88 4356 179 - 2	P
		11.	23 88 4371 737 - 8	P
		12.	23 88 4363 922 - 6	P
		13.	23 88 4371 672 - 7	P
		14.	23 88 4371 872 - 3	P
		15.	23 88 4356 370 - 7	P
		16.	23 88 4356 420 - 0	P
		17.	23 88 4363 897 - 0	P
		18.	23 88 4363 972 - 1	P

Pozn. k vlaku Nex 48336:

- vlak byl sestaven výlučně z patrových vozů pro přepravu automobilů;
- držitelem HDV bylo ČDC, držitelem vozů byla společnost BLG Logistics Group AG & CO. KG.

HDV 363.059-7 mělo platný průkaz způsobilosti evidenčního čísla PZ5918/98/-V.03, který vydal DÚ dne 14. 6. 2018. Poslední technická kontrola proběhla dne 10. 1. 2025 s platností do 10. 7. 2025 s výsledkem, že „vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách a je ve shodě s TP uvedené řadě ŽKV.“.

HDV 363.059-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA Teloc, č. 21080483.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 15:20:27 h na ARR navolena rychlost 30 km.h⁻¹. Jízda ze stanoviště č. 2, zvednut sběrač č. 2 (přední ve směru jízdy);
- 15:21:45 h zaznamenána obsluha provozní brzdy při rychlosti 30,37 km.h⁻¹;
- 15:21:59 h po použití brzdy dosaženo rychlosti 26,34 km.h⁻¹;
- 15:22:06 h průjezd kolem návěstidla „Traťová rychlost 30 km/h“ rychlostí 26,34 km.h⁻¹;
- 15:22:25 h zaznamenána obsluha provozní brzdy v rychlosti 28,36 km.h⁻¹;
- 15:22:40 h po použití brzdy dosaženo rychlosti 24,16 km.h⁻¹;
- 15:22:50 h zaznamenán pokyn ke stažení sběrače č. 2;
- 15:23:15 h zaznamenán pokyn ke zdvižení sběrače č. 2;
- 15:23:26 h zaznamenána obsluha provozní brzdy strojvedoucím při rychlosti 30,30 km.h⁻¹;
- 15:23:29 h začátek zobrazování textové zprávy „Nutna procedura potlaceni / Procedure Override“ na displeji strojvedoucího a zvukové upozornění na tuto skutečnost;
- 15:23:34 h použití funkce „Potlačení“ (Override) a přechod do módu „Na odpovědnost strojvedoucího“ (SR) – 331 m před vjezdovým návěstidlem ZL;
- 15:23:41 h zaznamenán pokyn ke stažení sběrače č. 2 při rychlosti 22,87 km.h⁻¹;
- 15:23:43 h zaznamenán pokyn ke zdvižení sběrače č. 1 při rychlosti 19,75 km.h⁻¹;
- 15:23:55 h dosažena rychlost 7,40 km.h⁻¹ a ukončeno brzdění;
- 15:23:58 h použití funkce „Potlačení“ (Override) a přechod do módu „Na odpovědnost strojvedoucího“ (SR) – 226 m před vjezdovým návěstidlem ZL, 105 m za předchozím použitím;
- 15:24:36 h použití funkce „Potlačení“ (Override) a přechod do módu „Na odpovědnost strojvedoucího“ (SR), 89 m před vjezdovým návěstidlem ZL, 137 m za předchozím použitím;
- 15:24:50 h minutí vjezdového návěstidla ZL v km 0,710 při rychlosti 25,73 km.h⁻¹;
- 15:24:55 h vypnutí režimu ARR při rychlosti 28,79 km.h⁻¹;
- 15:24:58 h zaznamenána obsluha provozní brzdy při rychlosti 29,81 km.h⁻¹;
- 15:25:15 h zaznamenáno vypnutí hlavního vypínače 3kV v rychlosti 31,87 km.h⁻¹;
- 15:25:15 h zaznamenán signál ke stažení sběrače č. 1 při rychlosti 31,87 km.h⁻¹, 126 m před místem vzniku MU;

- 15:25:22 h zaznamenáno použití rychlobrzdy v rychlosti $34,95 \text{ km.h}^{-1}$, 61 m před místem vzniku MU;
- 15:25:23 h zaznamenána jízda nejvyšší dosaženou rychlostí $36,03 \text{ km.h}^{-1}$ ve sledovaném úseku;
- 15:25:28 h vznik MU v km 1,053 při rychlosti $29,54 \text{ km.h}^{-1}$;
- 15:25:36 h zastavení vlaku v km 1,088, tedy 35 m za místem vzniku MU.

Pozn. DI: traťová rychlost 30 km.h^{-1} začíná ještě v obvodu odb. Zádulka bezprostředně za výhybkou č. 6 ve vzdálenosti 294 m před km 0,0 TK č. 4 (vjezdová TK do obvodu vjezdové skupiny žst. Česká Třebová).

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

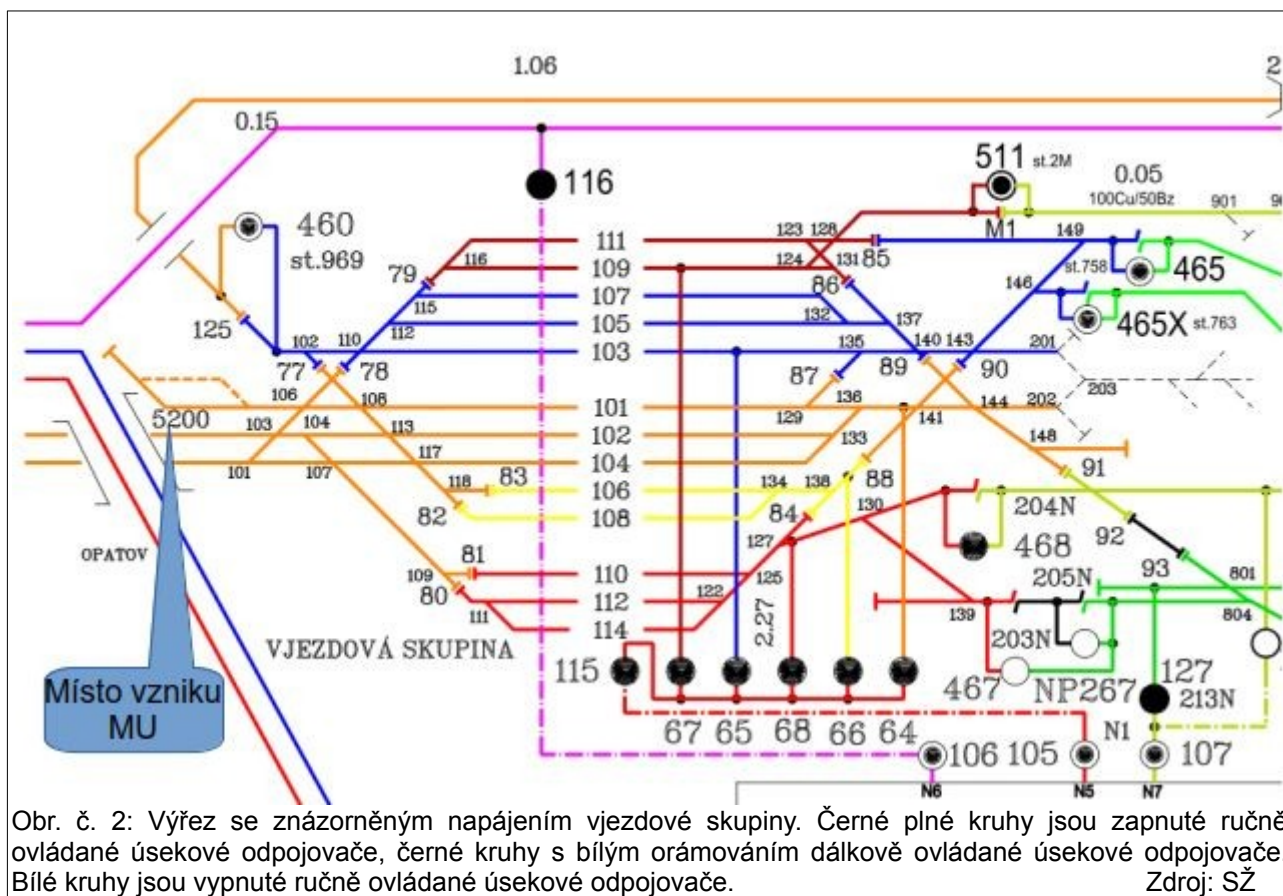
Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku je vedena v levém směrovém oblouku v úrovni okolního terénu (široký zářez obsahující celé zhlaví) pod náspem s nadjezdem TK od odb. Zádulka do osobního nádraží žst. Česká Třebová a před místem MU klesá až $18,86 \text{ ‰}$ (v místě MU v rovině). Místo MU se nalézá na vjezdovém zhlaví žst. Česká Třebová v obvodu vjezdové skupiny.

Trakční vedení je v místě MU napájeno z TM Česká Třebová. Ta je dálkově ovládána z ED v žst. Pardubice hl. n. Obvod vjezdové skupiny a vjezdových kolejí od žst. Třebovice v Čechách a od odb. Zádulka byly napájeny přes ruční odpojovače č. 64 – 67 (viz obr. č. 2), které byly umístěny v blízkosti stanoviště výpravního vjezdové skupiny. Přes dálkově ovládaný odpojovač č. 460 (na TP č. 969) byla napájena celá vjezdová kolej č. 100. Vzhledem k nepřesnému popisu místa pádu stromu do TV však bylo nutné nechat do lokalizace na místě vypnuté TV i na celé vjezdové TK č. 100 právě přes úsekový odpojovač č. 460 (možnost přechodu proudu přes spadlý strom). Pro přesnější lokalizaci poruchy (místo pádu stromu do TV) byla nutná přítomnost pracovníka OTV na místě, který by na základě komunikace s elektrodispečerem obsluhoval ruční odpojovače.

ED OŘ Hradec Králové má k dispozici řídicí systém, který zaznamenal události následovně (souhrn):

- ve 14:45:07 h došlo k působení zkratové ochrany napáječe N3 na SpS Parník a N5 na NS Česká Třebová. Tím došlo k vypnutí napájení TV 4. TK v úseku odb. Zádulka – Česká Třebová vjezdová skupina, koleje č. 100, 90. SK, celé vjezdové skupiny a 3. TK mezi NS Česká Třebová – SpS Parník;
- ve 14:45:28 h došlo k neúspěšnému opětovnému zapnutí N5 na NS Česká Třebová a N3 na SpS Parník. Z důvodu malé vzdálenosti místa poruchy od NS Česká Třebová došlo po neúspěšném opětovném zapnutí napáječů N5 na NS Česká Třebová a N3 na SpS Parník ke kaskádovitému výpadku napětí TV směrem k odb. Zádulka a Třebovice v Čechách ve všech TK;
- v dalším období elektrodispečer vymezoval místo poruch a poté bylo od 14:48:12 h do 16:07:18 h vypnuté napájení TV nad kolejí č. 100 v celé délce, celé vjezdové skupiny, 4. TK v úseku odb. Zádulka – Česká Třebová vjezdová skupina a 4. TK v úseku Třebovice v Čechách – Česká Třebová vjezdová skupina (od neutrálního pole v km 1,040 tratě 309C);

- další obsluha ručních odpojovačů byla provedena zaměstnanci OTV Česká Třebová v obvodu vjezdové skupiny v 16:06:24 h.



SZZ vjezdové skupiny žst. Česká Třebová bylo reléové s cestovou volbou. Toto určené technické zařízení mělo v době vzniku MU platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení ev. č. PZ 5729/96-E.45 vydaný DÚ pod č. j. 2-2547/96-DÚ dne 15. 8. 1996 s platností do 30. 6. 2000 s postupně prodlouženou platností na dobu neurčitou. V době před vznikem a během vzniku MU pracovalo SZZ bez závad a vjezdová vlaková cesta pro vlak Nex 48336 byla postavena normální obsluhou SZZ.

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

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

- strojvedoucí vlaku Nex 48336 – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 22. 1. 2025 nastoupil v 9:20 h do směny v Brně-Maloměřicích;
 - odjel režijně do žst. Kúty;
 - v žst. Kúty střídal strojvedoucího na „ose“ na vlaku 48336;
 - ze žst. Kúty odjel s vlakem ve 12:30 h;

- jízda byla po celou dobu bez problému;
- vlak byl trasován přes žst. Česká Třebová vjezdová skupina;
- při vjezdu na „vjezd“ (pozn. DI: obvod vjezdové skupiny žst. Česká Třebová) je návěst „Stáhní sběrač“ (pozn. DI: návěst „Stáhněte sběrač“), po projetí úseku a po návěsti „Zvedni sběrač“ (pozn. DI: návěst „Zdvihněte sběrač“) zvedl sběrač. Na voltmetru nenaskočilo žádné napětí;
- v oblouku pod podjezdem pod tratí uviděl spadlý strom do trolejí;
- použil rychlobrzdu, ale překážka byla asi 30 m před ním a došlo ke srážce;
- MU nahlásil ústřednímu dispečerovi;
- během jízdy vlaku nebyl unavený;
- měl čas na jídlo během směny;
- problém s vlakovým HDV neměl.
- strojvedoucí vlaku Nex 48336 – doplňující Zápis se zaměstnancem:
 - před místem, kde je nařízeno stažení sběrače (pozn. DI: jízda z odb. Zádulka), stáhl sběrač č. 2 (přední ve směru jízdy);
 - po projetí úseku a za návěstí „Zdvihněte sběrač“ zadal pokyn ke zvednutí sběrače č. 2;
 - na voltmetru se neobjevilo žádné napětí;
 - stáhl sběrač č. 2 a rozhodl se, že ověří správnou funkci hnacího vozidla i použití zadního sběrače č. 1;
 - po zvednutí sběrače č. 1 se napětí také neprojeví;
 - sběrač stáhl a dál pokračoval bez zvednutých sběračů;
 - z tohoto nabytí dojmu, že se nejedná o poruchu hnacího vozidla, ale že není napětí v trakčním vedení;
 - postupně začal snižovat tlak v hlavním potrubí a chystal se zastavit na staniční koleji;
 - po ujetí cca 60 m zahlédl zasahující větev z pokáceného stromu do trakčního vedení;
 - ihned použil rychločinné brzdění;
 - chování HDV bylo standardní mimo ztráty napětí;
 - trakční vedení bylo stabilní a nevykazovalo známky rozkmitání ani prověšení;
 - vzhledem k dennímu světlu, jízdě do levostranného oblouku a jízdou pod traťovým podjezdem neviděl žádné záblesky ani jiskření;
 - před nástupem do směny neměl s nikým žádný konflikt;
 - telefonní hovor před vznikem MU neprobíhal;
 - má znalost HDV řady 363 a stanoviště strojvedoucího bylo bez závad;

- má znalost projížděného traťového úseku a naposledy před MU jím projížděl v prosinci.
- strojvedoucí vlaku Nex 48336 – podání vysvětlení DI:
 - na trati Brno – Česká Třebová je nasazován letmo 1x – 2x do měsíce;
 - po projetí „stahovačky“ (pozn DI: návštěv „Stáhněte sběrač“) za odb. Zádulka zjistil, že je bez napětí z TV, o této skutečnosti nebyl ze strany výpravčích informován;
 - řada 363 bývá spolehlivá a na poruchy v trakčním obvodu netrpí;
 - po „stahovačce“ (pozn DI: návštěv „Stáhněte sběrač“) neměl napětí a závadu chtěl vyřešit až na vjezdu (pozn. DI: Česká Třebová vjezdová skupina) po zastavení;
 - dříve se setkal pouze s výpadky napájení v řádu sekund s okamžitým obnovením;
 - setkává se s takovými výpadky asi 1x za 14 dní a spíše na stejnosměrné napájecí soustavě;
 - školení na simulátoru na podobnou tematiku neměl;
 - byl si vědom, že před MU překročil rychlost, protože řešil výpadek napětí, dával funkci Potlačení ETCS, hlídal si vzdálenost a čas potlačení, snažil se udržovat rychlost a dívat se před sebe v nepřehledném úseku (jízda v oblouku a nadjezd tratě – malá vzdálenost viditelnosti);
 - komunikace s dispečery/výpravčími ohledně mimořádností probíhala jak kdy;
 - cítil se odpočinutý, čas na jídlo měl před převzetím vlaku v Kútech, nebyl ničím rozrušen.
- výpravčí sever žst. Česká Třebová – Zápis se zaměstnancem :
 - asi ve 14:00 h mu volal pán ze soukromé firmy, že provádí výřez porostu v blízkosti koleje č. 100 s dotazem, zda mohou přejít;
 - v tu dobu na koleji č. 100 nic nejelo, tudíž jim dal souhlas s přechodem koleje;
 - dále jejich činnost nesledoval, neboť firma nebyla oficiálně nahlášena pro práci v kolejišti a ani to nepožadovala;
 - ve 14:50 h mu pán znovu volal a oznámil, že při kácení jím spadl strom na trolej;
 - na dotaz o konkretizaci místa, kde k tomuto incidentu došlo, mu oznámili číslo trakčního stožáru č. 967 s kilometrickou polohou km 1,1;
 - na další dotaz na upřesnění místa mu oznámili, že je to „tam u těch 2 mostů“;
 - po celou dobu byl přesvědčen, že firma pracuje poblíž 100. koleje v místě, které mu uvedli při prvním telefonátu, a že se tedy jedná o trakční vedení na 100. koleji;
 - dále postupoval podle ohlašovacího rozvrhu;

- asi po 30 min mu volal traťmistr, že se místo nenachází na 100. koleji, ale na vjezdovém nádraží na vjezdové koleji od odb. Zádulka a že již došlo k najetí vlaku do poškozeného trakčního vedení;
- na základě této informace upravil informaci o MU dle ohlašovacího rozvrhu.
- výpravčí sever žst. Česká Třebová – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
 - dne 22. 1. 2025 konal službu jako výpravčí v žst. Česká Třebová na stavědle 019 od 6:00 h do 18:00 h;
 - práci výpravčího vykonává od roku 1984;
 - za celou dobu nikdy nemusel řešit obdobnou situaci, která vznikla při MU;
 - kolem 14. hodiny ho kontaktovala osoba CPS s žádostí o přechod koleje;
 - na doplňující dotaz zjistil, že se jedná o 100. traťovou kolej, na které ovlivňuje jízdu vlaku. Protože žádný vlak nejel, svolil s přechodem koleje;
 - přibližně ve 14:50 h mu znovu volala osoba CPS s tím, že mu spadl strom na troleje;
 - na dotaz pro upřesnění polohy mu CPS nahlásil číslo trakční podpěry 967 a kilometrickou polohu 1,1;
 - podle základní dopravní dokumentace zjistil, že se jedná o 100. traťovou kolej;
 - ihned zavolal elektrodispečerovi SŽ, jehož jméno si již nepamatoval, a požádal ho o vypnutí napětí v troleji nad kolejí č. 100;
 - ihned poté zastavil provoz na traťové koleji č. 100;
 - dále měl za povinnost ohlásit MU (pád stromu do troleje) dalším nadřízeným osobám (dispečer CDP Praha, nehodová pohotovost Česká Třebová a dispečer železniční infrastruktury v Hradci Králové), což ihned učinil;
 - vznik MU (náraz vlaku do stromu) se udál na jiném pracovišti – na vjezdovém nádraží;
 - kolej, na které k tomu došlo, on neobsluhoval – jednalo se o 4. traťovou kolej od odb. Zádulka;
 - neměl za povinnost informovat výpravčího vjezdového nádraží o pádu stromu do troleje, protože kolej č. 100 výpravčí vjezdového nádraží neobsluhoval;
 - uvedl, že v místě pádu stromu jsou celkem 3 vjezdové koleje (pozn. DI: a kusá kolej s trakčním vedením, celkem tedy 4 koleje);
 - domníval se tedy, že problém vznikl špatnou informací o určení místa ze strany CPS, který měl volat výpravčímu vjezdového nádraží;
 - on jednal na základě určení km polohy, která odpovídala jemu obsluhované koleji č. 100;
 - už při prvním telefonátu chtěl CPS přejít kolej č. 100, také mu sdělil, že bude provádět výřez vegetace u koleje č. 100;
 - místo pádu stromu do trakčního vedení bylo vzdáleno 6 km od jeho pracoviště na stavědle 019;

- telefonní hovor s CPS, kdy nahlásoval pád stromu do troleje, nebyl nahráván;
- prvotní hlášení o MU zapsal až po najetí vlaku do stromu (vznik MU), informaci o padlém stromu nikam zapisovat nemusel a měl pouze předat informace dál, což učinil;
- výluky na trati nevyhlásil, neboť nahlášené místo na trati ovládal on a na trať (kolej č. 100) žádný vlak nepustil. Od dispečera CDP Praha nedostal žádný pokyn o zavedení výluky a ani to není dáno předpisem;
- provoz na všech 3 vjezdových kolejích do vjezdového nádraží nezastavil z důvodu, že to nebylo v jeho kompetenci. Ovlivňoval jízdu vlaku po 100. koleji a dle nahlášené km polohy bylo zřejmé, že se jedná právě o kolej č. 100. V každém případě však šlo o koleje, kde jezdí pouze nákladní vlaky;
- veškerou činnost prováděl na základě ohlášení CPS. Číslo trakční podpěry není pro něj relevantní, neboť nemá k dispozici plán s rozmístěním sloupů (pozn. DI: plán existuje, není však výpravčím k dispozici). Orientuje se pouze podle km polohy (pozn. DI: km 1,1 a trakční podpěra č. 967 se nachází na zaústění koleje č. 100 do vjezdové skupiny žst. Česká Třebová. V místě pádu stromu se nachází trakční podpěra č. 15V a 16V);
- je seznámen se všemi potřebnými předpisy a tato skutečnost je doložitelná prezenčními listinami.
- pracovník CPS – Záznam se zaměstnancem:
 - dne 22. 1. 2025 kácel u železniční tratě v České Třebové stromy;
 - byl vedoucím práce na místě;
 - před prováděním práce v místě pádu stromu již s výpravčím mluvil přibližně v 11:30 h, jestli něco pojede po koleji č. 100 přibližně do 15 min;
 - řekl mu, že v nejbližší době nic nepojede. Pak spolu komunikovali až při nahlášení pádu stromu;
 - ve 14:44 h jeden ze stromů vlivem větru, náklonu stromu a jím špatně zvolenou technikou řezu dopadl na dráty TV na jednu z tratí v místě kácení;
 - ihned odřízl horní třetinu stromu, ale víc udělat nemohl, protože vedení bylo pod napětím a z blízkého sloupu začaly létat jiskry. Proto se dál ke sloupu a TV nepřibližoval;
 - ve 14:46 h vytočil číslo traťmistra, který mu to nevzal;
 - hned na to volal ve stejném čase výpravčího sever, jiné další číslo neměl k dispozici;
 - tomu nahlásil, že má problém na trati, že leží strom v TV, ze kterého létají jiskry;
 - jelikož se nemohl přiblížit ke sloupu, který byl pod napětím, nahlásil číslo jiného nejbližšího sloupu, který viděl, a číslo kilometrovníku, který byl u něj;
 - čekal, že se výpravčí bude doptávat na okolnosti nebo rozsah poškození, ale jen řekl, že tam někoho posílá a že má zůstat na místě;

- v 15:13 h mu volal výpravčí, že se situace řeší a za 10 minut tam budou „nádražáci“;
- po 16 min dojel jeden zaměstnanec SŽ, ale bohužel i vlak, který najel do prověšeného trakčního vedení a zbytku káceného stromu – 42 min po nahlášení;
- kdyby věděl, že dráty už nejsou pod napětím, strom mohl odstranit před příjezdem vlaku a minimalizovat škody, ale od výpravčího se nic nedozvěděl;
- později se dozvěděl, že výpravčí uzavřel jinou kolej, protože si myslel, že se to stalo tam a dokonce i tvrdil, že mu říkal, že je zasažena kolej č. 100, ale to nebyla pravda;
- nedoptával se na žádné doplňující informace, a tak si myslel, že je vše jasné;
- nenapadlo ho, že v místě, kde byly 3 koleje v blízkosti u sebe a strom mohl klidně poškodit i jiné části tratě, zastaví výpravčí pouze 1 kolej, a to bez jistoty, že je správná;
- celkově měl z jeho přístupu pocit laxnosti a že jej obtěžuje;
- z vlaku vystoupil strojvedoucí, kterému půjčil výstražnou vestu, a ten mu řekl, že mu nikdo nic nenahlásil, že o ničem nevěděl a že TV bylo na jeho koleji bez napětí, ale stejně pokračoval v jízdě dál, jelikož jel z mírného kopce;
- po události byl v šoku a nevěděl, jak má místo popsat co nejlépe;
- řekl, že vidí kilometrovník 1,1 a kolega stojící asi 40 m od něj mu nahlásil číslo stožáru TV, který viděl, a toto číslo výpravčímu ohlásil;
- nevěděl o názvu obvodu žst., kde pracoval, protože by jinak nevolal výpravčímu „na severu“. Jiné číslo ale neměl;
- před zahájením prací nebyl proškolen o místních poměrech.
- pracovník CPS – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
 - pracoval ve firmě, která kácela stromy;
 - v České Třebové se podílel na modernizaci stavby koridoru, kdy pracovali jako subdodavatel;
 - pracoval s kolegou na kácení stromů asi od 9:30 h;
 - asi ve 14:45 h skácel strom, který dopadl na trať;
 - hned ve 14:46 h volal výpravčímu ze severu a celou událost mu nahlásil;
 - s kolegou chtěli odklidit strom z vedení a trati, ale od TV létaly jiskry, tak se báli;
 - v 15:30 h tam projížděl nákladní vlak, který do stromu narazil a poškodil lokomotivu;
 - nikdo zraněn nebyl;
 - dále čekal s kolegou na místě na příjezd vyšetřovacích orgánů.
- pracovník CPS – doplněný Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
 - měl uložené číslo na výpravčího, kdyby bylo potřeba něco urgentně řešit;

- ve 12:25 h kontaktoval výpravčího ohledně toho, jestli bylo možné se na koleji č. 100 volně pohybovat. Potřeboval asi 15 min.;
- ještě než ve 14:46 h volal výpravčímu, volal traťmistroví, ale ten mu to nevzal a zpět nevolal (pozn. DI: měl dovolenou);
- po zavolání výpravčímu mu v hovoru řekl, co se stalo, nahlásil kilometrickou polohu a číslo sloupu. Domníval se, že šlo o číslo 968, ale už si to nepamatoval. Výpravčí mu řekl, že mají zůstat na místě a že tam posílá „nádražáky“;
- na další podrobnosti, jako počet kolejí a která je zasažena, se výpravčí nedoptával;
- v 15:13 h mu volal výpravčího z mobilního telefonu, že do 10 min za nimi „nádražáci“ přijedou;
- asi v 15:29 h na zasaženou kolej přijel nákladní vlak s naloženými osobními auty. Těsně před příjezdem vlaku přijelo auto s pracovníkem dráhy;
- po komunikaci s výpravčím byl přesvědčen, že zajistil neprůjezdnost koleje. Kdyby o tom nebyl přesvědčen, šel by naproti vlaku a zkusil by strojvedoucímu nějak naznačit, aby vlak zastavil;
- nákladní vlak velmi rychle zastavil, strojvedoucí vlaku řekl, že ho nikdo o vzniklé situaci neinformoval.
- elektrodispečer – Zápis se zaměstnancem:
 - přibližně ve 14:45 h došlo k výpadku napájení TV 100. TK a celé vjezdové skupiny;
 - ve 14:48 h mu volal výpravčí sever a oznámil mu pád stromu do TV na 100. TK v km 1,1 a u TP č. 967 při kácení stromu CPS;
 - už od výpadku napájení TV se s kolegou snažil vymezit místo poruchy a informace od výpravčího jim upřesňovaly místo, kde k pádu stromu došlo;
 - při vypnutí úsekového odpojovače č. 460, který ovládá dálkově z ED Pardubice, zjistil, že stále dochází k výpadkům napájení TV;
 - o poruše informoval zaměstnance OTV Česká Třebová po prvotní informaci o pádu stromu do TV a poté s nimi několikrát komunikoval (i s kolegou);
 - jeho snaha byla přednostně zjistit místo pádu stromu;
 - pracovníci OTV s vozidlem MVTV vyrazili na jeho příkaz do vjezdové skupiny, aby provedli ruční manipulaci s úsekovými odpojovači, které nelze dálkově ovládat z ED Pardubice;
 - bez těchto manipulací nebylo možné dál vymezit místo poruchy;
 - celou dobu od zjištění prvního výpadku až do najezení vlaku do poškozeného místa přednostně pracoval na vymezení poruchy;
 - celou dobu pracovali se zavádějícími informacemi, že místo poruchy je jinde, než ve skutečnosti bylo.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- svědek, výpravčí vjezdové skupiny – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 22. 1. 2025 měl směnu jako výpravčí žst. Česká Třebová vjezdová skupina;
 - v 16:26 h po projetí vjezdového návěstidla ZL mu strojvedoucí vlaku Nex 48366 ohlásil vjezd do spadlého stromu v TV a následné zastavení vlaku;
 - po zastavení provozu a přivolání elektroúdržby na místě nehody zjistili poškození TV a sběrače HDV;
 - na místě MU bylo zjištěno vyřezávání stromů CPS, které nebylo jemu ani na odb. Zádulka nahlášeno;
 - dále bylo vše řízeno po dohodě s nehodovým dozorem a ED.

Přepis komunikace mezi složkami SŽ při hlášení poruchy TV a její lokalizaci:

Začátek hovoru (po korekci): 22. 1. 2025, 14:48:38 h		Délka nahrávky: 33 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
ED	Jo, elektrodispečink Pardubice, dispečer.	
Výpravčí sever	Třebová,..., buď zdrav. Prosím tě, tady káceli kolem stovky stromy, v km 1,1 se jim to tam opřelo o trolej.	
ED	Aha.	
Výpravčí sever	Buď hodnej, vypni to tam a řekni těm trolejářům, jestli by tam mohli jet.	
ED	Jo, zavolám, zavolám. Dobře, tak jo, zatím.	
Výpravčí sever	Děkuju.	
Tab. č. 1: Nahlášení poruchy TV výpravčím sever na ED OŘ HK		

Začátek hovoru (po korekci): 22. 1. 2025, 14:49:30 h		Délka nahrávky: 78 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
DŽIN	DŽIN Hradec Králové, u telefonu...	
Výpravčí sever	Tady Česká Třebová,..., buď zdrav. Prosím tě, tady nám začla přestavba, káceli tady kolem tratě stromy a na stý traťový koleji v km 1,1 se jim to podařilo vopřít vo trolej.	
DŽIN	Aaa, tak ještě jednou ten kilometr.	
Výpravčí sever	1,1.	
DŽIN	No, dobře.	
výpravčí sever	Jo, stá traťová kolej, to je ta, co vede na vjezd, takže vliv na dopravu 0.	
DŽIN	No, dobře. A jak to budem řešit? Traťovka, teda respektive elektrikáři tam asi...	
Výpravčí sever	Zavolal jsem si elektrodispečink, ať tam pošle mandelinku, ať to tam s nima vyřeší.	
DŽIN	Jo. Ale nestrhli to? Jenom to...	
Výpravčí sever	Ne, ne, nestrhli to, jenom se jim to opřelo, jo, oni to opřeli jakoby vo sloup, ale větve jsou v troleji.	

DŽIN	Jo, jo, jo. Dobrý. Ještě v kolik to vzniklo?
Výpravčí sever	14:47. Tak jo, díky.
DŽIN	Díky.
Tab. č. 2: nahlášení poruchy TV výpravčím sever DŽIN	

Začátek hovoru (po korekci): 22. 1. 2025, 14:51:00 h		Délka nahrávky: 110 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí sever	Česká Třebová.	
ED	Jo, zdravím tě, elektrodispečink Pardubice. Prosím, tě, teďka jsem mluvil s kolegou, hele kde máš informaci o tom stromě?	
výpravčí sever	Hlásil mi to pan ..., to je ta firma, která to tam kácí.	
ED	Ale nevíš, v kterém místě oni jsou?	
Výpravčí sever	Vím, je to sloup 967 v km 1,1, je to vedle stý koleje.	
ED	A část A, B, C?	
Výpravčí sever	My máme stovku na dva díly?	
ED	No, tak my to tu máme jako A, B, že jo, je to jako od čtyřistašedesátky. Hele, já si tě vezmu na druhým telefonu a dáš mě teda nějaký informace, teda ten stožár a všechno, jo?	
Výpravčí sever	Jo, jo.	
ED	Jo, protože my, když to roztrhneme tady na stovce, to ústí potom do vjezdu, tak stejně nám to padá. Tak stejně jestli je to od té čtyřistašedesátky do vjezdu a nebo jestli je to jako by stovka traťová?	
Výpravčí sever	Stovka traťová by to měla bejt.	
ED	No, protože to je divný, že nedrží ani vjezd...	
Výpravčí sever	Aha...No.	
ED	Dobrý, dobrý, hele. On už tam kolega poslal kluky. Prosím tě, já ti dám kolegu a on si zapíše ten stožár a kilometry a všechno.	
Výpravčí sever	Jo, dobrý.	
ED 2	Tak dobrej, tak můžem teda ten kilometr?	
Výpravčí sever	Kilometr 1,1 a stožár je 967.	
ED 2	...stožár 967. Dobrá. No tak jo, no, tak uvidíme, jak to dáme do kupy. Dobrá, zatím.	
Výpravčí sever	Vono je to prej nějak vo sloup vopřený, ale větve jsou do troleje.	
ED 2	Jasný no, ale potřebujem zjistit kde, protože mě v Třebových nejde z napaječky nejde zapnout do toho vjezdu nic.	
Výpravčí sever	Jo, jo, jo, jo.	
ED 2	Dobrá, tak jo, tak zatím.	
Tab. č. 3: Elektrodispečer volá výpravčímu sever o doplnění informací a předává telefon druhému elektrodispečerovy		

Začátek hovoru (po korekci): 22. 1. 2025, 14:53:04 h		Délka nahrávky: 84 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
CDP Praha	Provozní na jedničce.	
Výpravčí sever	No, Česká Třebová, tady, ahoj.	
CDP Praha	Ahoj.	
Výpravčí sever	Prosím tě, tady ve 14:47 tady nahlásil pan ... od firmy, co tady kácení stromy podle stý koleje, že se jim tam podařilo opřít o sloup, vo trolejovej sloup...	
CDP Praha	Strom o sloup. Hm, no...	
Výpravčí sever	Je to trolej 967 v km 1,1.	
CDP Praha	Km 1,1 a sloup 967.	
Výpravčí sever	Jo.	
CDP Praha	A prosím tě a kde to tam přesně je?	
Výpravčí sever	To je po stovce někde tam veprostřed, tadydle...	
CDP Praha	Po stovkový koleji, to znamená...	
Výpravčí sever	Na vjezd...	
CDP Praha	A je to vjezdová kolej, takže tam teďka nebudeš jezdit do vjezdu...	
Výpravčí sever	No, no, no.	
CDP Praha	Oni to tam jako budou odstraňovat nebo...?	
Výpravčí sever	Já jsem zavolał elektrikářům, chlapi tam přišli se na to podívat a domluvěj se s nima, co s tím.	
CDP Praha	Dobře, tak jo, tak já si to tady zaeviduju a nejezdím tam. Zastavenej provoz je tedy jakoby od toho, od Parníku do vjezdu.	
Výpravčí sever	Ne od Parníku, ne, ne, ne. Od návěstidla NS.	
CDP Praha	No. Dobrý. Já se podívám, kdyby to bylo nejasný, tak se ještě ozvu, jo?	
Výpravčí sever	Jasný, Čau.	
Tab. č. 4: Nahlášení poruchy TV výpravčím sever na CDP Praha		

Začátek hovoru (po korekci): 22. 3. 2025, 14:59:05 h		Délka nahrávky: 72 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
Výpravčí sever	Česká Třebová, Třebová.	
CDP Praha	Jo, ještě provozní. Abych si to ujistil, tadydle to místo, kde se opřel ten strom, to je už jako by v oblouku, jak se zatáčí ta kolej směrem do vjezdu, jo? Jako od Třebovy do vjezdu, tam je to úplně mimo, mimo veškerý jiný koleje, vid'?	
Výpravčí sever	Jo, jo. Jo, jo.	
CDP Praha	Ten km 1,1. A ten trakční sloup jsem si nezapamatoval, jenom...	

Výpravčí sever	967.
CDP Praha	967. Hele, žádný ohrožení, nic tam u toho nebylo, nic se tam nekřížilo. Teď tam budu prostě čekat, až tam dojedou dráteníci.
Výpravčí sever	Jo.
CDP Praha	Hasiči tam jedou taky nebo jenom dráteníci?
Výpravčí sever	Jenom dráteníci, voni to maj tadydle naproti.
CDP Praha	Jo, jo, jo.
Výpravčí sever	Prosím tě, náhodou, nemáš tam DŽINa, jak se jmenoval? Já jsem to taky spolknul.
CDP Praha	DŽIN, ty brdo...Nevím, jestli tady ten náš je i pro vás. No, kdyžtak zjistím a dám ti vědět. Jo?
Výpravčí sever	Jo, já si mu zavolám.
CDP Praha	Nebo mu zavoláš? Dobrý. Tak jo.
Tab. č. 5: Upřesňující hovor mezi CDP Praha a výpravčím sever	

Začátek hovoru (po korekci): 22. 1. 2025, 15:09:13 h		Délka nahrávky: 25 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
Výpravčí sever	Česká Třebová.	
CDP Praha	Prosím, tě, ještě mi řekni, v kolik hodin to nastalo, ať to mám...	
Výpravčí sever	14:47.	
CDP Praha	...47. To jsem nějak si nezapamatoval. Děkuji ti. Už jsou na cestě chlapi?	
Výpravčí sever	Teď panták vyjel.	
CDP Praha	Vyjel? Tak dobrý. Tak pak dej vědět. Řeknu tady kolegovi do Chocně, aby to taky věděl.	
Výpravčí sever	Jasný. Ahoj.	
CDP Praha	Ahoj.	
Tab. č. 6: Upřesňující hovor na čas z CDP Praha a výpravčím sever s informací o výjezdu OTV		

Začátek hovoru (po korekci): 22. 1. 2025, 15:21:05 h		Délka nahrávky: 11 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
Strojvedoucí MVTV	A ten panták na devětadvacáté, jak to s námi vypadá na vjezd? Tam by měl bejt údajně spadlej nějakej strom, tak bysme se tam potřebovali podívat.	
Tab. č. 7: Dotaz strojvedoucího MVTV na situaci ohledně jízdy do vjezdové skupiny.		

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 22. 1. 2025 prováděl CPS kácení dřevin v souvislosti s počínající modernizací žst. Česká Třebová. Samotné práce probíhaly mimo kolejiště, a proto nebyl CPS nahlášen v aplikaci pro CPS. Asi v 11:30 h se pracovník CPS telefonicky ohlásil výpravčímu Česká

Třebová sever s tím, že by potřebovali přejít kolej a jestli je to možné (pozn. DI: výpravčí sever uvádí v podaných vysvětleních čas kolem 14:00 h, jedná se zjevně o nesprávně uvedený časový údaj bez vlivu na skutečné okolnosti MU). Po domluvě bylo zjištěno, že se jedná o TK č. 100, která slouží jako vjezdová pro nákladní vlaky od odb. Parník (od Prahy), vede podél celé žst. Česká Třebová a je zaústěna do vjezdové skupiny žst. Česká Třebová. Jelikož byla kolej volná, bylo umožněno pracovníkům CPS kolej přejít. Ti pak pracovali na kácení vegetace mezi záhlavím TK č. 100 a záhlavím 4. TK od odb. Zádulka ve vjezdové skupině žst. Česká Třebová.

Při kácení topolu (výška cca 15 m) došlo k jeho pádu do trakčního vedení nad vjezdovou kolejí od odb. Zádulka a poškození konzol TP č. 15V a 16V. Trakční vedení však nebylo strženo. Pracovníci CPS se pokusili odřezat část stromu a odstranit ho z trakčního vedení. Jelikož došlo k jiskření, od místa se vzdálili a ve 14:46 h ohlásili výpravčímu sever vzniklou situaci. Během hovoru se výpravčí dotazoval na místo vzniku mimořádnosti a bylo mu sděleno, že se jedná o km 1,1, u TP č. 967 a „tam u těch 2 mostů“. Z předchozího pohybu zaměstnanců CPS a z kilometráže si výpravčí dovodil, že se jedná o TK č. 100. Nahlášené číslo TP se nachází rovněž na koleji č. 100, avšak již na záhlaví vjezdové skupiny. Byl proto tam zastaven provoz a výpravčí postupoval podle ohlašovacího rozvrhu. Na místo byl vyslán zaměstnanec SŽ. Výpravčí odb. Zádulka ani výpravčí vjezdové skupiny nebyli informováni o poškozeném trakčním vedení. V 15:25 h v momentě, kdy zaměstnanec SŽ přijel na místo na kontrolu a pracovník OTV k ručně ovládaným odpojovačům na druhé straně vjezdové skupiny, do spadlého stromu najel vlak Nex 48336 jedoucí od odb. Zádulka, a došlo tak ke vzniku MU.

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

- 15:26 h strojvedoucí vlaku Nex 48336 ohlásil vznik MU výpravčímu vjezdové skupiny žst. Česká Třebová;
- 15:50 h vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil MU na O18 SŽ;
- 16:04 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 16:16 h pověřená osoba O18 SŽ dohlásila další informace na COP DI;
- 16:17 h inspektor na COP DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 23:08 h úplné obnovení provozu.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval v 15:30 h, tj. 5 min po vzniku MU, výpravčí sever žst. Česká Třebová.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Policie ČR, Územní odbor Ústí nad Orlicí;
- Hasičský záchranný sbor SŽ Česká Třebová.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

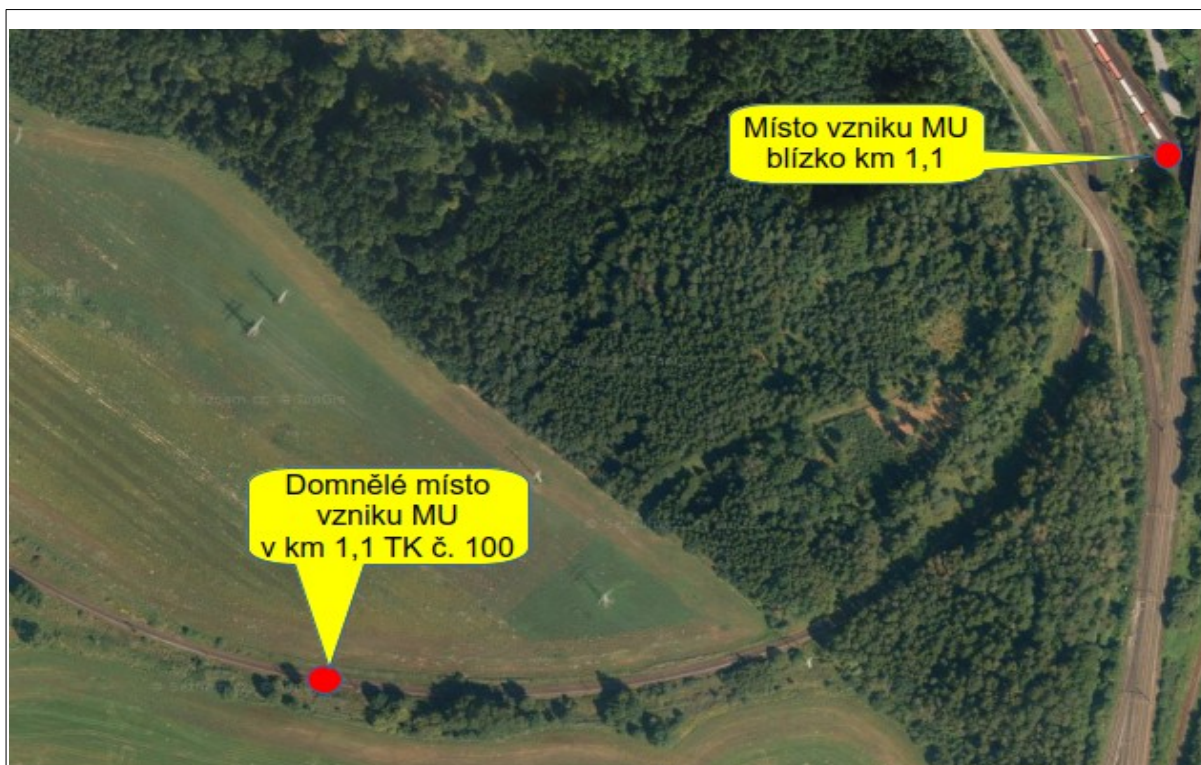
4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy má mj. za povinnost provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Po nahlášení mimořádnosti (pádu stromu do TV) výpravčímu sever začal tento ihned konat. Mimořádnost ohlásil příslušnému elektrodispečinku (ED) v žst. Pardubice hl. n. a dále pokračoval dle ohlašovacího rozvrhu – ohlášení na CDP Praha a dispečerovi železniční dopravy (DŽIN). Výpravčí zastavil provoz na TK č. 100, neboť pracovníci CPS kácení stromy se kolem této koleje pohybovali. Rovněž nahlášený km 1,1 se na TK č. 100 nachází, i když tato kilometráž se vyskytuje v uzlu Česká Třebová na více místech:

- poblíž místa MU, kde se jedná o kilometrickou polohu 4. TK do vjezdové skupiny od Třebovic v Čechách (tratě 309C a obvod výpravčího vjezdové skupiny);
- u TK č. 100, vzdušnou čarou cca 740 m od místa MU (km poloha na TK č. 100 a obvod výpravčího sever);
- mezi kolejemi na souběhu kolejí č. 100 a č. 200, vzdušnou čarou cca 2 880 m od místa MU (km poloha na koleji č. 200 a obvod výpravčího sever);
- na záhlaví 2. TK do osobního nádraží od Třebovic v Čechách, vzdušnou čarou cca 3 120 m od místa MU (km poloha na trati 309A Přerov – Česká Třebová a obvod výpravčího panel Jih).

Skutečné místo pádu stromu do TV se však nacházelo v obvodu vjezdové skupiny žst. Česká Třebová a kilometrická poloha nahlášeného sloupu TV je přibližně v km 0,2 na 100. TK. Při upřesňujícím telefonátu mezi elektrodispečerem SEE Pardubice a výpravčím sever zaznělo konstatování, že „nedrží vjezdová skupina“. Z této informace však jednoznačně nevyplynulo, že by tam měl být zastaven provoz, neboť vjezdová skupina obsahuje několik jednotlivých sekcí napájení TV s propojením na celou kolej č. 100 (dělenou dle napájení na 2 sekce) přes dálkově ovládaný odpojovač č. 460. Jiná informace o nefunkčnosti napájení TV za celou dobu do vzniku MU nezazněla.



Obr. č. 3: Schéma blízkých poloh km 1,1 u vjezdové skupiny

Zdroj: www.mapy.com, úprava DI

Dle vyjádření ED sídlícího v žst. Pardubice hl. n. byla prováděna lokalizace poruchy TV následovně:

„Působením zkratových ochran rychlovypínačů došlo k vypnutí napětí trakčního vedení (dále NTV) nad celou vjezdovou skupinou v České Třebové, 100. TK vjezdové nádraží – odjezdové SK Česká Třebová + 3. TK Česká Třebová – odb. Parník.

Z důvodu místa zkratu v blízkosti trakční měřírny (dále TM) Česká Třebová došlo k vypnutí trakčních usměrňovačů a vazebnímu výpadku rychlovypínačů a NTV ve všech traťových kolejích mezi TM Česká Třebová – TM Opatov, TM Česká Třebová – TM Rudoltice v Čechách a TM Česká Třebová – SpS Parník.

Pro obnovení NTV ED provedl zapnutí rychlovypínačů ze sousedních TM a SpS v poruchou nepostižených úsecích, zapnul trakční usměrňovače a rychlovypínače v TM Česká Třebová a pokračoval ve vymezování poruchy nad 100. TK Česká Třebová vjezdové nádraží – odjezdové SK a vjezdovým nádražím v České Třebové.

ED provedl avizování místně příslušné opravny trakčního vedení (dále OTV) pro provedení kontroly TV.

Z důvodu ručně ovládaných odpojovačů, které rozdělují vjezdové nádraží v České Třebové na jednotlivé sekce vznikla velká oblast, která byla poruchou zasažena a tato byla ohraničena dálkově ovládanými odpojovači: odb. Zádulka ÚO414, Česká Třebová vjezdové nádraží ÚO466, ÚO467, ÚO477, ÚO465, ÚO465x a v České Třebové 100A TK ÚO433.

Umístění a zapojení úsekových odpojovačů do TV a jejich stav zapnuto = černá výplň, vypnuto = bílá výplň je zobrazena v přílohách.

ED obdržel informaci o čekání OTV s montážním prostředkem na opravu TV v odjezdové skupině České Třebové a po domluvě s vedoucím čtyř OTV byl odeslán elektrotechnik pro služební auto na OTV a odjel ohledat místo poruchy na vjezdové nádraží v České Třebové.

Při jeho příjezdu na vjezdové nádraží v České Třebové došlo ke střetu Nex 48336 se stromem a poškozeným TV.

Po příjezdu OTV na vjezdové nádraží v České Třebové zaměstnanci OTV upřesnili místo poruchy na 4. TK odb. Zádulka – Česká Třebová vjezdové nádraží a 101. – 104. SK v České Třebové vjezdové nádraží.

Zaměstnanci OTV provedli vypnutí ručního ÚO64 na portálu v km 2,27, tímto krokem došlo k odpojení TV v poruše 101. – 104. SK v České Třebové vjezdové nádraží.“

Z výše uvedeného vyjádření vyplývá, že vzhledem k dostupným technickým prostředkům nebylo možné lokalizovat poruchu trakčního vedení dálkově. Uvedená situace bude po modernizaci uzlu Česká Třebová jednodušší a bude umožňovat dálkové ovládání jednotlivých odpojovačů. Situace ohledně ovládacích prvků je znázorněna na obr. č. 2.

Dle Provozního řádu ED OŘ Hradec Králové má při vymezování poruchy elektrodispečer komunikovat s výpravčími a provozními dispečery řízení provozu o rozsahu poruchy a obnovování provozu TV. Nicméně v rámci Provozního řádu není uveden čas a situace, kdy se tak má učinit (ohledně sjízdnosti), pouze je obecně uvedeno „O rozsahu vypnutí informuje výpravčí (úsekové a traťové dispečery) a provozního dispečera.“. Dále má dle Provozního řádu průběžně informovat zaměstnance řízení provozu o změnách napájení. I z výše uvedeného vyjádření je patrné, že úsek bez napájení TV byl poměrně rozsáhlý a pracovalo se na jeho přesnější lokalizaci včetně výjezdu OTV s MVTV a operativním výjezdem pracovníka OTV automobilem pro rychlejší obsluhu manuálních odpojovačů a přesnější lokalizaci poruchy TV. Tento průběh popisuje i ve svém podaném vysvětlení elektrodispečer SEE Pardubice, kde dodal, že přednostně s kolegou pracoval na lokalizaci místa poruchy a že pracovali se zavádějícími informacemi o místě pádu stromu. Situace s napájením se tedy měnila každou chvíli.

Jednotliví výpravčí (vjezdová skupina, odb. Zádulka) nebyli ze strany elektrodispečera zpraveni o tom, že v jejich obvodech není možná jízda vozidel závislé (elektrické) trakce. V souvislosti s touto MU přijala SEE Pardubice vlastní opatření spočívající ve zpravování výpravčích i před řádnou lokalizací poruchy TV (viz bod 5.2 této ZZ) a tedy v co nejkratší době.

Nicméně vnitřní předpis SŽ D1 obsahuje ustanovení čl. 380, odstavec 3, kdy ED má mimo jiné stanovit podmínky pro jízdy vozidel v úseku dotčeném poruchou do doby zahájení napěťové výluky pro odstranění poruchy. Z dodané dokumentace je zřejmé, že ED takové opatření nevydal, i když se snažil poruchu na TV lokalizovat co nejdříve. Osoby řídící drážní dopravu tak nebyly informovány o vypnutí TV v rozsáhlejší oblasti než pouze na TK č. 100 (mj. i na záhlaví traťové koleje od Odb. Zádulka, kde posléze došlo ke vzniku MU). V řešení situace nepomohlo ani trvání výpravčího severu na nahlášených údajích od pracovníků CPS. Výpravčí se nesnažil zjistit další podrobnosti o místě pádu stromu dalšími zpřesňujícími údaji (i když ve svém podání vysvětlení tvrdil, že ano a dostal informaci „tam u těch 2 mostů“) a nenapadlo ho se zeptat na případné problémy v sousedních kolejích. Podobných míst je v uzlu Česká Třebová více (včetně km 1,1). Nutno poznamenat, že u TK č. 100 v km 1,1 se nenachází žádná další kolej ani mosty

a místo se nachází v nezalesněné oblasti. O zpřesnění místa a lepší popis se mohli pokusit i pracovníci CPS při prvotním ohlášení a tyto informace ihned předat. Rovněž pracovníci CPS neměli poznání místopisu celého uzlu. Z důvodu vedení hovorů na nenahrávaném telefonu ze strany SŽ však nebylo možno zjistit, jaké informace v hovorech zazněly. Kontakt na výpravčího sever na nenahrávaný telefon předal pracovníkům CPS subdodavatel celé stavby.

Na místo se krátce před vznikem MU dostavil pracovník traťového hospodářství jako zástup traťmistra (ten byl na dovolené). Místo příjezdu na zhlaví v blízkosti místa MU vychází z logiky přístupnosti po pozemních komunikacích, neboť domnělé místo pádu stromu se nachází v polích mimo pozemní komunikace. Od koho a jak informaci dostal, však z dokumentace nebylo zřejmé.

Protože o rozsahu poruchy TV ještě výpravčí odb. Zádulka a vjezdové skupiny žst. Česká Třebová nebyli informováni, postavením vlakových cest a umožněním jízdy vlaku Nex 48336 nebylo z jejich strany nic porušeno, řádně prováděli dopravní službu a nepředpokládali poruchu TV.

Samotný pád stromu a poškození TV není MU z pohledu zákona č. 266/1994 Sb., ale pouze mimořádností. Nastalá situace se v MU proměnila ve chvíli srážky vlaku Nex 48336 s překážkou tvořenou padlým stromem na TV a prověšeným TV/konzolami trakčních podpěr. Z pohledu provozovatele dráhy byla učiněna a přijata opatření k lokalizaci místa poruchy a mimořádnost byla oznámena dle ohlašovacího rozvrhu.

Lokalizace poruchy a místa pádu stromu probíhala ze strany SŽ v souhrnu takto:

- 14:45:07 h pád stromu do TV, zapůsobení ochran a vypnutí napájení TV;
- 14:46:00 h nahlášení pádu stromu do TV výpravčímu sever;
- 14:48:32 h nahlášení pádu stromu do TV výpravčím sever na ED OŘ;
- 14:49:30 h nahlášení pádu stromu výpravčím sever DŽIN OŘ;
- 14:51:00 h elektrodispečer volal výpravčímu sever pro upřesňující informace;
- 14:53:03 h výpravčí sever nahlásil pád stromu do TV na CDP Praha;
- 14:59:05 h CDP Praha kontaktovalo výpravčího sever pro upřesňující informace;
- 15:09:13 h CDP Praha dostalo informaci od výpravčího sever, že OTV vyjela s MVTV;
- 15:21:05 h strojvedoucí MVTV se dotazoval radiostanicí výpravčího na centrálního výpravčího, kdy bude postavena cesta na vjezdovou skupinu;
- 15:25:00 h zástup traťmistra dorazil na místo pádu stromu;
- 15:25:28 h pracovník OTV vyslaný automobilem (z důvodu zdržení MVTV) k ručním odpojovačům u vjezdové skupiny dorazil na místo mimořádnosti (u stavědla vjezdové skupiny), pracovník traťového hospodářství SŽ dorazil k místu pádu stromu do TV a zároveň došlo k vjetí vlaku Nex 48336 do stromu v TV a tím ke vzniku MU.

Při složitosti celé situace nebylo za 40 min od nahlášení pádu stromu do TV do vzniku MU lokalizováno přesné místo pádu stromu do TV a nebyli zpraveni výpravčí

vjezdové skupiny žst. Česká Třebová a odb. Zádulka o vypnutí TV nad zhlavím a záhlavími vjezdové skupiny. Problémem byla chyba v prvotní komunikaci s určením místa pádu stromu do TV.

Nezavedení podmínek provozu DV v úseku s poruchou TV a nezabránění jízdy vlaku do úseku s poruchou TV jsou jednou z **bezprostředních příčin** vzniku MU.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřního předpisu, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy, **v příčinné souvislosti s MU:**

- § 22, odst. 1, písmeno a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen
a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.“;
- čl. 380, odstavec 3, vnitřního předpisu SŽ D1:
„Závady a poruchy na trakčním vedení (napájecích zařízeních), které mají přímý vliv na provozování drážní dopravy, musí být odstraněny za výluky dotčeného zařízení (viz ustanovení čl. 399 tohoto předpisu). Elektrodispečer musí do doby zahájení výluky stanovit podmínky pro jízdy vozidel v úseku dotčeném poruchou (závadou).“.

Dopravce je mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je 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.



Obr. č. 4: Pohled z HDV z místa, odkud bylo možné vidět poškozené TV se stromem
Zdroj: DI

Po průjezdu odb. Zádulka na spojovací kolej č. 4 (dále 4. TK) a po projetí úseku s nutností jízdy se staženým sběračem nedošlo při zvednutí sběrače HDV k detekci napětí z TV. Strojvedoucí má v případě poruchy napájení dle čl. 381 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1 zastavit a spojit se s výpravčím/dispečerem (čl. 381 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1). Strojvedoucí však, dle svého vyjádření, chtěl nejprve eliminovat případnou poruchu na HDV. Proto stáhl sběrač č. 2 a zvedl sběrač č. 1 (617 m do místa MU a 99 s do místa viditelnosti stromu v TV). Ani v tuto chvíli však HDV nedetekovalo napětí v TV. Jelikož HDV nevykazovalo žádný poruchový stav, již v této době bylo zjevné, že se jednalo o poruchu napájení TV, a strojvedoucí měl začít jednat v souladu s předpisem SŽ D1 a zahájit brzdění vlaku. Strojvedoucí stáhl sběrač č. 1 a rozhodl se, že poruchu napájení vyřeší až po dojezdu do vjezdové skupiny žst. Česká Třebová (dle jeho vyjádření pro DI).

Po registraci stažení sběrače č. 1 záznamovým zařízením HDV zbývalo do místa vzniku MU 126 m (7 s jízdy do zahlédnutí překážky a 13 s do místa MU). Pro zastavení ještě před místem MU by bylo nutné použít rychločinné brzdění (brzdná dráha 96 m při MU), což ovšem vnitřní předpis SŽ D1 nepožaduje (při zjištění výpadku napájení z TV). Nezastavení vlaku strojvedoucím po zjištění výpadku napájení HDV je jednou z **bezprostředních příčin vzniku** MU. Od místa zdvižení sběrače (po předchozím průjezdu místem s návěstěnou jízdou se staženým sběračem) do místa vzniku MU byla vzdálenost 836 m a byla dostatečná na zastavení vlaku z maximální dovolené rychlosti 30 km.h⁻¹ běžným provozním brzděním i na velkém spádu.

Strojvedoucí v podání vysvětlení pro DI uvedl, že konkrétní školení na téma výpadků napájení z TV a řešení těchto situací na simulátoru si nepamatoval. Dopravce ČDC vydal opatření týkající se doplnění školení na tato témata do svých osnov (viz bod 5.2 ZZ).

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právního předpisu a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce, **v příčinné souvislosti s MU:**

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;
- čl. 381 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Při zjištění výpadku napětí v trakčním vedení při jízdě hnacího vozidla závislé trakce musí strojvedoucí vozidla zastavit. Pokud by však měl vlak zastavit v tunelu, v úseku neutrálního pole, v beznapětovém úseku nebo na mostě, může strojvedoucí podle možnosti s vlakem dojet až za toto místo; přitom musí pozorně sledovat vlastní soupravu vozidel, popř. i soupravy vlaků na sousedních kolejích, není-li na vlaku závada ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.“;
- čl. 381 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Výpadek napětí, včetně případné závady na vlaku nebo na trakčním vedení, oznámí strojvedoucí výpravčímu.“;
- čl. 3.7.2 vnitřní směrnice Pts-10 ČDC:
„Při jízdě vozidla závislé trakce a:
 - *při zjištění výpadku napětí v trakčním vedení nebo*

- při poškození sběrače nebo
- při poškození trakčního vedení,

musí strojvedoucí vždy ihned zastavit a spojit se s osobou řídící drážní dopravu. Usoudí-li strojvedoucí, že stav trakčního vedení bude bránit jízdě vlaků na sousedních kolejích, zařídí krytí nesjízdného místa (použitím návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“ na vlastním HV). Zastavení se neuplatňuje v případě, kdy ztráta indikace trakčního napětí je způsobena hnacím vozidlem mimo prostor sběrače (např. samovolné vypnutí hlavního vypínače).“.

Během jízdy z odb. Zádulka po spádu do vjezdové skupiny žst. Česká Třebová strojvedoucí kontroloval rychlost jízdy vlaku a přibrzdňoval průběžnou brzdou (samočinnou, vlakovou). Po snížení rychlosti na 7 km.h^{-1} vlak postupně navyšoval rychlost až na 36 km.h^{-1} (rychlost stoupla i po aktivaci rychločinného brzdění do plného náběhu brzděného účinku), čímž došlo k překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 6 km.h^{-1} . Strojvedoucí si byl tohoto překročení dle podání vysvětlení vědom, řešil v tu chvíli problém se ztrátou napájení HDV, a zároveň k překročení rychlosti došlo za místem nutné interakce mezi strojvedoucím a vlakovým zabezpečovačem ETCS (nutnost použití funkce „Potlačení – Override“). Při tom sledoval trať před sebou v nepřehledném levostranném oblouku ve směru jízdy vlaku s nadjezdem nad tratí (viz obr. č. 4), kde se za tímto nadjezdem nacházel strom v trakčním vedení. Na nastalou situaci strojvedoucí zareagoval použitím rychločinného brzdění 61 m před místem vzniku MU. Překročení rychlosti vlaku lze považovat za porušení **mimo příčinnou souvislost** se vznikem MU. Vzhledem k místu srážky s překážkou (stromem v TV) by k této události za stejného průběhu (za nebrzdění při ztrátě napájení z TV) došlo i za dodržení rychlosti, i ke škodám v souvislosti s prověšeným TV a uvolněnými konzolami podpěr TV. Důvodem byla krátká vzdálenost viditelnosti překážky na cca 61 m, která byla ověřena jízdou na stanovišti HDV stejné řady 363, což odpovídalo místu zahájení rychločinného brzdění strojvedoucím před vznikem MU.

Zjištění:

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

Překročení nejvyšší dovolené rychlosti strojvedoucím vlakem:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost“;
- čl. 158 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Návěst Traťová rychlost (bílá, na delší straně postavená obdélníková deska a na ní černé číslo; není-li návěstidlo z reflexního materiálu, je číslo s bílými odrazkami) přikazuje strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem.“;

- čl. 2.5.2.2 vnitřní směrnice Pts-10 ČDC:
„*Strojvedoucí je dále povinen:
2.5.2.2. řídit jízdu vlaku podle TJŘ;*“;
- čl. 3.11.2 vnitřní směrnice Pts-10 ČDC:
„*Strojvedoucí je povinen:...*
...nepřekročit nejvyšší dovolenou rychlost vlaku a konstrukční rychlost vozidel zařazených ve vlaku, traťovou rychlost v daném úseku tratě, případně sníženou rychlost danou jakýmkoliv omezením (přepravovaného nákladu, vydaným rozkazem apod.);“.

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

Pracovníky CPS bylo prováděno kácení zeleně na základě řádně podepsaných smluv se zhotoviteli stavební akce související s modernizací uzlu Česká Třebová. SŽ schválila CPS jako subdodavatele pro jednoho z hlavních zhotovitelů stavby dne 13. 1. 2025 a pracovníci měli platný vstup do provozované dopravní cesty. Kácení zeleně však probíhalo mimo provozovanou dopravní cestu, a tak CPS neměl povinnost být nahlášen v provozní aplikaci SŽ týkající se prací CPS. Pracovníci CPS měli kontakt na výpravčího sever a během své práce s tímto výpravčím aktivně telefonicky komunikovali. Jiné kontakty než na výpravčího sever a na traťmistra (tou dobou na dovolené) však neměli. Tyto kontakty jim předal subdodavatel celé stavby. Pracovníci CPS rovněž nevěděli, ve které části žst. Česká Třebová se nacházeli a kdo v daném obvodu organizuje a řídí drážní dopravu. Hovory nebyly ze strany SŽ nahrávány zařízením ReDat.

Během práce a kácení v obvodu vjezdové skupiny mezi vjezdovými kolejemi od odb. Parník a odb. Zádulka došlo k pádu káceného stromu (topol) do TV. Dle stop na kmeni byl klín káceného stromu vyřezán směrem od kolejí do volného prostoru. Vlivem poryvu větru, náklonu stromu a dle podání vysvětlení i nesprávně zvolené technice řezu došlo k jeho pádu na opačnou stranu do TK. Pracovníci CPS se snažili na místě odstranit spadlý strom, ale vzhledem k jiskření se vzdálili od stromu k vjezdové koleji od odb. Parník (záhlaví TK č. 100). Ihned kontaktovali výpravčího sever, který zahájil nezbytné úkony související s pádem stromu do TV. Vzhledem k místní neznalosti ze strany pracovníků CPS však nebylo možno určit přesnou polohu, kde k pádu stromu došlo. Výpravčímu sever nahlásili km polohu 1,1 a číslo TP 967. Ta se však nacházela právě u koleje č. 100 (již na záhlaví vjezdové skupiny), u které prováděli kácení dříve. Výpravčího sever tak uvedli v omyl, neboť se domníval, že k pádu stromu došlo v jeho obvodu.

Při podání vysvětlení PČR ze strany pracovníka CPS zaznělo, že se výpravčí nedotazoval na bližší určení místa a to i s ohledem na skutečnost, že km 1,1 se v obvodu žst. Česká Třebová nachází celkem 4x, z toho 2x v blízkosti místa vzniku MU (viz obr. č. 3 v bodu 4.1.1 ZZ). Lepší popis místa (počet okolních kolejí, důležitý orientační specifický bod atd.) však mohl pracovník CPS sdělit sám i bez dotazu výpravčího. Z jednotlivých podání vysvětlení vyplynulo, že komunikace byla problematická, nedostatečná a z obou stran měla být vyvinuta větší snaha o určení správného místa (při dnešních technických možnostech např. souřadnice GPS). Jaké informace přesně zazněly v telefonátech, není známo, neboť hovory nebyly nahrávány a veškeré informace vycházejí z podání vysvětlení zúčastněných osob.



Obr. č. 5: Pohled na padlý strom s pařezem a viditelným vyřezaným klínem směrem od koleje
Zdroj: SŽ v úpravě DI

V celém řetězci událostí od vzniku mimořádnosti (pádu stromu do TV) až do vzniku MU byla podstatná neznalost místopisu uzlu Česká Třebová a to zejména ze strany pracovníků CPS všech zhotovitelů a podzhotovitelů. SŽ jako jedno z opatření předala všem zhotovitelům informace o místopisu pro všechny pracovníky CPS podílejících se na stavbě a modernizaci uzlu Česká Třebová (viz bod 5.2 ZZ).

Pracovníci CPS svým jednáním ohrozili bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, i když nebylo nutno předpokládat, že kácený strom, i přes správně provedený řez klínu směrem od kolejí do volného prostoru, spadne do TV (pozn. DI: správně provedený řez klínu však neznamená celkovou správnou techniku řezu vyplývající z podání vysvětlení pracovníka CPS).

Zjištění:

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

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

„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a jsou povinny zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit

provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.“;

- čl. 14, odstavec 2 vnitřního předpisu SŽ Bp3:

„Stavební činnost nesmí v žádném případě ohrozit bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy.“;

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

- čl. 2 odst. 12 vnitřního předpisu SŽ Bp3:

„Stavební činnost – stavební, montážní, stavebně montážní, bourací nebo udržovací práce bez ohledu na jejich stavebně technické provedení, použité stavební výrobky, materiály, konstrukce, účel jejich využití a dobu jejich trvání.“.

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

Od roku 2024 do vzniku MU bylo provedeno celkem 7 kontrol s přítomností zúčastněného výpravčího. Ve 4 případech byly kontroly bez závad, ve 2 případech se závadou a jejím projednáním na místě (hovorová kázeň) a v 1 případě závada s vytknutím (nepodepsání dokumentace).

Dopravce provedl od roku 2024 do vzniku MU celkem 5 kontrol u zúčastněného strojvedoucího. V 1 případě bylo zjištěno pochybení (nesprávné odstavení HDV), které bylo na místě odstraněno a ústně projednáno.

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

Provozovatel dráhy SŽ má přijatý systém zajišťování bezpečnosti (dále SZB) na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. V SZB, jehož účelem a hlavním cílem je bezpečné, účelné a ekonomické provozování dráhy na jím provozovaných celostátních a regionálních drahách, jsou mimo jiné vyjmenována rizika pro stanovené oblasti, včetně uvedení postupů pro vytvoření a zavedení opatření k předcházení rizik. Dále pak postupů pro sledování účinnosti opatření k usměrňování rizik.

Stavební činnost vykonávaná na místě vzniku MU byla kombinací několika faktorů. Jednalo se o stavební činnost, nicméně mimo provozovanou dopravní cestu. V rámci zpracovaných rizik tyto práce patří do několika kategorií dle Samostatné přílohy D příručky „Systém bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy státní organizace Správa železnic“, jde zejména o činnost dodavatelů, zásah do průřezu provozované koleje a částečně o vnější neodvratitelné jevy (mimo jiné pád stromů a počasí).

V rámci SZB byly vydány vnitřní předpisy SŽ Bp1 a Bp3. V rámci stavební činnosti byla podepsána ujednání o bezpečnosti v rámci smluvních opatření. Byla podepsána smlouva o BOZP mezi SŽ a zhotoviteli stavby (určen koordinátor BOZP). Pracovníci CPS měli kontakt na zaměstnance řídící provoz (výpravčí sever) i na příslušného traťmistra. Pracovníci CPS měli platný vstup do provozované dopravní cesty. Po pádu stromu pracovníci CPS začali provádět nezbytná opatření k odvrácení nebezpečí kontaktováním výpravčího sever, který na základě komunikace zastavil provoz na TK č. 100 a informace předával dále dle ohlašovacího rozvrhu dalším složkám SŽ a s těmito složkami komunikoval.

Součástí SZB je vnitřní předpis SŽ D1, který mimo jiné stanovuje chování zaměstnanců při mimořádnostech – hlášení mimořádností, MU, stanovení podmínek provozu při těchto událostech a další.

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 hodnocení 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. 2014 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální 1 obdobnou MU, kdy došlo v důsledku lidské činnosti k výskytu překážky v průjezdném průřezu provozované koleje s následným pokusem o zastavení drážní dopravy:

- ze dne 5. 5. 2021 [mezi žst. Třebovice v Čechách a Česká Třebová](#), kde došlo ke srážce vlaku Ex 1254 s kamením vysypaným do koleje z nákladního automobilu při dopravní nehodě na pozemní komunikaci. Bezprostředními příčinami MU bylo vytvoření překážky vysypáním nákladu do průjezdného průřezu provozované koleje z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na pozemní komunikaci a nezastavení drážní dopravy mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčiny:

- nestanovení podmínek pro jízdu drážních vozidel elektrodispečerem a jízda vlaku Nex 48336 do úseku s poruchou trakčního vedení v důsledku nesprávného vymezení místa poruchy zaměstnanci cizího právního subjektu a provozovatele dráhy po vzniku mimořádnosti (pádu stromu do trakčního vedení při provádění kácení pracovníky cizího právního subjektu);
- nezastavení vlaku Nex 48336 strojvedoucím po zjištění ztráty napájení z trakčního vedení.

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 factors:

- failure to establish conditions for a movement of rolling stocks by the electrical dispatcher and the movement of the freight train No. 48336 into a section with the defect contact line due to incorrect definition of the defect location by employees of the external legal entity and the infrastructure manager after the extraordinariness (fell of the tree to the contact line during felling by employees of the external legal entity);
- failure to stop of the freight train No. 48336 by the train driver after detecting loss of a power from the contact line.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- dle článku 380 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1 doporučil, aby elektrodispečer vyrozumíval příslušného výpravčího a provozního dispečera v případě poruchy (závady) textem:
„Trakční vedení nad kolejemi bez napětí. Zakazuji jízdu vozidel závislé trakce po těchto kolejích, dokud nebude místo ohledáno pracovníky OTV a potvrzena sjízdnost TV nad těmito kolejemi.“;
- MU byla v termínu do 30. 9. 2025 projednaná na poradě ředitele OŘ Hradec Králové;
- dne 30. 1. 2025 proběhlo v České Třebové jednání se zástupci zhotovitele svolané přednostou PO Česká Třebová, na kterém byly zástupcům zhotovitele předány informace pro orientaci zaměstnanců pracujících na stavbě v uzlu Česká Třebová;
- MU byla dne 13. 3. 2025 projednána O18 Správy železnic se zástupci zhotovitele stavby „Modernizace železničního uzlu Česká Třebová“ s upozorněním na potřebu komunikace s příslušnými zaměstnanci v případě krizových situací a vedením prováděných prací v evidenci vstupů CPS Správy železnic;
- dne 5. 2. 2025 bylo přednostou PO Česká Třebová vydáno „Desatero“ pro výpravčí ŽST Česká Třebová ve vazbě na probíhající stavební činnost, se kterým byli tito zaměstnanci prokazatelně seznámeni v termínu do 30. 6. 2025;
- s průběhem a závěry šetření budou v termínu do 30. 9. 2025 seznámeni všichni zaměstnanci pracoviště elektrodispečinku OŘ Hradec Králové;
- provozovatel drážní dopravy ČD Cargo, a.s. byl vyzván k přijetí účinného opatření k předcházení mimořádným událostem z důvodu dílčí odpovědnosti za vznik MU.

Dopravce ČDC vydal po vzniku MU následující opatření:

- téma „Používání sběračů při výpadcích napětí“ v TV budou zaneseny do tabulky „Bezpečnostní témata a informace pro školení zaměstnanců ČD Cargo, a.s.“ (tematický prostor „Dokumentace systému zajištění bezpečnosti“);
- téma „Používání sběračů při výpadcích napětí v TV“ bude zahrnuto do připravovaných scénářů Simulátoru.

Measures taken since the occurrence

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

- it was recommended that an electrical dispatcher notifies a relevant station dispatcher and operational dispatcher in case of a malfunction (defect) according to the article 380, paragraph 3 of the internal regulation SŽ D1 by text: „Contact line above the tracks without voltage. I prohibit the movement of dependent traction vehicles on these tracks until the place will be inspected by

contact line repair workers and passability of the contact line to pass over these tracks will be confirmed”;

- the occurrence was discussed at a meeting of the director of Regional directorate Hradec Králové by the 30.09.2025;
- it was held a meeting with the contractor's representatives in Česká Třebová, convened by the head of Česká Třebová operating district, at which they were given information for orientation of employees working on the construction site at Česká Třebová node on 30.01.2025.
- the occurrence was discussed by Department 18 of IM with representatives of the contractor of the construction „Modernization of Česká Třebová node” with a warning at a need for communication with relevant employees in case of crisis situations and keeping track of the work carried out in entry records of external legal entities of SŽ on 13.03.2025;
- the head of Česká Třebová operating district issued the „Ten Commandments” for station dispatchers at Česká Třebová station on 05.02. 2025, in connection with the ongoing construction activities, with which these employees were demonstrably familiarized by 30.06.2025;
- all employees of the electrical dispatch center of Regional directorate Hradec Králové were informed of the progress and conclusions of the investigation by 30.09.2025;
- the railway undertaking ČD Cargo, a.s. was invited to take effective measures to prevent occurrences due to its partial responsibility for the occurrence.

The railway undertaking ČDC took the following measures after the occurrence:

- a topic „Using of current collectors during power outages” in contact line will be entered into the table „Safety topics and information for training of ČD Cargo, a.s. employees” (thematic area „Documentation of the safety management system”);
- a topic „Using of current collectors during power outages in contact line” will be included in the upcoming Simulator scenarios.

5.3 Doplňující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ nebylo zjištěno.

U dopravce ČDC:

- překročení nejvyšší dovolené rychlosti strojvedoucím vlaku Nex 48336.

Additional observations

It was not found at the infrastructure manager SŽ.

At the railway undertaking ČDC:

- exceeding the maximum permitted speed by the train driver of the freight train No. 48336.

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 20. ledna 2026

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

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

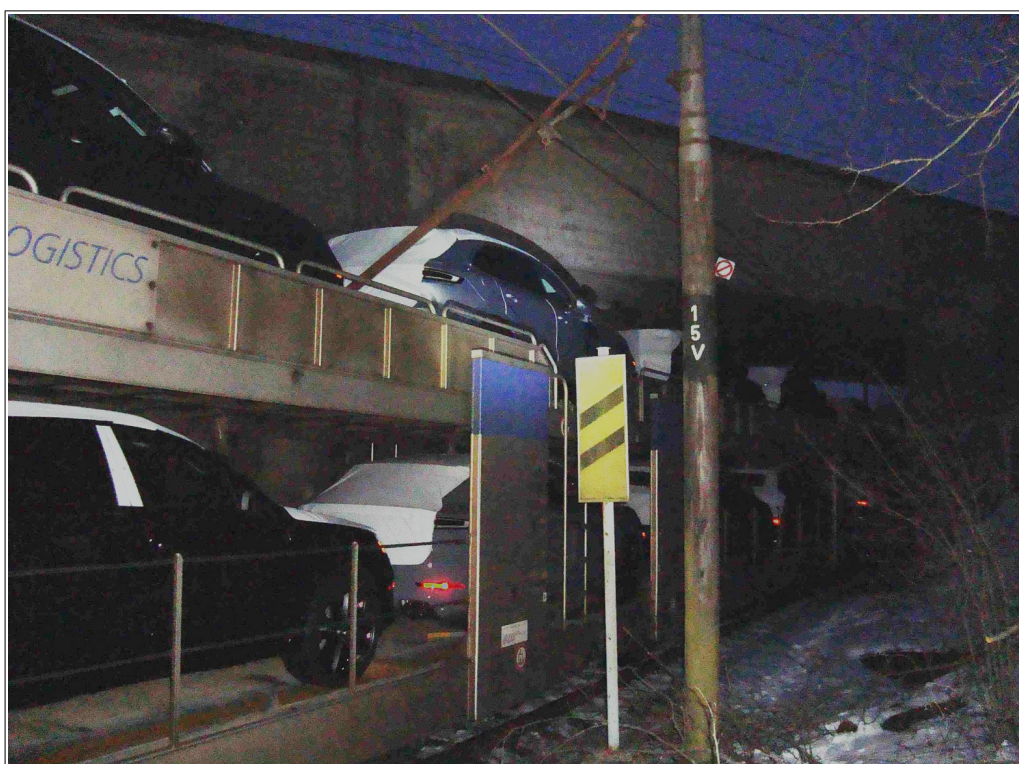


PŘÍLOHY



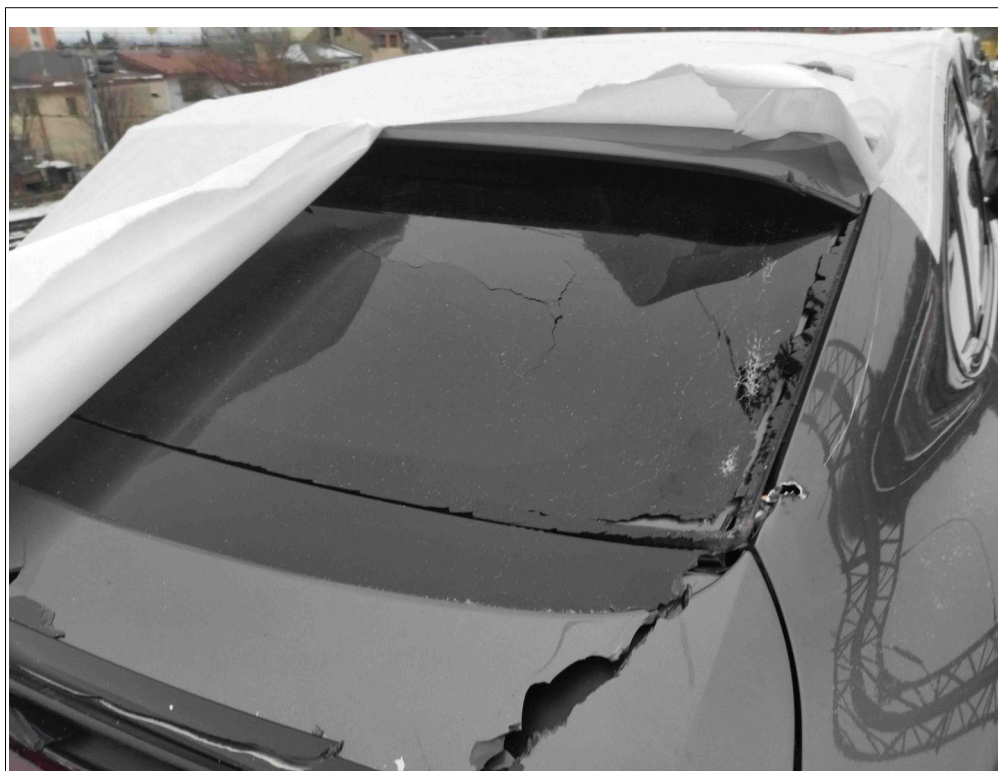
Obr. č. 6: Pohled na místo vzniku MU proti směru jízdy vlaku od koleje č. 100

Zdroj: DI



Obr. č. 7: Uvolněná konzola TP

Zdroj: SŽ



Obr. č. 8: Poškozený OA na horní plošině TDV

Zdroj: ČDC