



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nedovolená jízda vlaku Os 7180 za úroveň cestového návěstidla Lc1 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 7185 v železniční stanici Jablonné nad Orlicí

Neděle, 4. srpna 2024

Accident and incident investigation report

Unauthorized movement (SPAD) of the regional passenger train No. 7180 behind the route signal device Lc1 and entry to the train route for the regional passenger train No. 7185 at Jablonné nad Orlicí station

Sunday, 4th August 2024

č. j.: 6-2680/2024/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 SHRNU TÍ



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události: 4. 8. 2024, 21:13 h.

Popis události: nedovolená jízda vlaku Os 7180 za úroveň cestového návěstidla Lc1 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku Os 7185.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Jablonné nad Orlicí, staniční kolej č. 1, cestové návěstidlo Lc1, km 99,041.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
Leo Express Tenders, s. r. o. (dopravce vlaků Os 7180 a Os 7185).

Následky: bez újmy na zdraví osob.
bez vzniku škody.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené uvedení vlaku Os 7180 do pohybu a nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc1 železniční stanice Jablonné nad Orlicí osobou řídící drážní vozidlo, aniž by:
 - byl vlak Os 7180 ze železniční stanice Jablonné nad Orlicí vypraven provozovatelem dráhy;
 - se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (cestové) návěstidlo Lc1 železniční stanice Jablonné nad Orlicí dovoluje jízdu vlaku.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti související s osvědčením dopravce se zaměřit na implementaci povinností uvedených v § 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. do vnitřních předpisů příslušných dopravců;
- posoudit pojem „výprava vlaku“ uvedený v předpisech provozovatele dráhy SŽ a dopravce LET a vyhodnotit, zda používání shodného výrazu pro rozdílné činnosti nepředstavuje zvýšené riziko, a v návaznosti na to případně zajistit úpravu pojmosloví, které by mělo zůstat v souladu s pojmoslovím zavedeným vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

SUMMARY

Date and time: 4th August 2024, 21:13 (19:13 GMT).
Occurrence type: unauthorized movement (SPAD).
Description: unauthorized movement (SPAD) of the regional passenger train No. 7180 behind the route signal device Lc1 and entry to the train route for the regional passenger train No. 7185.
Type of train: the regional passenger train No. 7180;
the regional passenger train No. 7185.
Location: Jablonné nad Orlicí station, the route signal device Lc1, km 99,041.
Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
Leo Express Tenders, s. r. o. (RU of the regional passenger trains No. 7180 and No. 7185).
Consequences: 0 fatality, 0 injury;
without damage.

Causal factor:

- unauthorized set the regional passenger train No. 7180 in motion and failure to respect the signal „Stop” of the main (route) signal device Lc1 at Jablonné nad Orlicí station by the train driver without:
 - it was dispatched the regional passenger train No. 7180 from Jablonné nad Orlicí station by infrastructure manager;
 - the train driver visually convinced whether the main (route) signal device Lc1 at Jablonné nad Orlicí station allows movement of the train.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

Recommendation:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to focus on implementation of duties from Article 35 of Decree No. 173/1995 Coll. to internal regulations of relevant RUs within own activity related with safety certificate of RU;
- to assess concept „dispatching of train“ at internal regulations of IM Správa železnic and RU Leo Express Tenders and evaluate if use same word for different activities does not introduce increased risk and in continuity of this alternatively to ensure adjustment of terminology which should remain in compliance with terminology in Decree No. 173/1995 Coll.

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.....	15
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	15
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	15
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.....	19
3.2 Faktický popis události.....	24
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	24
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	24
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	25
4.1 Úlohy a povinnosti.....	25
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	25
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	34
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	34
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	34
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	35
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	35
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	35
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	35
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	35

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	35
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	37
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	37
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	37
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	37
4.3 Lidské faktory.....	37
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	37
4.3.2 Pracovní faktory.....	39
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	39
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	39
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	39
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	39
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	39
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	40
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	40
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	40
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.....	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.....	47
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	47
PŘÍLOHY.....	49

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
DÚ	Drážní úřad
EIP	electronic interface panel (elektronický panel, součást vybavení staničního zabezpečovacího zařízení)
ETCS	european train control system (evropský vlakový zabezpečovač)
GŘ	generální ředitelství
GSM-R	global system for mobile communication for railway (globální systém mobilní komunikace pro železnici)
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
LET	Leo Express Tenders, s. r. o.
MU	mimořádná událost
PČR	Policie České republiky
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
SK	staniční kolej
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej
TRS	traťový rádiový systém
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	územní inspektorát
VNPN	výstraha při nedovoleném projetí návěstidla
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. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení, 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. 260/2023 Sb.	vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, 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
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
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
Technické specifikace VNPN	technické specifikace provozovatele dráhy SŽ, „Technické specifikace systémů zařízení a výrobků Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla, vydání I., číslo 2/2014-S,Z“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis LET-POP	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy LET, „Provozně organizační předpis“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis LET-ZVŘ	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy LET, „Předpis pro zajištění zdravotní a odborné způsobilosti osob při provozování drážní dopravy (zkušební a výcvikový řád)“, 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. 8. 2024.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

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

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

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

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 1x inspektor ÚI Brno.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

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

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

- ohledání místa mimořádné události včetně zúčastněných drážních vozidel, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- analýza dat zaznamenaných registračními rychloměry zúčastněných DV;
- analýza dat archivu SZZ žst. Jablonné nad Orlicí;
- analýza záznamů kamerového systému v žst. Jablonné nad Orlicí;
- analýza záznamů hovorů zúčastněných zaměstnanců;

- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy a dopravce;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců.

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: nedovolená jízda DV.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 4. 8. 2024.

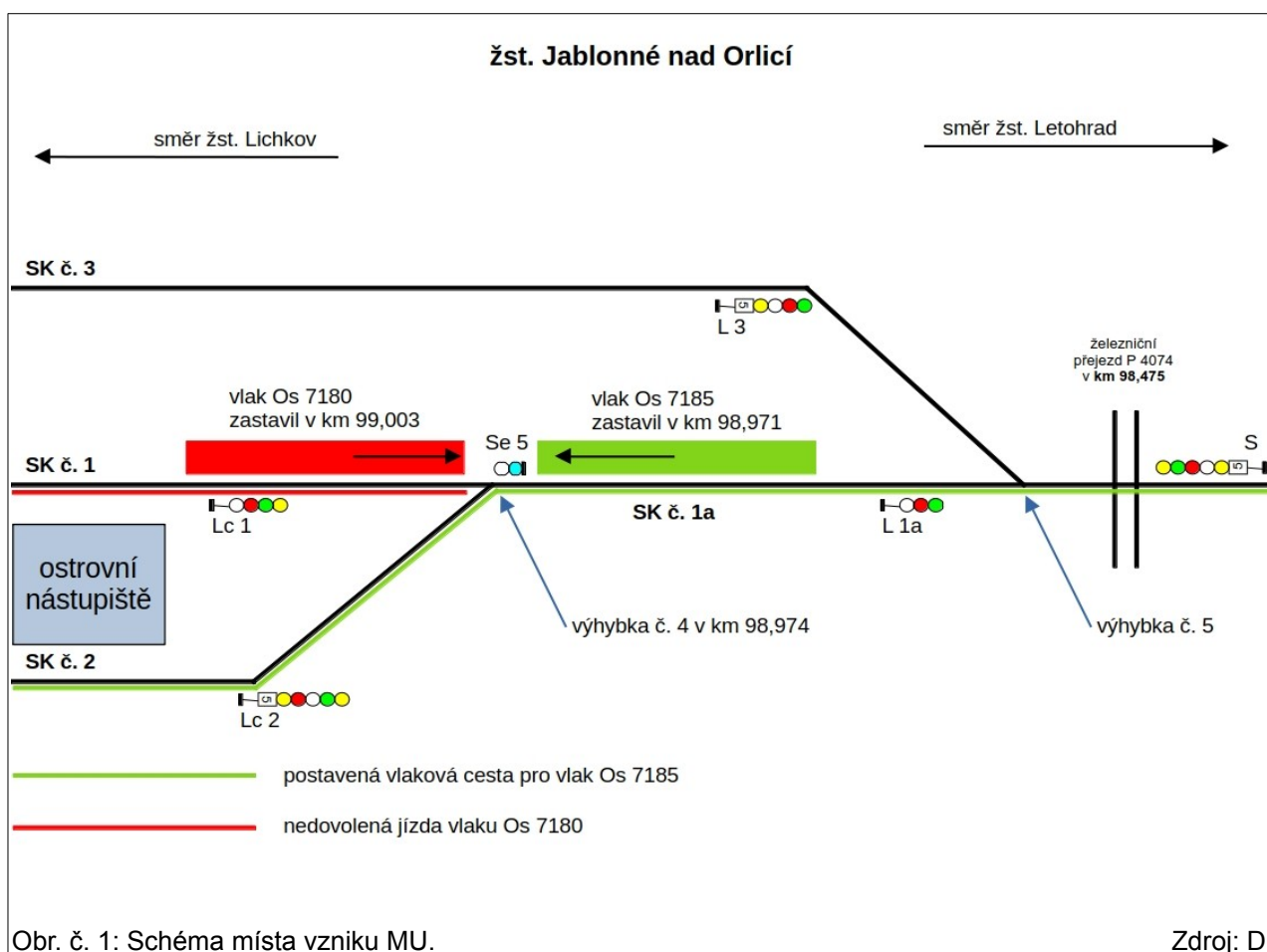
Čas: 21:13 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Jablonné nad Orlicí, staniční kolej č. 1, cestové návěstidlo Lc1, km 99,041.

GPS souřadnice: [50.0246972N, 16.5926511E](#).

3.1.3 Popis místa události

Žst. Jablonné nad Orlicí leží na dráze železniční, kategorie celostátní, v km 99,280 trati Letohrad – Ústí nad Orlicí (dle TTP trať 512B Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí). Jedná se o jednokolejnou elektrifikovanou trať.



Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Ohledání místa MU bylo provedeno ve třech krocích. Nejprve byl ohledán úsek koleje od návěstidla Lc1 v km 99,041 po místo zastavení čela vlaku Os 7180 v km 99,003, poté proběhlo ohledání jednotek vlaků Os 7180 a Os 7185, který zastavil 32 m před vlakem Os 7180, čelem v km 98,971. Poté bylo ohledáno SZZ a PPV v žst. Lichkov a změřena vzdálenost – viditelnost návěstidla Lc1.

Stav infrastruktury:

- vlak Os 7180 zastavil pravými koly prvního podvozku na srdcovce výhybky č. 4, která se nacházela ve směru jízdy za cestovým návěstidlem Lc1;
- vlak Os 7185 vjel do žst. Jablonné nad Orlicí až na SK č. 1a;
- výhybka č. 4 byla ústředně přestavovaná s čelistovým výměnovým závěrem vybavená elektromotorickým přestavníkem, bez závaží výměníku a výhybkového návěstidla. Výhybka byla přestavena do polohy pro jízdu na SK č. 2;
- SK č. 1 a č. 1a ani součásti výhybky č. 4 nebyly následkem MU nijak poškozeny;
- na hlavách kolejnic SK č. 1 a č. 1a nebyly zjištěny stopy po použití pískovacího zařízení;
- povrch kolejnic byl v době ohledání místa vzniku MU suchý a čistý;

- SK č. 1 byla v místě vzniku MU vedena v zapuštěném kolejovém loži, ve směru jízdy vlaku Os 7180 v klesání 4,06 ‰, byla přímá s navazujícím levým obloukem o poloměru 450 m. Kolejnice typu R65 byly uloženy na betonových pražcích SB8;

Stav zabezpečovacího zařízení:

- žst. Jablonné nad Orlicí byla vybavena SZZ 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620 typu ESA 11 s počítači náprav. Mezistaniční úsek Jablonné nad Orlicí – Letohrad byl zabezpečen TZZ typu automatické hradlo AH-88A bez oddílových návěstidel s počítači náprav;
- SZZ žst. Jablonné nad Orlicí a TZZ bylo v době vzniku MU dálkově ovládáno z PPV Lichkov prostřednictvím JOP;
- žst. Jablonné nad Orlicí, resp. trať Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí, byla vybavena traťovou částí vlakového zabezpečovače ETCS L2, jízda pod jeho dohledem však nebyla povinná (smíšený provoz), národním vlakovým zabezpečovačem LS vybavena nebyla (nedocházelo k přenosu návěstí hlavních návěstidel na návěstní opakovač);
- hlavní (cestové) návěstidlo Lc1, které se nacházelo v km 99,041 vpravo přímo u SK č. 1, v prostoru za nástupištěm pro cestující (ve směru jízdy vlaku Os 7180), návěstilo návěst „Stůj“. Jednalo se o stožárové návěstidlo typu AŽD 71 se čtyřmi návěstními svítilnami označené červeným označovacím štítkem obsahujícím bílý text „Lc1“ a označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, kdy bílé pruhy byly poloviční délky než červené, tj. návěstidlo bylo platné pro jízdu vlaku i posun;
- viditelnost návěsti „Stůj“ na návěstidle Lc1 nebyla ničím narušena. Návěsti návěstidla Lc1 byly ve směru jízdy vlaku Os 7180 viditelné na vzdálenost větší než 300 m;
- na návěstidle Lc1 bylo změřeno napětí na žárovce červeného světla 10,63 V, v patici červeného světla byla instalována jednovláknová žárovka;
- vlak Os 7180 vjel do žst. Jablonné nad Orlicí na návěst „Výstraha“;
- vlak Os 7185 vjel do žst. Jablonné nad Orlicí na návěst „Rychlost 40 km/h a výstraha“.

Stav vlaku Os 7180:

- vlak Os 7180 dopravce LET byl ve směru jízdy ze žst. Jablonné nad Orlicí tvořen motorovou jednotkou Coradia LINT 41, DV 95 54 5 846 780-5 a 95 54 5 846 280-6, a byl označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“;
- vlak zastavil poslední nápravou před počítačem náprav na konci SK č. 1, a tedy neuvolnil kolejový úsek této SK;
- vlak zastavil čelem v km 99,003, první nápravou soupravy vlaku na srdcovce výhybky č. 4, projel návěstidlo Lc1 o 38 m;
- HDV bylo vybaveno registračním rychloměrem Mirel Rm2 M a aktivním vlakovým zabezpečovačem Mirel VZ1 v režimu PRE;
- na stanovišti strojvedoucího vlaku Os 7180 (vlak řízen ze stanoviště č. 2) bylo mj. zjištěno:

- sdružená páka jízdního kontroléru byla v poloze „0“;
- ovladač průběžné (nepřímočinné) brzdy byl v poloze „Závěr“;
- přepínač směru jízdy v poloze „0“;
- manometr tlaku vzduchu v napájecím potrubí indikoval hodnotu 9,2 bar (červená ručička);
- manometr tlaku vzduchu v hlavním potrubí indikoval hodnotu 0 bar (žlutá ručička);
- popisky ručiček manometru („červená – hlavní potrubí“, „žlutá – napájecí potrubí“) neodpovídaly skutečnosti;
- manometr tlaku vzduchu v brzdových válcích indikoval hodnotu cca 2,4, resp. 2,6 bar;
- na displeji vozidlové radiostanice byl navolen vlak č. 7180 na síti GSM-R CZ;
- na stanovišti se nacházel mj. tabelární jízdní řád pro vlak Os 7180;
- na stanovišti strojvedoucího se nacházela „Kniha předávky“ s uvedením převzetí jednotky vlaku Os 7178 v žst. Králíky s uvedením vykonání zkoušky brzdy na jednotce v 6:40 h dne 4. 8. 2024;
- stanoviště bylo vybaveno čelní kamerou zabírající prostor před DV;
- motorová jednotka nebyla vybavena mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS.

Stav vlaku Os 7185:

- vlak Os 7185 dopravce LET byl ve směru jízdy do žst. Jablonné nad Orlicí tvořen motorovou jednotkou Coradia LINT 41, DV 95 54 5 846 284-8 a 95 54 5 846 784-7, a byl označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“;
- vlak zastavil pomocí rychločinného brzdění, čelem v km 98,971 na SK č. 1a, 32 m před čelem stojícího vlaku Os 7180;
- HDV bylo vybaveno registračním rychloměrem Mirel Rm2 M a aktivním vlakovým zabezpečovačem Mirel VZ1 v režimu PRE;
- na stanovišti strojvedoucího vlaku Os 7185 (vlak řízen ze stanoviště č. 1) bylo mj. zjištěno:
 - sdružená páka jízdního kontroléru byla v poloze „0“;
 - ovladač průběžné (nepřímočinné) brzdy byl v poloze „Závěr“;
 - přepínač směru jízdy v poloze „Vpřed“;
 - manometr tlaku vzduchu v napájecím potrubí indikoval hodnotu 9,2 bar (žlutá ručička);
 - manometr tlaku vzduchu v hlavním potrubí indikoval hodnotu 0,8 bar (červená ručička);
 - barevně zvýrazněné úrovně na stupnici tlaku manometru (žlutě 5 bar, červeně 10 bar) neodpovídaly příslušným barvám ručiček a popisu pod manometrem;

- manometr tlaku vzduchu v brzdových válcích indikoval hodnotu cca 2,0, resp. 2,6 bar;
- na displeji vozidlové radiostanice byl navolen vlak č. 7185 na síti GSM-R CZ;
- na stanovišti se nacházel mj. tabelární jízdní řád pro vlak Os 7185;
- na stanovišti strojvedoucího se nacházela „Kniha předávky“ s uvedením převzetí jednotky vlaku Os 7191 v žst. Letohrad s uvedením vykonání zkoušky brzdy na jednotce v 6:20 h dne 4. 8. 2024;
- stanoviště bylo vybaveno čelní kamerou zabírající prostor před DV.
- motorová jednotka nebyla vybavena mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS.

Povětrnostní podmínky: noční doba, jasno, +17 °C, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: přímá staniční kolej u nástupiště žst. Jablonné nad Orlicí.

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce.

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 přerušení provozu od 21:13 h dne 4. 8. 2024 do 2:25 h dne 5. 8. 2024.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí PPV Lichkov, zaměstnankyně SŽ.

Dopravce (LET):

- strojvedoucí vlaku Os 7180, zaměstnanec LET;
- strojvedoucí vlaku Os 7185, zaměstnanec LET.

Ostatní osoby, svědci:

- stevardka vlaku Os 7180, zaměstnankyně LET;
- stevardka vlaku Os 7185, zaměstnankyně LET.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí, byla SŽ.

Dopravcem vlaků Os 7180 a Os 7185 byl Leo Express Tenders, s.r.o., se sídlem Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem LET dne 3. 5. 2022, s účinností ode dne zveřejnění v registru smluv dne 10. 5. 2022.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Os 7180	Motorová jednotka Coradia LINT 41:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	42	HDV v čele jednotky	95 54 5 846 780-5	R
Počet náprav:	6	HDV 2	95 54 5 846 280-6	R
Hmotnost (t):	80			
Potřebná brzdicí procenta (%):	82			
Skutečná brzdicí procenta (%):	125			
Chybějící brzdicí procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	90			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 7180:

- držitelem všech DV byl LET.

HDV 846 780-5 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu Mirel Rm2 M.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 21:12:23 h vlak zastavil v žst. Jablonné nad Orlicí u nástupiště na SK č. 1 před návěstidlem Lc1;
- 21:12:25 – 21:12:38 h registrace otevření dveří pro výstup a nástup cestujících;
- 21:13:06 h rozjezd vlaku a následně dosažení maximální rychlosti 40 km.h⁻¹;
- 21:13:33 h bylo zavedeno provozní brzdění;
- 21:13:42 h po ujetí dráhy 214 m od rozjezdu vlak zastavil;
- 21:55:00 h za stání jednotky bylo zavedeno rychločinné brzdění.

Po zastavení jednotky bylo zavedeno rychločinné brzdění a došlo k přestavení ovladače průběžné (nepřímochinné brzdy) do polohy „Závěr“ a kontroléru do polohy „0“, ve kterých

byly nalezeny v době ohledání místa MU. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

Vlak:	Os 7185	Motorová jednotka Coradia LINT 41:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	42	HDV v čele jednotky	95 54 5 846 284-8	R
Počet náprav:	6	HDV 2	95 54 5 846 784-7	R
Hmotnost (t):	80			
Potřebná brzdicí procenta (%):	82			
Skutečná brzdicí procenta (%):	125			
Chybějící brzdicí procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 7185:

- držitelem všech DV byl LET.

HDV 846 284-8 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu Mirel Rm2 M.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 21:09:21 h vlak zastavil na zastávce Verměřovice;
- 21:09:45 h vlak odjel ze zastávky Verměřovice a následně zrychlil na maximální rychlost 84 km.h⁻¹;
- 21:13:07 h vlak zpomalil na rychlost 42 km.h⁻¹ při jízdě kolem vjezdového návěstidla S (návěstidlo doplněné indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) a dále zrychlil na dráze 68 m na rychlost 50 km.h⁻¹;
- 21:13:56 h při rychlosti 23 km.h⁻¹ bylo zavedeno rychločinné brzdění;
- 21:14:01 h po ujetí dráhy 17 m od zahájení rychločinného brzdění vlak zastavil.

Po zastavení jednotky došlo k přestavení ovladače průběžné (nepřímocinné brzdy) do polohy „Závěr“ a kontroléru do polohy „0“, ve kterých byly nalezeny v době ohledání místa MU. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Jablonné nad Orlicí byla elektrifikovaná napěťovou soustavou 3 kV, v místě MU s traťovou rychlostí 90 km.h⁻¹. Ostrovní nástupiště u SK č. 1 je v přímém směru. Trať v místě MU byla ve směru jízdy vlaku Os 7180 vedena přímým směrem a navazujícím levým obloukem o poloměru 450 m v odřezu a klesala 4,06 ‰. Na levé straně ve směru jízdy vlaku byla vedena terénním zářezem, na pravé straně tvořila vyvýšený násep nad pozemní komunikací. Kolejnice typu R65 byly namontovány na pražcích SB8.

Žst. Jablonné nad Orlicí byla vybavena SZZ 3. kategorie dle SŽ TNŽ 34 2620 typu ESA 11 s panely EIP s ovládáním z JOP. SZZ mělo platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, vydaný DÚ, ev. číslo PZ 2334/08-E.45 ze dne 26. 11. 2008 s platností na dobu neurčitou.

Ovládání zabezpečovacího zařízení v úseku Dolní Lipka (mimo) – Lichkov – Těchonín – Jablonné nad Orlicí – Letohrad – Lanšperk – Ústí nad Orlicí (mimo) je prováděno z JOP pro DOZ na CDP Praha nebo na pracovišti PPV v žst. Lichkov. V době vzniku MU bylo SZZ žst. Jablonné nad Orlicí ovládáno výpravčí PPV Lichkov.

Analýzou dat zaznamenaných technologickým počítačem 3 SZZ žst. Jablonné nad Orlicí, po zohlednění časové odchylky -1 s mezi časem zaznamenaným SZZ žst. Jablonné nad Orlicí a reálným časem, bylo zjištěno:

- 20:51:53 h udělení traťového souhlasu pro jízdu vlaku Os 7185 ze žst. Letohrad do žst. Jablonné nad Orlicí včetně volnosti trati;
- 20:53:56 h postavení vlakové cesty pro vlak Os 7180 na SK č. 1, na vjezdovém návěstidle L žst. Jablonné nad Orlicí rozsvícena návěst „Výstraha“;
- 20:54:05 h přestavení výhybky č. 4 do mínusové polohy (poloha pro jízdu vlaku Os 7185 na SK č. 2) na pokyn výpravčí PPV Lichkov;
- 21:01:57 h postavení vlakové cesty pro vlak Os 7185 na SK č. 2, na vjezdovém návěstidle S (doplněné indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) žst. Jablonné nad Orlicí rozsvícena návěst „Rychlost 40 km/h a výstraha“;
- 21:11:25 h vlak Os 7180 minul vjezdové návěstidlo L a vjel do žst. Jablonné nad Orlicí;
- 21:11:55 h vlak Os 7180 obsadil kolejový úsek SK č. 1;
- 21:12:56 h výpravčí PPV Lichkov zadala povel k předběžnému uzavření přejezdu v km 98,475;
- 21:13:04 h výpravčí PPV Lichkov zadala povel k postavení vlakové cesty pro vlak Os 7185 ze SK č. 2 na traťovou kolej ve směru k žst. Lichkov;
- 21:13:08 h vlak Os 7185 minul vjezdové návěstidlo S a vjel do žst. Jablonné nad Orlicí;
- 21:13:10 h postavení vlakové cesty pro vlak Os 7185 ze SK č. 2 na traťovou kolej ve směru k žst. Lichkov, na cestovém návěstidle Sc2 (doplněné indikátorovou tabulkou s číslicí „5“) žst. Jablonné nad Orlicí rozsvícena návěst „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“;
- 21:13:33 h došlo k obsazení úseku V4, vlak Os 7180 vjel za cestové návěstidlo Lc1 v poloze „Stůj“;
- 21:13:35 h vlak Os 7185 obsadil kolejový úsek SK č. 1a;
- 21:13:41 h vlak Os 7185 uvolnil kolejový úsek V5;
- 21:13:42 h zadána žádost o udělení traťového souhlasu pro jízdu vlaku Os 7180 ze žst. Jablonné nad Orlicí do žst. Letohrad;
- 21:13:42 h byl uvolněn závěr kolejového úseku V5.

Z dat SZZ mj. vyplývá:

- z rozboru zaznamenaných dat vyplývá, že zabezpečovací zařízení vykazovalo před vznikem MU a v době jejího vzniku normální činnost;
- vlaková cesta pro vlak Os 7185 byla postavena normální obsluhou SZZ;

- na cestovém návěstidle Lc1 byla po celou dobu návěst „Stůj“ až do zastavení obou vlaků;
- z důvodu nedovolené jízdy vlaku Os 7180 kolem návěstidla Lc1 s návěstí „Stůj“ došlo k obsazení úseku V4, který se nachází mezi návěstidlem Lc1, Lc2 a Se5 a zahrnuje obvod výhybky č. 4. Při obsazení výhybkového kolejového úseku dojde k červenému probarvení větve výhybky v tom směru, do kterého byla výhybka původně postavena, a nikoli větve výhybky přímo za projetým návěstidlem. Toto je však obecně (bez ohledu na typ zařízení pro zjišťování volnosti kolejového úseku) normální činnost daného typu SZZ.

Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ žst. Jablonné nad Orlicí vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba byly prováděny v předepsaných intervalech. Dne 4. 8. 2024 nebyla na SZZ evidována žádná porucha.

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

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

- strojvedoucí vlaku Os 7180 – Zápis se zaměstnancem:
 - řídil vlak Os 7180 ze zastávky Mlýnický Dvůr do žst. Ústí nad Orlicí. Na směnu nastoupil v 18:55 h v žst. Letohrad. Před směnou měl odpočinek v délce 23 h;
 - po výpravě vlaku (pozn. DI: ve smyslu vnitřního předpisu SŽ D1 se nejednalo o výpravu vlaku, ale o postup dopravce před uvedením vlaku do pohybu, dopravce LET ale tento postup ve vnitřním předpisu LET-POP výpravou vlaku nazývá) ve stanici Jablonné nad Orlicí centrálně zajistil dveře. Uvedl, že se plně nesoustředil na situaci před vlakem, protože nešel posunout průběh jízdy s časy dojezdů do stanice na displeji informačního systému;
 - automaticky se s vlakem Os 7180 rozjel a nezkontroloval si pohledem návěstidlo Lc1, že návěstilo „Stůj“, si všiml cca 10 m před ním a ihned začal brzdit;
 - po zastavení volal dispečerovi (výpravčí PPV Lichkov), které sdělil, co se přihodilo. Po ukončení hovoru viděl protijedoucí vlak a začal dávat světly návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, v té době mu již volal dispečer Leo Expressu;
 - dále přijela jako první PČR a podstoupil detalkoholovou zkoušku s negativním výsledkem. Poté přijel vyšetřovatel SŽ a HZS, kteří evakovali cestující, a kriminální policie, která s ním provedla zápis. Pak se čekalo na příjezd DI;
 - po ohledání místa MU DI pomohl spojit jednotky, které byly staženy do žst. Králíky. Dále již nepokračoval ve své směně;
 - dále uvedl, že na stanovišti byl sám, v žst. Jablonné nad Orlicí zastavil ve vzdálenosti cca 40 – 50 m od návěstidla Lc1. Při jízdě před vznikem MU neregistroval žádný problém s funkčností brzd na jednotce vlaku Os 7180. Výpravčí PPV Lichkov mu po vzniku MU sdělila, že má zůstat stát, a pravděpodobně informovala CDP Praha.

- strojvedoucí vlaku Os 7180 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - od 1. 7. 2024 začal jezdit samostatně. Od vzniku MU pracuje na dílnách a práci strojvedoucího nevykonává. Nepracuje jako strojvedoucí ani v jiné profesi u jiného zaměstnavatele;
 - vlak Os 7180 vedl v rámci turnusu a před směnou měl dostatečný odpočinek, který čerpal doma, a během směny dne 4. 8. 2024 čerpal odpočinek v přestávkách mezi výkony v rámci turnusové skupiny;
 - při nástupu na směnu dne 4. 8. 2024 se cítil dostatečně fyzicky i duševně odpočatý. Při nástupu do směny nedošlo k žádným mimořádnostem, nebyl ničím ani někým rozrušen a nedošlo ani k žádnému konfliktu při nástupu a během směny. Na DV se neprojevily během směny žádné závady ani poruchy;
 - na otázku, jak často na této trati jezdil, a pokud pravidelně, jestli může popsat, jakým způsobem probíhaly obvykle jízdy osobních vlaků přes žst. Jablonné nad Orlicí ve směru do žst. Králíky a i při cestě zpět ve směru do žst. Letohrad (myšleno vjezd, místo zastavení, postavení návěstidel, apod.), uvedl, že v žst. Jablonné nad Orlicí se pravidelně křížovalo v obou směrech jízdy, směrem na žst. Letohrad jízdou přes 1. SK, směrem na Lichkov jízdou přes 3. SK, pokud nedocházelo k mimořádnostem. Jezdil zde v rámci turnusové skupiny;
 - žst. Jablonné nad Orlicí z pohledu umístění hlavních návěstidel v kolejišti znal dobře, na návěstidlo Lc1 nebyla zhoršená viditelnost. Na jakou návěst vjížděl do žst. Jablonné nad Orlicí a jaká návěst byla na návěstidle Lc1 před zastavením vlaku Os 7180 na SK č. 1, si již nevzpomínal;
 - na návěstidlo Lc1 se před tím, než se s vlakem Os 7180 rozjel, určitě nepodíval. S vlakem Os 7180 se ze žst. Jablonné nad Orlicí rozjel na základě výpravy vlaku (pozn. DI: výprava vlaku ve smyslu vnitřního předpisu LET-POP; výprava vlaku ve smyslu vnitřního předpisu SŽ D1 neproběhla);
 - měl trochu zpoždění a díval se na informační systém, kolik má zpoždění. Věnoval se více informačnímu systému než tomu, čemu se věnovat měl. Nemyslí si, že by se závady na informačním systému vyskytovaly často. Občas se však stalo, že se informace neposunuly, jako v tomto případě. Systém je sladěn s GPS.
- stevardka vlaku Os 7180 – Zápis se zaměstnancem:
 - měla směnu na vlaku Os 7180. Ve 21:13 h odjeli ze žst. Jablonné nad Orlicí a chvíli na to strojvedoucí nečekaně zabrzdil. Po zastavení šla za strojvedoucím na stanoviště zjistit, co se stalo, a dále tam s ním byla, než vše zavolal dispečerům;
 - cestujících se zeptala, zda jsou v pořádku. Kolem desáté hodiny přijela PČR, dva policisté, kteří šli do vlaku, od všech si vyžádali osobní informace a dali cestujícím informaci o tom, co se stalo;
 - zavolala dispečerce LET a dozvěděla se, že přijedou hasiči, evakuují cestující a dále je odveze autobus. Toto oznámila cestujícím;

- hasiči přijeli asi ve 22:20 h, dále přijela další složka PČR a na cestě byla i DI z Brna. Kolem vlaku chodilo několik lidí, policie, hasiči, zaměstnanec SŽ a poté i televize;
- cca kolem 23:00 h hasiči evakuovali cestující a odvezl je autobus. Omylem zůstala ve vlaku, protože když zrovna hasiči vyváděli cestující, byla na stanovišti strojvedoucího;
- dále uvedla, že před odjezdem byla provedena standardní výprava vlaku (pozn. DI: výprava vlaku ve smyslu vnitřního předpisu LET-POP; výprava vlaku ve smyslu vnitřního předpisu SŽ D1 neproběhla), v době zastavení vlaku (vzniku MU) byla u cestujících a prodávala jízdenky.
- strojvedoucí vlaku Os 7185 – Zápis se zaměstnancem:
 - vedl vlak Os 7185 ze žst. Ústí nad Orlicí do žst. Králíky. Vlak měl mírné zpoždění, na vjezdovém návěstidle do žst. Jablonné nad Orlicí vjížděl na návěst „50 km/h a výstraha“ (pozn. DI: rychlost 40 km/h a výstraha, indikátorová tabulka s číslicí 5 na vjezdovém návěstidle S umožňovala strojvedoucímu jet v obvodu výhybek rychlostí 50 km.h⁻¹);
 - pokračoval kolem návěstidla rychlostí cca 50 km.h⁻¹, po projetí oblouku uviděl za výhybkou čelo vlaku, začal rychločinně brzdit a dobrzdil provozním brzděním cca 10 m před staničením v km 99,0. Poté jej proti stojícímu vlaku problikl dálkovým světlem;
 - cca ve 21:16 h se pokoušel neúspěšně volat vysílačkou dispečera „2“ CDP, poté ve 21:18 h volal telefonicky na CDP a dozvěděl se, že vlak ze žst. Jablonné nad Orlicí projel návěstidlo a došlo ke vzniku MU. Dále se jej z CDP dotazovali, kde stojí s vlakem, jestli projel až k nástupišti. Sdělil na CDP, že není u nástupiště, že protijedoucí vlak stojí za námezdníkem ve vlakové cestě pro vlak Os 7185;
 - uvedl, že mu přišlo, že na CDP neví, jak daleko dojel a že je už v jeho vlakové cestě. Poté mu bylo sděleno, že má čekat a že to bude vyšetřovat DI;
 - mezitím volala stevardka dispečera LET, dále přijela PČR, SŽ, hasiči kvůli evakuaci cestujících a na závěr inspektor DI. Dále několikrát komunikoval s dispečerkou LET o dalším řešení situace.
- stevardka vlaku Os 7185 – Zápis se zaměstnancem:
 - měla směnu na vlaku Os 7185 do Králíků jako stevard. Cesta probíhala až do žst. Jablonné nad Orlicí standardně. Na vjezdu do stanice vlak zastavil, šla se informovat proč zastavili, a ze stanoviště strojvedoucího viděla vlak stojící před nimi;
 - okamžitě volala dispečerovi a oznámila mu danou situaci. Ve vlaku cestovalo asi 15 cestujících, převážně do žst. Králíky;
 - dále čekali na příjezd hasičů a PČR. Z cestujících nebyl nikdo zraněn a průběžně je informovala o situaci. Cca po dvou hodinách provedli hasiči evakuaci cestujících do žst. Jablonné nad Orlicí, kde byla zajištěna náhradní přeprava autobusy do žst. Králíky a Ústí nad Orlicí.

- výpravčí PPV Lichkov – Zápis se zaměstnancem:
 - po zastavení vlaku Os 7180 v žst. Jablonné nad Orlicí postavila vlakovou cestu pro vlak Os 7185 ve směru od žst. Letohrad na SK č. 2;
 - dále sledovala jízdu vlaku Os 7185 na monitoru JOP. Po uvolnění traťové koleje vlakem Os 7185 otočila traťový souhlas a podržela si uzavření železničního přejezdu v km 98,475;
 - na monitoru JOP jí poté připadalo, že vlak Os 7185 se nepohybuje a ihned poté jí zavolal strojvedoucí vlaku Os 7180, že projel kolem návěstidla Lc1 a bezpečně zastavil před vlakem Os 7185.

Prostor v žst. Jablonné nad Orlicí byl monitorován kamerovým systémem se záznamem. Z rozboru těchto záznamů, které byly v rámci šetření poskytnuty DI, vyplývá:

- kamera K1, která snímala část prostoru nad ostrovním nástupištěm směrem k žst. Lichkov (mimo jiné i místo zastavení vlaku Os 7180), včetně cestového návěstidla Sc2:
 - 21:12:22 h u ostrovního nástupiště u 1. SK zastavil vlak Os 7180 jedoucí ve směru od žst. Lichkov;
 - 21:12:26 h dva cestující na nástupišti nastoupili do motorové jednotky;
 - 21:12:30 h započaly činnosti zaměstnanců dopravce spojené s odjezdem vlaku Os 7180 (pozn. DI: výprava vlaku ve smyslu vnitřního předpisu LET-POP; výprava vlaku ve smyslu vnitřního předpisu SŽ D1 neproběhla);
 - 21:12:43 h dveře motorové jednotky vlaku Os 7180 se uzavřely;
 - 21:13:06 h rozjezd vlaku Os 7180;
 - 21:13:09 h rozsvícení návěsti „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“ na návěstidle Sc2 (postavení odjezdové vlakové cesty pro vlak Os 7185 ze SK č. 2);
- kamera K4, která snímala část prostoru nad ostrovním nástupištěm směrem k žst. Letohrad, včetně cestových návěstidel Lc1 a Lc2:
 - 21:13:18 h v záběru kamery se objevil rozjíždějící se vlak Os 7180;
 - 21:13:31 h kolem cestového návěstidla Lc1 s návěstí „Stůj“ projel vlak Os 7180, který odjížděl směrem k žst. Ústí nad Orlicí;
 - 21:13:37 h na záběru kamery se objevil vlak Os 7185, který vyjel z oblouku a vjížděl do žst. Jablonné nad Orlicí. Na cestovém návěstidle Lc1 svítila stále návěst „Stůj“;
 - 21:13:41 h vlak Os 7180 zastavil před výhybkou č. 4 a po chvíli bylo zřetelné dávání návěsti strojvedoucím vlaku Os 7180 „Stůj, zastavte všemi prostředky“ protijedoucímu vlaku;
 - 21:14:00 h protijedoucí vlak Os 7185 zastavil.

Jednotka vlaku Os 7180 byla vybavena kamerou umístěnou v kabině strojvedoucího, která snímala prostor před čelem vlaku. Z rozboru těchto záznamů, na kterých není časová značka a které byly v rámci šetření poskytnuty DI, vyplývá:

- vlak zastavil v žst. Jablonné nad Orlicí, po 43 s se rozjel, na návěstidle Lc1 svítila návěst „Stůj“;
- za dalších 27 s od rozjezdu došlo k jízdě kolem návěstidla Lc1, na kterém svítila stále návěst „Stůj“;
- za dalších 5 s byla již vidět světla protijedoucího vlaku Os 7185;
- za dalších 6 s byla dávana strojvedoucím vlaku Os 7180 návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“;
- za dalších 18 s protijedoucí vlak Os 7185 zastavil.

Jednotka vlaku Os 7185 byla vybavena kamerou umístěnou v kabině strojvedoucího, která snímala prostor před čelem vlaku. Z rozboru těchto záznamů, na kterých není časová značka a které byly v rámci šetření poskytnuty DI, vyplývá:

- vlak vjel za vjezdové návěstidlo S do žst. Jablonné nad Orlicí;
- za dalších 28 s projel v opačném směru kolem odjezdového návěstidla L1a a vjel na SK č. 1a;
- za další 3 s byla již vidět světla vlaku Os 7180;
- za dalších 6 s byla dávana návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“ strojvedoucím vlaku Os 7180;
- za dalších 17 s vlak Os 7185 zastavil.

Přepis komunikace výpravčí PPV Lichkov – strojvedoucí vlaku Os 7180:

Začátek hovoru : 4. 8. 2024, 21:14:58 h		Délka nahrávky: 68 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
výpravčí PPV Lichkov	Pohotovostní výpravčí pro úsek Lichkov – Lanšperk. Příjem.	
strojvedoucí	Tady je vlak 7180, na odjezdovém návěstidle jsem projel červenou.	
výpravčí PPV Lichkov	A já tady to mám všecko v pořádku?	
strojvedoucí	Takže co, mám se vrátit?	
výpravčí PPV Lichkov	Vy jste jako za tím cestovým?	
strojvedoucí	No, za peronem co je hned, za cestovým ano.	
výpravčí PPV Lichkov	A já to mám normálně postavený, tak jak to je? No tak to je hezký no.	
strojvedoucí	Takže co, mám se vrátit nebo ne?	
výpravčí PPV Lichkov	Ne ne, vůbec nehejbejte se, zůstaňte tam, jo.	
strojvedoucí	No přede mnou stojí teďka vlak, kterej měl vjíždět do stanice.	
výpravčí PPV Lichkov	No, já vím no, tak je to teda projetí návěstidla, i když mně se to tady jeví normálně teda, no.	

strojvedoucí	Takže co, mám se vrátit do stanice nebo na, ať může ten vlak pokračovat, co je přede mnou?
výpravčí PPV Lichkov	Ne, jestli jste projel návěstidlo, tak zůstaňte stát, jo.
strojvedoucí	Dobře.
výpravčí PPV Lichkov	Tak jo, zatím konec.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Strojvedoucí vlaku Os 7180 nastoupil na směnu v den vzniku MU v žst. Letohrad. Nejdříve vedl vlak Os 7191 ze žst. Letohrad s pravidelným odjezdem v 19:07 h do zastávky Mlýnský Dvůr, pravidelný příjezd ve 20:09 h. Odtud jednotka pokračovala jako vlak Os 7180 s pravidelným odjezdem ve 20:24 h, cílovou stanicí vlaku byla žst. Ústí nad Orlicí. Až do žst. Jablonné nad Orlicí probíhala jízda vlaku Os 7180 standardně, do žst. Jablonné nad Orlicí vjížděl na návěst „Výstraha“ na vjezdovém návěstidle L a ve 21:12:22 h zastavil u ostrovního nástupiště na 1. SK.

Nedovolené jízdě vlaku Os 7180 za návěstidlo Lc1 v čase 21:13:31 h předcházely v době jeho pravidelného odjezdu ze žst. Jablonné nad Orlicí (po ukončení nástupu a výstupu cestujících) ve 21:12:30 h strojvedoucím zahájené postupy pro odjezd vlaku ze stanice (strojvedoucí vzpažil ruku šikmo vzhůru z okna svého stanoviště), vlak Os 7180 nebyl v tuto dobu vypraven ve smyslu vnitřního předpisu SŽ D1 a na cestovém návěstidle Lc1 svítila návěst „Stůj“. Strojvedoucí převzal návěst „*Pohotovi k odjezdu*“ od stevardky, která dala tuto návěst strojvedoucímu z prostoru posledních nástupních dveří jednotky, uzavřel centrálně ovládané nástupní dveře jednotky a ve 21:13:06 h se s vlakem Os 7180 nedovoleně rozjel.

Při jízdě si před cestovým návěstidlem Lc1 svou chybu uvědomil, zahájil brzdění a zastavil vlak Os 7180 v prostoru výhybky č. 4. Poté, co protijedoucí vlak Os 7185 vyjel z oblouku v zářezu a strojvedoucí vlaku Os 7180 jej spatřil, návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“ informoval strojvedoucího protijedoucího vlaku o zastavení vlaku Os 7180 v jeho vlakové cestě a protijedoucí vlak Os 7185 zastavil před výhybkou č. 4, resp. v úrovni návěstidla Se5.

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

- 21:13 h vznik MU;
- 21:14 h strojvedoucí vlaku Os 7180 ohlásil vznik MU výpravčí PPV Lichkov;
- 21:18 h komunikace výpravčí PPV Lichkov se strojvedoucím vlaku Os 7180 o stavu na místě MU a postavení DV;
- 21:19 h výpravčí PPV Lichkov ohlásila vznik MU dle ohlašovacího rozvrhu na CDP Praha;
- 21:22 h vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil MU na O18 SŽ;
- 21:30 h ohlášení vzniku MU dispečerem CDP Praha na IZS;

- 21:50 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 02:25 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 02:25 h úplné obnovení provozu.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval ve 21:30 h, tj. 17 min po vzniku MU, dispečer CDP Praha.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- HZS SŽ, jednotka požární ochrany Česká Třebová;
- PČR, Služba kriminální policie a vyšetřování, Územní odbor Ústí nad Orlicí.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení a zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze, umožňoval provozování dráhy a drážní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, jinými právními předpisy a osvědčeními dopravce a byl dodržován.

Provozovatel dráhy je dále povinen zajistit, aby osoba řídící drážní dopravu (výpravčí PPV Lichkov) při řízení drážní dopravy, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., jednala podle příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ.

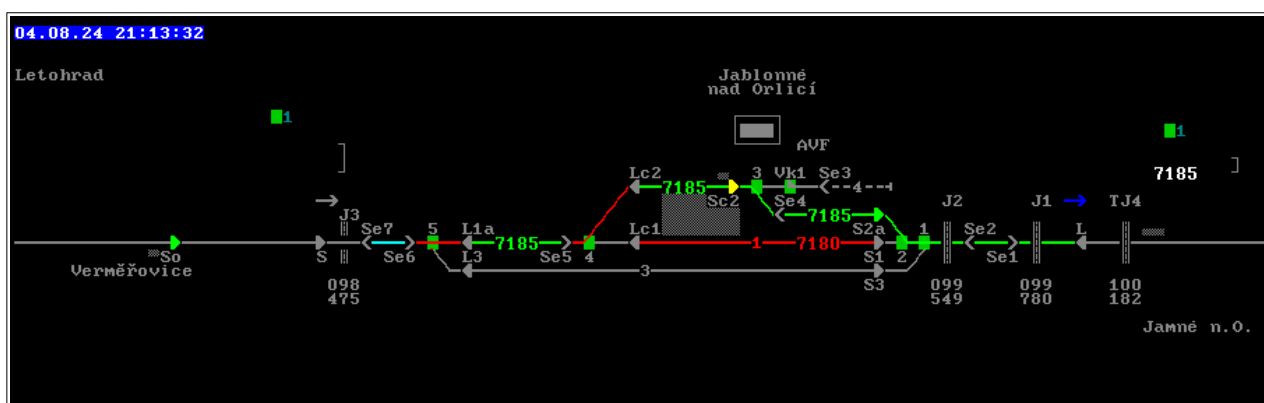
Provozovatel dráhy stanovil ve vnitřním předpisu SŽ D1 postupy dle ustanovení § 14 odst. 1, § 15 odst. 1 písm. a), c) a § 15 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., tj. aby osoba řídící drážní dopravu mj. zajistila řízení drážní dopravy dle jízdního řádu při využití závislostí vyplývajících z činnosti provozovaného zabezpečovacího zařízení, zajistila že vlaková cesta pro danou jízdu vlaku není obsazena jinými drážními vozidly, že není povolena jízda jiného drážního vozidla, která by se s danou vlakovou cestou stýkala nebo ji křížila, a že vjezd vlaku do dopravního s koleje rozvětvením bude povolen, jen je-li vlaková cesta správně postavena a volná.

Dle zaznamenaných dat SZZ žst. Jablonné nad Orlicí byla po obsluze výpravčí PPV Lichkov postavena ve 20:53:56 h vlaková cesta pro vlak Os 7180 od vjezdového návěstidla L na SK č. 1 a ve 20:54:05 h byla přestavena výhybka č. 4 do odbočného směru (ve směru jízdy vlaku Os 7185). Ve 21:01:57 h byla postavena vlaková cesta pro vlak Os 7185 od vjezdového návěstidla S na SK č. 2.

Ve 21:11:25 h vjel vlak Os 7180 kolem vjezdového návěstidla L do žst. Jablonné nad Orlicí a ve 21:11:55 h obsadil úsek SK č. 1. Výpravčí PPV Lichkov poté ve 21:13:04 h provedla úkony pro postavení odjezdové vlakové cesty pro následnou jízdu vlaku Os 7185 ze žst. Jablonné nad Orlicí. Vlak Os 7185 vjel ve 21:13:08 h kolem vjezdového návěstidla S do žst. Jablonné nad Orlicí a v čase 21:13:35 h obsadil kolejový úsek SK č. 1a, a to jen dvě sekundy poté, co vlak Os 7180 obsadil v čase 21:13:33 h kolejový úsek V4 za návěstidlem Lc1, když kolem něj nedovoleně projel.

Dle čl. 313 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1 má výpravčí za povinnost sledovat vývoj dopravní situace a polohu vlaků na trati. Ve stanici, v níž se mají vlaky předjíždět nebo křížovat, se musí včas informovat o délce, popř. i hmotnosti křížujících nebo předjížděných vlaků.

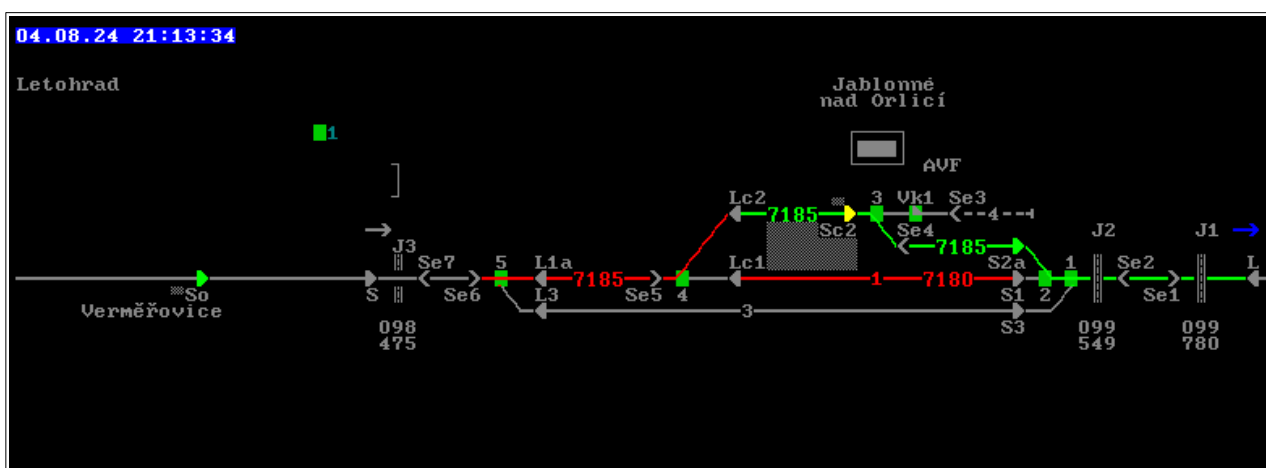
Pokud by výpravčí PPV Lichkov na JOP nepřetržitě sledovala vlakovou cestu vybavovanou vlakem Os 7185, zaregistrovala by obsazení úseku V4 před obsazením úseku SK č. 1a, který tomuto úseku ve vlakové cestě pro vlak Os 7185 předcházela. Obsazené úseky v postavené vlakové cestě pro vlak Os 7185 na sebe tedy nenavazovaly, z čehož by bylo možné dovodit nestandardní situaci (viz obr. č. 2). Tento stav bylo však možné na reliéfu pozorovat pouze cca 2 s (od 21:13:33 h do 21:13:35 h).



Obr. č. 2: Obsazení úseku V4 za cestovým návěstidlem Lc1 s návěstí „Stůj“ jízdou vlaku Os 7180 a vznik MU.
Zdroj: DI

Následně bylo možné pozorovat situaci, kdy byly současně obsazeny úseky V5 a V4 a SK č. 1a. Tyto úseky na sebe sice navazovaly, ale s ohledem na délku vlaku Os 7185 by bylo možné z jejich současného obsazení dovodit nestandardní situaci (viz obr. č. 3). Tento stav bylo však možné na reliéfu pozorovat pouze cca 7 s (od 21:13:35 h do 21:13:42 h).

Výpravčí PPV Lichkov před vznikem MU naposledy obsloužila SZZ ve 21:13:04 h, tj. 4 s před vjezdem vlaku Os 7185 do žst. Jablonné nad Orlicí, a po jeho vjezdu prováděla úkony spojené s odjezdem vlaku Os 7180 (žádost o traťový souhlas) až ve 21:13:42 h. Bezprostředně předtím (od 21:13:33 h až do času obsluhy ve 21:13:42 h) bylo možné pozorovat výše uvedené nestandardní situace. Naopak po uvedené obsluze (konečné zobrazení vývoje dopravní situace v žst. Jablonné nad Orlicí) již na monitoru JOP nebylo nic nestandardního a vznik MU již nebylo možno rozpoznat.



Obr. č. 3: Nestandardní obsazení SK č. 1a a úseku V5 a V4 vlakem Os 7185 s ohledem na délku vlaku (42 m) a délku koleje č. 1a (208 m).
Zdroj: DI

Pohledem na monitor JOP na konečné zobrazení reliéfu SZZ po zastavení vlaků, resp. uvolnění úseku V5, obsazení úseku SK č. 1a a úseku V4, kdy bylo stále indikováno obsazení SK č. 1 vlakem Os 7180 (vlak Os 7180 neprojel všemi nápravami přes počítač náprav za návěstidlem Lc1), již nebyla výpravčí PPV Lichkov schopna situaci posoudit (resp. dovodit z reliéfu SZZ vznik MU) a při ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 7180 poukazovala na bezporuchový stav SZZ a běžnou indikaci odpovídající postupnému obsazování kolejových úseků vlakové cesty pro vlak Os 7185. V té době byla vlakem Os 7185 obsazena SK č. 1a a vlakem Os 7180 kolejový úsek výhybky č. 4 (neprojeté vlakové cesty vlakem Os 7185) a SK č. 1. Nicméně výpravčí PPV Lichkov, pokud předtím posloupnost obsazování jednotlivých úseků nesledovala, přirozeně předpokládala, že kolejový úsek výhybky č. 4 je obsazený vlakem Os 7185. Výpravčí PPV Lichkov nemá za povinnost sledovat monitor JOP nepřetržitě a na nestandardní situaci nebyla prostřednictvím SZZ nijak upozorněna. Po tom, co výpravčí PPV Lichkov zaregistrovala, že není dále vlakem Os 7185 vybavovaná postavená vlaková cesta na SK č. 2, byl ohlášen vznik MU strojvedoucím vlaku Os 7180.

Výpravčí PPV Lichkov nemá za povinnost nepřetržitě sledovat záznamy z kamer umístěných v žst. Jablonné nad Orlicí. Pokud by výpravčí PPV Lichkov v danou chvíli sledovala kamery umístěné v prostoru nástupiště v žst. Jablonné nad Orlicí, měla by na jakoukoliv reakci při zjištění rozjížděcího se vlaku Os 7180, než začal strojvedoucí sám brzdit, dobu cca 27 s (viz rozbor kamerových záznamů v bodě 3.1.9). Nicméně jak vyplývá z vyjádření výpravčí PPV Lichkov, která zmínila v hovoru se strojvedoucím vlaku Os 7180, že zobrazení na monitoru SZZ žst. Jablonné nad Orlicí nevypovídalo o vzniku MU (viz bod 3.1.9 ZZ), tak se až do doby hovoru se strojvedoucím po MU na kamery nepodívala a na rozjížděcí se vlak nijak nereagovala.

Při šetření nebylo zjištěno porušení právních předpisů, vnitřních předpisů a technických norem, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, v příčinné souvislosti ani mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

Dopravce je podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se řídit pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy. Dopravce je podle ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. 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.

Dopravce je dále povinen zajistit, aby strojvedoucí vedl vlak takovým způsobem, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu, tj. uvedl DV do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy.

Dopravce stanovil jednotné technologické postupy týkající se postupu před uvedením vlaku do pohybu (dopravce LET tento postup ve vnitřním předpisu LET-POP nazývá výpravou vlaku), aby byla zachována bezpečnost při provozování drážní dopravy, cestujících i členů doprovodu vlaku, které jsou obsaženy mj. ve vnitřním předpisu LET-POP.

Strojvedoucí vlaku Os 7180 v době po ukončení nástupu a výstupu cestujících (v době pravidelného odjezdu vlaku ze žst. Jablonné nad Orlicí), i přes to, že nebyl výpravčím stanoveným způsobem ze stanice vypraven (ve smyslu vnitřního předpisu SŽ D1), nejednal v souladu s čl. 331 vnitřního předpisu SŽ D1 a zahájil dopravcem předepsaný postup před uvedením vlaku do pohybu (výpravu vlaku ve smyslu vnitřního předpisu LET-POP). Po obdržení návěsti „Pohotovi k odjezdu“ od člena vlakové čety – stevarda uzavřel dveře centrálním ovládáním, a i když na cestovém návěstidle Lc1 svítila návěst „Stůj“, která zakazovala jízdu vlaku, uvedl vlak do pohybu. Zároveň s odjezdem vlaku se věnoval i informačnímu systému pro cestující a prováděl manipulaci pro jeho nastavení, a když tuto činnost ukončil, všiml a uvědomil si, že na cestovém návěstidle Lc1 svítí návěst „Stůj“. Přestože zahájil brzdění, následnou jízdou nedovoleně projel za úroveň cestového návěstidla Lc1 a vjel do vlakové cesty postavené na SK č. 2 pro jízdu protijedoucího vlaku Os 7185.

Dopravce stanovil ve svém vnitřním předpisu LET-POP mj. povinnosti pro strojvedoucího související s odjezdem vlaku z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících. Se související problematikou je potřeba zmínit čl. 2 tohoto vnitřního předpisu, kde v bodě 1) bylo uvedeno: „*Aby nedocházelo k záměně a problémům mezi tímto předpisem dopravce LET a smluvně závaznými vnitřními předpisy provozovatelů drah, jsou zde vysvětleny vybrané pojmy a jejich souvislosti*“ a v bodě 7) „*Výprava vlaku je souhrn činností prováděný posádkou vlaku před odjezdem vlaku z místa zastavení pro nástup a výstup cestujících, sloužících k zajištění bezpečného odjezdu. Proces výpravy vlaku je dále popsán v tomto předpise.*“.

Dopravce stanovil v čl. 6 „Jízda vlaku“ vnitřního předpisu LET-POP povinnosti posádky vlaku za odjezdu vlaku a za pobytu vlaku ve stanici nebo na širé trati, kdy v bodě 9) určil mj. povinnosti pro zaměstnance ve funkci stevard související s odjezdem vlaku ze stanice, kdy tento očekává výpravu vlaku (myšleno ve smyslu vnitřního předpisu LET-POP), v bodě 10), že za výpravu vlaku zodpovídá celá posádka, a v bodě 11) byl vysvětlen postup výpravy vlaku dle vnitřního předpisu LET-POP, kdy jde o proces připravenosti vlaku k odjezdu, který zahajuje strojvedoucí třemi možnými způsoby.

Vyhláška č. 173/1995 Sb. upravuje povinnosti před odjezdem vlaku, kdy mj. nesmí vlak odjet z dopravní bez návěsti dovolující odjezd nebo bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy, tj. bez užití pojmu „výprava vlaku“. V části první přílohy č. 1 jsou poté uvedeny základní návěsti pro dráhu celostátní, regionální a na vlečce pro zajištění jednotné návěstní soustavy. V bodu 6 „Návěsti pro výpravu vlaku:“ jsou uvedeny základní návěsti určené jak pro odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy, tak jen pro osoby dopravce, které mají tento proces odjezdu vlaku z dopravní zajistit. Jak provozovatel dráhy, tak dopravce ve svých vnitřních předpisech SŽ D1 a LET-POP používají pojem „výprava vlaku“ vztažený k odjezdu vlaku z dopravní, dopravce pak tento pojem upřesňuje a popisuje, „aby nedocházelo k záměně a problémům“, jak je uvedeno ve výše uvedeném čl. 2 bodu 1) a dále upřesňuje v bodu 7), že jde o proces prováděný posádkou vlaku. Provozovatel dráhy proces výpravy vlaku vztahuje v kapitole 10 dílu 15 „Výprava a odjezd vlaku“ čl. 329 „Všeobecná ustanovení“ vnitřního předpisu SŽ D1 k výpravčímu a jeho povinnostem, resp. uvádí, jak výpravu provádí výpravčí. Dále provozovatel dráhy SŽ v čl. 329 odst. 8 vnitřního předpisu SŽ D1 stanovil, že každý dopravce musí svým předpisem stanovit pro doprovod vlaku postup před uvedením vlaku do pohybu, aby byla zachována bezpečnost cestujících i členů doprovodu vlaku při provozování drážní dopravy. Dopravce tyto postupy ve vnitřním předpisu stanovil a nazval je výpravou vlaku. Strojvedoucí, resp. vlakový doprovod, který je povinen se mimo jiné řídit i předpisy provozovatele dráhy, tak má pojem výpravy vlaku vymezen dvakrát, nicméně povinnosti stanovené výpravčímu a zaměstnancům dopravce jsou i v tomto stavu zřejmé.

Vyhláška č. 173/1995 Sb. v bodu 6 části první Přílohy č. 1 uvádí mimo jiné návěsti (určené výpravčímu a určené i zaměstnancům dopravce). Provozovatel dráhy a dopravce si oba zavedli pojem výprava vlaku, přičemž ve svých předpisech definovali, jak mají při výpravě vlaku jejich zaměstnanci postupovat. Využili k tomu mj. návěsti stanovené zmíněnou vyhláškou. Pojem výprava vlaku užívaný provozovatelem dráhy ani pojem výprava vlaku užívaný dopravcem není se zmíněnou vyhláškou v rozporu. Nicméně rozdíl mezi těmito pojmy ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy SŽ a dopravce LET považuje DI za nepřehledný s rizikem způsobení omylu u provozních zaměstnanců dopravce, byť formálně bylo toto riziko dopravcem LET usměrňováno (rozdíl byl ve vnitřním předpisu LET-POP přiznaný a vysvětlený). Z tohoto důvodu DI doporučuje posoudit pojem „výprava vlaku“ uvedený v obou předpisech a vyhodnotit, zda používání shodného výrazu pro rozdílné činnosti nepředstavuje zvýšené riziko, a v návaznosti na to případně zajistit úpravu pojmosloví.

Zjištění:

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:

„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;

- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:

„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;

- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;
- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná,“;
- § 35 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo zastavila vlak bezpečně před návěstěným místem,“;
- čl. 1.1. přílohy č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:
„před návěstí „Stůj“ musí každý vlak zastavit“;
- čl. 90 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Návěst Stůj na hlavním návěstidle jízdu vlaku zakazuje, ostatní návěsti (mimo návěst Posun dovolen) jízdu vlaku dovolují ...“;
- čl. 90 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Na hlavním návěstidle platném pro jízdu vlaku i posun, návěst Stůj zakazuje jízdu vlaku, PMD nebo posunového dílu.“;
- čl. 91 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje strojvedoucímu jízdu vlaku (PMD). ...“;
- čl. 329 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Žádný vlak nesmí odjet ze stanice (projet ve stanici) bez výpravy. Výpravu vlaku provádí výpravčí podle ustanovení této kapitoly.“;

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený článek do souvislosti s definičními:

 - čl. 329 odst. 2 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Výprava vlaků ve stanicích obsazených výpravčím se může uskutečnit návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku ...“;
 - čl. 12 odst. 3 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Pro účely organizování a řízení drážní dopravy je stanice s DOZ vždy považována za stanici obsazenou výpravčím.“;
- čl. 331 odst. 4 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Ve stanicích, kde je dovolena výprava vlaků z dopravní koleje návěstí hlavního návěstidla, se dále postupuje podle těchto ustanovení: vidí-li strojvedoucí, že hlavní návěstidlo platné pro dopravní kolej, na které stojí čelo vlaku, dovoluje odjezd vlaku (nebo tuto skutečnost zjistil z návěsti předchozího hlavního návěstidla, samostatné

předvěsti, opakovací předvěsti nebo z vlakového zabezpečovače), uvede po provedení dopravcem předepsaných úkonů vlak do pohybu;“;

- čl. 436 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Ve stanici za odjezdu a průjezdu vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná.“;

- čl. 10 odst. 5 bod a) první odrážka vnitřního předpisu dopravce LET-POP:

„Zajištění bezpečnosti vlaku před jízdou a během jízdy vlaku

Strojvedoucí vlaku odpovídá za zajištění technické a organizační bezpečnosti jím vedeného vlaku a osob (cestujících a zaměstnanců) v něm ze strany dopravce:

- *dodržováním vnitřních předpisů dopravce, smluvně závazných předpisů provozovatele dráhy, platných právních norem a návodů k obsluze zařízení (od výrobců zařízení), v rámci své odborné způsobilosti, při své činnosti;“;*

- čl. 10 odst. 6 vnitřního předpisu dopravce LET-POP:

„Provoz vlaků s přepravou cestujících

Organizace činnosti posádky vlaku při provozování drážní dopravy je stanovena tímto předpisem a dalšími vnitřními předpisy dopravce LET, jež mají strojvedoucí a stevardi ve znalosti, a v případě strojvedoucích také smluvně závaznými vnitřními předpisy provozovatelů pojižděných drah.“.

Zjištění v rámci vnitřních předpisů dopravce LET

Dopravce je podle ustanovení § 35 odst. 1 písm. a), b) a f) zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze, vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, vydávání a odnímání osvědčení strojvedoucího a změn údajů v něm uvedených a doby platnosti osvědčení strojvedoucího a při provozování drážní dopravy se řídit pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy. Dopravce je podle ustanovení § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. 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.

Ve smyslu § 33 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb. musí být zajištěno, aby pravidla provozování drážní dopravy (stanovující obsah činností dopravce při použití drážního vozidla, řízení drážního vozidla, sestavení a brzdění vlaku, doprovodu vlaku a označování drážních vozidel návěstmi) k zajištění činností, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci dopravce, byly obsahem jednotných technologických postupů, tj. zapracovány ve vnitřních předpisech dopravce.

V průběhu šetření předmětné MU dopravce LET předložil DI vnitřní předpisy. V těchto předpisech nebyly obsaženy všechny podmínky a pokyny pro řízení drážního vozidla uvedené v § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

DI obdržela vyjádření dopravce, ve kterém uvádí, že § 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. obsahuje značný výčet povinností, které musí být pro řízení drážního vozidla zajištěny. V odpovědi byly vyčleněny povinnosti související s předmětnou MU, tj. povinnosti dle § 35 odst. 1 písm. a), e), f) a h), kdy povinnosti dle písm. a) byly dopravcem doloženy (traťový úsek uveden v kartě znalosti tratě strojvedoucího). K povinnostem dle § 35 odst. 1 písm. e), f) a h) dopravce LET uvádí, že jsou součástí základních obecných znalostí, dovedností a postupů nezbytných pro řízení drážního vozidla. Jejich znalost prokázal strojvedoucí složením zkoušky dle § 46c zákona č. 266/1994 Sb. Prokázání všeobecné odborné způsobilosti pro řízení drážního vozidla a pro výkon činností strojvedoucího je jednou z podmínek pro vydání licence strojvedoucího. Dopravce LET vychází z tohoto systému odborné způsobilosti strojvedoucích a plnění uvedených povinností strojvedoucími zajišťuje prováděním pravidelné kontrolní činnosti.

Dále dopravce doplňuje, že v roce 2024 byl dokončen proces posuzování žádosti dopravce LET o vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti (JOB) Posuzování bylo Drážním úřadem ukončeno dne 29. 8. 2024 vydáním JOB s platností od 17. 9. 2024 do 16. 9. 2029.

Dopravce nemůže zahradit toto zjištění (nesplnění povinnosti stanovit jednotné technologické postupy strojvedoucímu vnitřním předpisem) konstatováním, že strojvedoucí složil zkoušky, resp. prokázal všeobecnou odbornou způsobilost pro řízení drážního vozidla a pro výkon činností strojvedoucího, čímž splnil jednu z podmínek pro vydání licence strojvedoucího ani poukazem na vydání osvědčení dopravce, neboť tyto skutečnosti nemají žádný vliv na splnění povinnosti dopravce podle § 33 a 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. Rovněž odborná literatura (JUDr. Jaroslav Soušek, JUDr. Kamil Watras, Ing. Přemysl Herejk, Ing. Miroslav Stehlík: „Prováděcí předpisy k zákonu o dráhách 2 s komentářem“, nakladatelství ANAG, 1995), obsahující mj. komentované vydání vyhlášky č. 173/1995 Sb.) uvádí k § 33 vyhlášky č. 173/1995 Sb., že *„Pravidly pro provozování drážní dopravy na dráze se rozumí podmínky pro použití drážního vozidla, pro řízení drážního vozidla, pro sestavení a brzdění vlaku, podmínky doprovodu vlaku a podmínky pro označování drážních vozidel návěstmi. Jde především o právní úpravu pravidel chování osob, zúčastněných při provozování drážní dopravy, tedy zpravidla zaměstnanců dopravce, společných pro všechny druhy drah. Podrobné pokyny pro zajištění jednotlivých činností při provozování drážní dopravy jsou obsaženy v technologických postupech, které jsou obsahem vnitřních předpisů dopravce. Tyto technologické postupy musí být vypracovány pro jednotlivé pracovní činnosti podle příslušných ustanovení této vyhlášky, ve kterých je věcně vymezen předmět požadované úpravy. Jde o vnitřní předpisy, které nemají obecně závazný právní charakter a jejich dodržování vyplývá z pracovně právního vztahu zaměstnance k zaměstnavateli (dopravci).“* a k § 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. uvádí, že *„Pro dráhu celostátní, dráhu regionální a vlečku jsou stanoveny základní podmínky pro řízení drážního vozidla, které nejsou určeny přímo osobě řídící drážní vozidlo a jejich dodržování musí dopravce zajistit u osoby řídící drážní vozidlo v rámci pracovně právního vztahu nebo vztahu obdobného. Proto je nutné, aby tyto povinnosti dopravce převzal, popřípadě podle místních podmínek i rozšířil nebo upřesnil ve svém vnitřním předpise a stanovil způsob kontroly jejich dodržování. Rozsah podmínek podle tohoto ustanovení však musí být vždy dodržen.“*

Ve vnitřních předpisech dopravce LET nebyla zapracována ustanovení vyplývající z vyhlášky č. 173/1995 Sb. týkající se povinností, které má dopravce přenést a zajistit jejich dodržování zaměstnanci, případně osobami ve smluvním vztahu, kteří vykonávají

funkci strojvedoucí, čímž nedodržel povinnosti stanovené § 33 odst. 1 a odst. 2 a § 35 odst. 1 této vyhlášky, když strojvedoucím nestanovil povinnosti, resp. jednotné technologické postupy vyplývající z těchto ustanovení. V dopravcem předložených vnitřních předpisech LET-POP, LET-ZVŘ a LET-SMS a ve vztažných předpisech SŽ nebyly mimo dopravcem uvedených povinností strojvedoucího dle odst. 1 písm. e), f) a h), které dopravce považuje za základní obecné znalosti, dovednosti a postupy, zjištěno ve vnitřních předpisech dopravce uvedení povinností pro jednání strojvedoucích ve smyslu § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. dle písm. i), j), k), l) a n).

Povinnosti dle § 35 odst. 1 písm. g), m), p), q) a s) jsou uvedeny jen ve vztažných předpisech SŽ, na které se dopravce LET pouze odkazuje. Strojvedoucí má tyto předpisy ve znalostech a určeno dodržování těchto vztažných předpisů. Takové řešení v tomto konkrétním případě není nedostatkem, nicméně obecně není vhodné, neboť dopravce může provozovat drážní dopravu na dráhách více provozovatelů, a proto by si měl své povinnosti plnit prostřednictvím vlastních jednotných technologických postupů a nikoliv se odkazovat na předpis konkrétního provozovatele dráhy.

Uvedené nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, neboť pravidla provozování drážní dopravy ve vztahu k zajištění podmínek pro vnímání návěstí a povinnosti zastavit vlak před návěstí „Stůj“ byla stanovena ve vnitřním předpisu SŽ D1 – viz zjištění výše, který měl strojvedoucí stanoven ve svých znalostech.

DI v souvislosti s tímto zjištěním vydává bezpečnostní doporučení, a to i vzhledem ke zjištění v souvislosti s MU ze dne 18. 9. 2024, kdy došlo ke srážce vlaku Os 7763 s koncem stojícího vlaku Os 9408 v [Odbočce Balaběnka](#), kdy byl zjištěn obdobný nedostatek u dalšího z dopravců.

Zjištění:

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 33 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„pravidla provozování drážní dopravy stanovují obsah činností dopravce při
 - a) použití drážního vozidla,*
 - b) řízení drážního vozidla,*
 - c) sestavení a brzdění vlaku,*
 - d) doprovodu vlaku,*
 - e) označování drážních vozidel návěstmi.“*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. do souvislosti s definičním ustanovením:

- § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb:
„K zajištění činností podle odstavce 1 a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na provozování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci dopravce, slouží jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech dopravce.“;
- § 35 odst. 1 písm. e), f), h), i), j), k), l), n) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Řízení drážního vozidla
(1) Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo
e) řídila hnací drážní vozidlo jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny ve směru jízdy;
f) z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností;
h) hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst "Odjezd" nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná;“
i) za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost;
j) řídila jízdu vlaku podle jízdního řádu;
k) nepoužívala osvětlení dálkovým reflektorem při setkávání se s vedoucím drážním vozidlem protijedoucího vlaku nebo s protijedoucími silničními vozidly na komunikaci podél trati;
l) najížděla při posunu na drážní vozidla tak opatrně, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob nebo nevznikla škoda na majetku;
n) při jízdě udržovala brzdové zařízení vždy v pohotovosti a před sklonově obtížným místem trati je během jízdy vyzkoušela.“.

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 DÚ, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností DÚ je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní

doporučení sdělit DI, jaká 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

VNPN

S ohledem na skutečnost, že žst. Jablonné nad Orlicí je vybaveno SZZ typu ESA 11, kdy prostředkem pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou počítače náprav, které obecně umožňují implementaci funkcionality VNPN, zabývala se DI při šetření otázkou, proč v žst. Jablonné nad Orlicí nebyla tato funkcionality aplikována.

Dle vyjádření provozovatele dráhy SŽ bylo SZZ žst. Jablonné nad Orlicí součástí SZZ ESA 11 s EIP, které je společné pro traťový úsek Letohrad (mimo) – Lichkov (včetně) a dále úsek Lichkov (mimo) – Dolní Lipka (včetně). V žst. Jablonné nad Orlicí byla příslušná decentralizovaná část SZZ včetně počítačů náprav uvedena do provozu v roce 2008.

V žst. Jablonné nad Orlicí byly použity počítače náprav AzF firmy Frausher Sensortechnik, bez konfigurace směrových výstupů.

Pilotní aplikace funkcionality VNPN proběhla v roce 2010 v žst. Čimelice. Na základě zkušeností z této pilotní aplikace byly následně v roce 2014 (s účinností od 1. 10. 2014) vydány Technické specifikace VNPN, které stanovují požadavky na chování funkcionality VNPN a také na její implementaci v rámci staveb SŽ. Přitom jednou z podmínek pro implementaci funkcionality VNPN je existence počítačů náprav, které poskytují informace o směru projíždění nápravy určenými místy vyhodnocení nedovoleného projetí návěstidla.

Z výše uvedeného je patrné, že funkcionality VNPN ještě nemohla být v žst. Jablonné nad Orlicí implementována v rámci aktivace dotčeného SZZ, vzhledem k účinnosti této technické specifikace.

Funkcionality VNPN nebyla doposud v žst. Jablonné nad Orlicí doplněna s ohledem na chybějící informaci o směru projíždění určenými místy vyhodnocení nedovoleného projetí návěstidla (použitý počítač náprav ji aktuálně neposkytuje). Případné doplnění předmětné funkcionality by mimo jiné vyžadovalo doplnění dalších desek ASB (zásuvná karta vyhodnocovací jednotky) do počítače náprav AzF, které však již v současnosti nejsou na trhu standardně k dispozici. Výrobce v tento okamžik zajišťuje podporu pouze pro produkty ACS2000 a FAdC, což jsou novější typy počítačů náprav.

V případě požadavku na doplnění funkcionality VNPN do stávajícího SZZ v žst. Jablonné nad Orlicí by bylo nutno provést následující úkony:

- realizovat kompletní obměnu počítačů náprav, zřejmě za počítače typu FAdC;
- doplnit vstupně/výstupní rozhraní (doplnit jednotky panelu EIP) SZZ pro načítání příslušných vstupů od počítačů náprav a generování výstupů spojených s funkcionalitou VNPN;
- doplnit zařízení a rozhraní pro aktivaci generálního stopu v systému GSM-R a upravit související konfiguraci;
- provedení dalších změn na všech úrovních technologie dotčeného SZZ ESA 11 s EIP.

Při takové modifikaci SZZ by byl obsluhující zaměstnanec v případě nedovolené jízdy informován indikací (symbolem žlutého vykřičníku u příslušného nedovoleně projetého návěstidla) na monitoru JOP a akustickou indikací pro možnou rychlejší reakci na takovou situaci, případně by mohla být implementována funkce pro automatické zastavení vlaků v příslušné dotčené oblasti nebo pro informování zaměstnanců v dotčené části kolejiště prostřednictvím venkovní akustické signalizace.

Zastavení vlaku s využitím rádiové sítě

Motorové jednotky vlaků Os 7180 a Os 7185 byly v době vzniku MU vybaveny vozidlovou radiostanicí propojenou s EP ventilem a SIM kartou podporující příjem volání JSM 499 a s odpovídající verzí software (firmware), aby při příjmu kódovaného příkazu k zastavení „GENERÁLNÍ STOP“ na analogové rádiové síti TRS a povelu „GSM-R STOP“ na digitální rádiové síti GSM-R, která je základním rádiovým spojením na trati Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí, došlo k zavedení rychločinného brzdění bez zásahu strojvedoucího.

ETCS

Trať Lichkov st. hr. – Ústí nad Orlicí byla vybavena traťovou částí vlakového zabezpečovače ETCS L2, jízda pod jeho dohledem však nebyla povinná, jednalo se o smíšený provoz. Přesto se DI zabývala při šetření otázkou vybavení motorových jednotek Coradia LINT 41 mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS.

Motorové jednotky provozované v Pardubickém kraji nejsou vybaveny mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS. Dopravce má sjednanou smlouvu s krajem do konce roku 2029, na výše uvedené trati je plánováno zavedení výhradního provozu v roce 2030. Dopravce řeší možnost financování instalace mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS v rámci dotace, která byla LET již přidělena.

Výše uvedené faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení, vyplývají z postupného vývoje a následující implementace technických zařízení zvyšujících bezpečnost na jednotlivé tratě a vozidla v ČR. Nenasazení VNPN v žst. Jablonné nad Orlicí a neosazení zúčastněných DV mobilní částí vlakového zabezpečovače ETCS není porušením právních předpisů.

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

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, byly v době vzniku MU stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb., vyhláškou č. 260/2023 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

Drážní inspekce se při vyšetřování lidského faktoru snažila posoudit vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik této MU. U strojvedoucího vlaku Os 7180 se jednalo zejména o posouzení jeho zkušeností, znalostí a délky praxe.

U dopravce LET pracoval ve funkci strojvedoucího od 1. 6. 2024 a vykonával tuto funkci až do vzniku předmětné MU. U předchozího zaměstnavatele nastoupil na pozici strojvedoucího, ale tu u něj nevykonával, v rámci této práce získal licenci strojvedoucího, která mu byla vydána v září 2023. Strojvedoucí neměl před vznikem MU u dopravce LET ani u bývalého zaměstnavatele dostatečně dlouhou praxi. Během přípravy na pozici strojvedoucího absolvoval u dopravce LET předepsaná školení a 31. 5. 2024 složil zkoušku LET-Strojvedoucí, stanovenou vnitřním předpisem LET-ZVŘ, včetně autorizace na danou řadu HDV, mj. byla uznána jeho zvláštní odborná způsobilost pro vozidla motorové trakce pro dráhy provozované SŽ a ČD, a složil autorizaci na HDV řady 846.

Na základě toho bylo strojvedoucímu dne 31. 5. 2024 LET vydáno „Doplňkové osvědčení strojvedoucího“. V kartě znalosti byly uvedeny traťové úseky, se kterými byl strojvedoucí prokazatelně seznámen. U všech těchto úseků bylo uvedeno datum (všechny úseky ve znalosti strojvedoucího podepsané dne 31. 5. 2024) s podpisy strojvedoucího a strojvedoucího instruktora. Strojvedoucí byl seznámen s traťovými poměry na trati č. 512B pro všechny úseky tratě, kterými během služby v den vzniku MU projel a pro které byly naplánovány jeho směny. Strojvedoucí se též podrobil pravidelné lékařské prohlídce v souladu s ustanovením vyhlášky č. 260/2023 Sb., splnil předepsané požadavky dopravce LET a zkoušky, které na tuto funkci musí strojvedoucí absolvovat, což bylo zaznamenáno v jeho kvalifikačním výkazu. Strojvedoucí byl dle vnitřního předpisu LET-ZVŘ odborně i zdravotně způsobilý pro výkon své funkce.

Dne 4. 6. 2024 došlo v žst. Letohrad ke vzniku MU, kdy vlak Os 7177 řízený tímto strojvedoucím nedovoleně projel kolem vjezdového návěstidla S zakazujícího jízdu, vjel do obvodu žst. a zastavil 28 m za úrovní vjezdového návěstidla. V citaci z podaného vysvětlení strojvedoucího bylo uvedeno, že před žst. Letohrad zaznamenal oznámení poruchy na diagnostické obrazovce. Při řešení této poruchy se soustředil na zobrazení poruchy, přičemž ve stejnou chvíli minul předvěst s návěstí „Výstraha“ a ve chvíli, kdy poruchu odstranil, spatřil návěst „Stůj“ na vjezdovém návěstidle a okamžitě zahájil rychločinné brzdění.

Dopravcem LET na základě odpovědnosti za vznik této MU byl strojvedoucí přihlášen na absolvování školení strojvedoucích na lokomotivním simulátoru s tím, že pro něj bude stanoven specifický scénář. Toto školení strojvedoucí absolvoval s výsledkem „Splněno s chybami“ a celkem při tomto školení strojvedoucí ujel na simulátoru 15 km. Se strojvedoucím byly dále rozebrány příčiny a okolnosti vzniku MU se zaměřením na problematiku znalosti obsluhy, diagnostiky a řešení poruchových stavů vozidla a dle ustanovení čl. 6, bodu 3 a 4 vnitřního předpisu LET-ZVŘ absolvoval dne 13. 6. 2024 mimořádné přezkoušení s výsledkem „PROSPĚL“.

U strojvedoucího vlaku Os 7180 se jednalo o nesprávné vyhodnocení a nevhodný okamžik pro řešení situace, kdy se věnoval informačnímu panelu, na kterém se neposunuly časové údaje. Obdobný postup, vybavení chyby zobrazené na diagnostickém panelu, strojvedoucí vlaku Os 7180 provedl již při vzniku výše uvedené MU ze dne 4. 6. 2024. Strojvedoucí v obou těchto případech řešil marginální situace v době, kdy se s vlakem blížil k hlavnímu návěstidlu a měl tomuto stavu přizpůsobit svoji pozornost. Z této situace se nepoučil

a opět řešil situaci na informačním panelu v nevhodné době, když se s vlakem rozjížděl proti návěstidlu s návěstí „Stůj“.

Při šetření nebyl zjištěn nedostatek související s odbornou přípravou zúčastněného zaměstnance, strojvedoucího vlaku Os 7180, i přes krátkou dobu zařazení ve funkci. Při šetření nebyl zjištěn ani faktor související se zdravotním stavem, osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu strojvedoucího vlaku Os 7180.

Po předchozí MU dne 4. 6. 2024 byla dopravcem přijata adekvátní opatření, přesto strojvedoucí opětovně selhal v obdobné situaci. Vzhledem ke sledu MU (4. 6. a 4. 8. 2024) v tak krátké době došlo nejdříve k pozastavení zvláštní odborné způsobilosti strojvedoucího vlaku Os 7180 a následně i k ukončení pracovního poměru ve zkušební době.

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

Dopravce LET má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování drážní dopravy. V rámci prováděné kontrolní činnosti doložil dopravce záznamy o provedených kontrolách strojvedoucího vlaku Os 7180. Kontroly byly zaměřeny na přímé plnění pracovních úkolů při výkonu služby. Kontroly strojvedoucího proběhly ve dnech 4. 6. 2024 a 11. 7. 2024. Při provedené kontrole ze dne 11. 7. 2024 byla zjištěna závada, v knize oprav nebyla zapsána informace o závadě na infopanelu HDV.

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

Byl zjištěn rozdíl v používání pojmu „výprava vlaku“ ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy SŽ a vnitřních předpisech dopravce LET. Tato problematika je rozebrána v bodě 4.1.1 ZZ.

U dopravce LET byl zjištěn nedostatek v nezpracování povinností stanovených § 33 odst. 1 a odst. 2 a § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kdy nebyly strojvedoucím stanoveny veškeré povinnosti, resp. nebyly uvedeny v jednotných technologických postupech dopravce LET vyplývající z těchto ustanovení. Tato problematika je rozebrána v bodě 4.1.1 ZZ ve zjištění v rámci vnitřních předpisů dopravce LET.

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

U vlaku Os 7180 byly na stanovišti strojvedoucího č. 2 (HDV 846 780-5) popisky pod (vrchním) ukazatelem tlaku v hlavním a napájecím potrubí („červená – hlavní potrubí“, „žlutá – napájecí potrubí“). Barvy ručiček na manometru neodpovídaly skutečnému stavu. Ručička tlaku vzduchu v napájecím potrubí indikovala hodnotu 9,2 bar (červená ručička) a ručička tlaku vzduchu v hlavním potrubí indikovala hodnotu 0 bar (žlutá ručička). Dopravce tuto nesrovnalost evidoval v „Knize oprav“ jako závadu s lehčím dopadem na provoz, která bude opravena při pravidelné údržbě jednotky. Tato oprava byla provedena dne 7. 8. 2024, tedy 3 dny po vzniku MU. Tím se jednotka vlaku Os 7180 dostala do stavu popsaného u jednotky vlaku Os 7185 níže.

U vlaku Os 7185 byly na stanovišti strojvedoucího č. 1 (HDV 846 284-8) popisky pod (vrchním) ukazatelem tlaku v hlavním a napájecím potrubí („červená – hlavní potrubí“, „žlutá – napájecí potrubí“). Barvy ručiček na manometru odpovídaly skutečnému stavu. Barevně zvýrazněné úrovně na stupnici tlaku manometru (žlutě 5 bar, červeně 10 bar) neodpovídaly příslušným barvám ručiček a popisu pod manometrem.

Ve výsledném stavu tedy jsou barevná zvýraznění úrovní na stupnicích tlaku manometrů označující jejich běžné stavy (10 bar napájecí a 5 bar hlavní potrubí) vyjádřena opačnými barvami. Tento fakt může být lehce matoucí, přestože je rychle rozeznatelný.

Zjištění:

Při šetření byly zjištěny nedostatky související s činností subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen, **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU:**

- barvy ručiček na manometru na stanovišti strojvedoucího vlaku Os 7180 neodpovídaly stavu v označení uvedeném pod tímto manometrem;
- barevně zvýrazněné úrovně na stupnici tlaku manometru (žlutě 5 bar, červeně 10 bar) neodpovídaly příslušným barvám ručiček a popisu pod manometrem („červená – hlavní potrubí“, „žlutá napájecí potrubí“) na stanovišti strojvedoucího vlaku Os 7180 a Os 7185.

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 v období od 1. 1. 2019 do doby vzniku předmětné MU eviduje na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 155 obdobných MU, jejichž příčinou vzniku bylo nedovolené uvedení vlaku s přepravou cestujících do pohybu – nedovolený odjezd vlaku z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících, následovaný nedovolenou jízdou těchto vlaků za hlavní návěstidlo s návěstí „Stůj“, ve stanicích, kde rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu. Z tohoto počtu došlo následně ve 3 případech ke srážce DV a ve 4 případech k vykolejení DV. Následkem těchto nedovolených jízd došlo k usmrcení 1 osoby a újmu na zdraví utrpělo 36 osob. Celková škoda pak činila 313 484 536 Kč.

DI do doby vzniku předmětné MU eviduje a šetřila v žst. Jablonné nad Orlicí jednu níže uvedenou MU ze dne 22. 7. 2020, při které odjíždějící vlak s přepravou cestujících nedovoleně projel za hlavní cestové návěstidlo Lc1, které návěstilo návěst „Stůj“.

Z výše uvedeného výčtu obdobných MU šetřila DI celkem 8 MU:

- ze dne 22. 2. 2019, kdy v 19:20 h došlo k nedovolené jízdě vlaku Ex 350 za úroveň odjezdového návěstidla L2 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 17816 v [žst. Ejpovice](#). Bezprostřední příčinou MU byl odjezd vlaku Ex 350 ze žst. Ejpovice bez řádné výpravy;
- ze dne 5. 3. 2019, kdy v 8:00 h došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 4708 za úroveň cestového návěstidla Lc4 s návěstí zakazující jízdu a k následné srážce s protijedoucím vlakem Os 4711 v [žst. Brno hl. n.](#) Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěsti „Stůj“ cestového návěstidla Lc4 žst. Brno hl. n. osobou řídící hnací drážní vozidlo vlaku Os 4708;
- ze dne 22. 7. 2020, kdy v 7:12 h došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 7152 za úroveň cestového návěstidla Lc1 s návěstí zakazující jízdu a jeho vjetí do postavené vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 7151 v [žst. Jablonné nad Orlicí](#). Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěsti „Stůj“ cestového návěstidla Lc1 železniční stanice Jablonné nad Orlicí strojvedoucím vlakem Os 7152;

- ze dne 22. 7. 2020, kdy ve 14:52 h došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 7004 za úroveň odjezdového návěstidla zakazujícího jízdu a k následnému vykolejení v [žst. Lázně Kynžvart](#). Bezprostřední příčinou MU bylo nedovolené uvedení vlaku do pohybu bez výpravy jiným způsobem než návěstí hlavního návěstidla a následné nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního odjezdového návěstidla S1 žst. Lázně Kynžvart;
- ze dne 10. 5. 2021, kdy v 6:12 h došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 9608 za hlavní návěstidlo s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro protijedoucí vlak Os 6903 v [žst. Praha Masarykovo nádraží](#). Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc7 železniční stanice Praha Masarykovo nádraží osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 9608 zapříčiněné nevědomým pochybením, omylem osoby řídící drážní vozidlo, které se projevilo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by:
 - byl vlak Os 9608 ze železniční stanice Praha Masarykovo nádraží vypraven,
 - se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (cestové) návěstidlo Sc7 železniční stanice Praha Masarykovo nádraží dovoluje jízdu vlaku;
- ze dne 14. 7. 2021, kdy v 17:23 h došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 9344 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L6 s návěstí zakazující jízdu s narušením postavené vlakové cesty pro vlak R 924 v [žst. Poříčany](#). Bezprostřední příčinou MU bylo nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L6 v žst. Poříčany strojvedoucím vlaku Os 9344, který nedovoleně uvedl vlak do pohybu, aniž by návěst dovolující jízdu vlaku byla na odjezdovém návěstidle platná pro jeho kolej;
- ze dne 27. 6. 2022, kdy v 5:03 h došlo k nedovolené jízdě vlaku Ex (SC) 516 za hlavní (odjezdové) návěstidlo L2 s následnou srážkou s posunovým dílem v [žst. Bohumín](#). Bezprostředními příčinami MU bylo nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla L2 železniční stanice Bohumín osobou řídící drážní vozidlo vlaku Ex (SC) 516 zapříčiněné jejím pochybením, které se projevilo nedovoleným uvedením vlaku do pohybu, aniž by byl vlak Ex (SC) 516 ze železniční stanice Bohumín vypraven a nezajištění provedení orientační dechové zkoušky na požití alkoholu u osoby řídící drážní vozidlo vlaku Ex (SC) 516, která nastoupila pozdě na výkon práce (směnu), nadřazeným zaměstnancem ve směně;
- ze dne 30. 10. 2022, kdy v 20:02 h došlo k nedovolené jízdě vlaku Os 8415 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku Os 8416 v [žst. Vlastec](#). Bezprostřední příčinou MU bylo uvedení vlaku Os 8415 do pohybu bez pokynu daného provozovatelem dráhy a nerespektování návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla S1 železniční stanice Vlastec strojvedoucím tohoto vlaku.

Na základě výsledků šetření výše uvedené MU ze dne 10. 5. 2021 v žst. Praha Masarykovo nádraží vydala DI bezpečnostní doporučení pro DÚ, jehož předmětem bylo:

- „v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální v rámci pravidelného školení osob řídících drážní dopravu vytvořit a zavést systém praktického školení, kdy při simulovaném řízení drážní dopravy budou navozovány krizové situace vyžadující odpovídající (provozovatelem dráhy stanovenou) reakci

na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků bez zbytečného prodlení.“

DÚ následně vydal opatření v souvislosti s vydaným bezpečnostním doporučením DI:

- „*Drážní úřad, jako drážní správní úřad podle ustanovení § 54 odst. 1 zákona o dráhách a v souladu s ustanovením § 53e odst. 4 zákona o dráhách vyzval pod č. j. 5426/22/Lv dne 26. 1. 2022 Správu železnic, státní organizaci, se sídlem Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, a všechny ostatní provozovatele drah, kteří působí na území ČR k přijetí opatření pro zabezpečení praktické realizace bezpečnostního doporučení, týkajícího se:*
 - *přijetí opatření, které zajistí u provozovatelů drah železničních, kategorie celostátní a regionální v rámci pravidelného školení osob řídících drážní dopravu vytvořit a zavést systém praktického školení, kdy při simulovaném řízení drážní dopravy budou navozovány krizové situace vyžadující odpovídající (provozovatelem dráhy stanovenou) reakci na bezprostřední ohrožení bezpečného provozování drážní dopravy pro odvrácení vzniku MU nebo snížení jejich následků bez zbytečného prodlení.“*

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nedovolené uvedení vlaku Os 7180 do pohybu a nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Lc1 železniční stanice Jablonné nad Orlicí osobou řídící drážní vozidlo, aniž by:
 - byl vlak Os 7180 ze železniční stanice Jablonné nad Orlicí vypraven provozovatelem dráhy;
 - se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (cestové) návěstidlo Lc1 železniční stanice Jablonné nad Orlicí dovoluje jízdu vlaku.

Příspěvající faktor nebyl Drážní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- unauthorized set the regional passenger train No. 7180 in motion and failure to respect the signal „Stop“ of the main (route) signal device Lc1 at Jablonné nad Orlicí station by the train driver without:
 - it was dispatched the regional passenger train No. 7180 from Jablonné nad Orlicí station by infrastructure manager;
 - the train driver visually convinced whether the main (route) signal device Lc1 at Jablonné nad Orlicí station allows movement of the train.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ vydal po vzniku MU následující opatření:

1. „provozovatel drážní dopravy LET, s.r.o. byl pověřenou osobou SŽ upozorněn na nutnost přijetí účinného opatření k předcházení mimořádným událostem z důvodu odpovědnosti za vznik této MU“;
2. „generální ředitel SŽ již písemně upozornil provozovatele drážní dopravy na vysoký počet mimořádných událostí po nedovoleném projetí návěstidel zakazujících jízdu a na závažnost této situace, která snižuje bezpečnost železniční dopravy. Zároveň vyzval k dodržování ustanovení příslušných předpisů ze strany jejich provozních, školicích i kontrolních zaměstnanců a k věnování náležité pozornosti této problematice“.

Dopravce LET vydal po vzniku MU následující opatření:

1. „dopravce LET eviduje předmětnou MU ve své evidenci jednotlivých MU, jejich příčin a následků ve smyslu § 13 odst. 2 vyhlášky 376/2006 Sb., v platném znění;
2. strojvedoucímu ... bylo sníženo osobní ohodnocení za měsíc srpen 2024;
3. na základě zjištěných skutečností bylo dne 4. 8. 2024 strojvedoucímu vlaku Os 7180 na místě vzniku MU pozastaveno osvědčení strojvedoucího;
4. ke dni 9. 8. 2024 byl strojvedoucímu vlaku Os 7180 ukončen pracovní poměr se společností LET;
5. pokračujícím nepříznivým vývojem nehodovosti u dopravce LET se zabývala Bezpečnostní komise dopravců skupiny LET na svém jednání dne 2. 9. 2024. Bezpečnostní komise:
 - vzala na vědomí příčiny a okolnosti vzniku MU ze dne 25. 7. 2024 v žst. Lichkov a ze dne 4. 8. 2024 v žst. Jablonné nad Orlicí, včetně ukončení pracovního poměru s oběma strojvedoucími;
 - konstatovala, že k MU v žst. Lichkov došlo bezprostředně poté, co ve dnech 22. a 23. 7. 2024 byla splněna opatření přijatá na jejím jednání dne 17. 6. 2024, tj. provedení mimořádného školení pro strojvedoucí dopravce LET a jejich mimořádné přezkoušení ze vztažných ustanovení předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a vnitřních předpis dopravce LET;
 - na základě uvedené skutečnosti bezpečnostní komise konstatovala, že provedení přijatých opatření bylo sice v souladu s jednotnou bezpečnostní politikou dopravců skupiny LeoExpress, ale zjevně tato opatření nevystihla skutečné příčiny zhoršení bezpečnosti drážní dopravy u LET;
 - z výsledků šetření příčin a okolností vzniku uvedených MU vyplynulo, že oba jejich strojvedoucí byli v době vzniku MU ve zkušební době a je tedy možné, že příčina jejich selhání může vyplývat ze systému zácviku zavedeného u dopravce LET.

- *pro ověření této domněnky uložila bezpečnostní komise:*
 - *provést posouzení současného systému zácviku nově přijatých strojvedoucích s platnou licencí strojvedoucího, stanovené vnitřním předpisem LET-ZVŘ a LE-ZVŘ;*
 - *písemné zhodnocení včetně případného návrhu na úpravu systému předloží dozorčí provozu LET, dozorčí provozu LE a systémový specialista LET na říjnovém jednání bezpečnostní komise. Stanovený termín 7. 10. 2024.*
- 6. *bezpečnostní komise vzala na vědomí výzvu provozovatele dráhy SŽ k přijetí účinných opatření k předcházení MU kategorie nedovolená jízda DV za návěstidlo v poloze zakazující jízdu, za jejichž vznik nese dopravce LET odpovědnost. Na základě evidovaných předchozích MU a v reakci na další opatření DÚ a GŘ SŽ byla v květnu 2024 provedena aktualizace registru bezpečnostních rizik dopravce LET. V položkách 20 – 24 jsou uvedeny zdroje rizika:*
 - *20) nepovolené projetí návěstidla s návěstí „stůj“ nebo místa zastavení způsobené pozdním nebo nedostatečným brzděním ještě před minutím místa zastavení bez následků (přejetí);*
 - *21) nepovolené projetí návěstidla s návěstí „stůj“ nebo místa zastavení v ostatních případech než v bodu č. 20;*
 - *22) nepovolené projetí návěstidla s návěstí „stůj“ nebo místa zastavení v důsledku změny návěstního znaku;*
 - *23) nepovolené projetí návěstidla zakazujícího posun nebo konce posunové cesty;*
 - *24) nepovolené projetí návěstidla zakazujícího posun nebo konce posunové cesty s konstatováním možných následků, příčiny a bezpečnostní opatření k jejich minimalizaci.*
- 7. *plnění těchto opatření bude ve II. pololetí 2024 sledováno a ve čtvrtletních termínech vyhodnocováno“.*

Measures taken since the occurrence

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

- the RU LET was alerted by an authorized person of the IM to need to take effective measures to prevent occurrences due to responsibility for the creation of this occurrence;
- the general director of the IM has already warned RU to a high number of occurrences following an unauthorized movement behind a signal devices and about seriousness of this situation, which reduces the rail safety. He also appealed to observance of relevant internal regulations from their operational, training and inspection employees and to pay attention to this issue.

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

- the RU LET recorded this occurrence in its records of individual occurrences, their causes and consequences in meaning of Article 13(2) of Decree No 376/2006 Coll.;

- it was reduced personal evaluation for the train driver for August 2024;
- it was suspended the driver's certificate at the place of the occurrence on 04.08.2024 based on the facts;
- employment with the train driver was terminated on 09.08.2024;
- the Safety Commission of the RUs of the LET Group engaged continuing adverse development of an occurrences rate at the RU LET at its meeting on 02.09.2024.

The Safety Commission:

- took note the causes and circumstances of the occurrence on 25.07.2024 at Lichkov station and on 04.08. 2024 at Jablonné nad Orlicí station, including a termination of the employment with both train drivers;
- noted that the occurrence at Lichkov station occurred immediately after the measures were fulfilled on 22 and 23.07.2024 (this measures were adopted at a meeting on 17.06. 2024), i.e. carrying out extraordinary training for LET train drivers and their extraordinary examination of the relevant provisions of the internal regulation SŽ D1 part one and internal regulations of RU LET;
- based on the above fact, the safety commission noted that the implementation of the measures taken was in accordance with the unified safety policy of the LET Group, but these measures clearly did not capture the real causes of the deterioration of rail transport safety at LET;
- the results of an investigation the causes and circumstances of the occurrences indicated that both of train drivers were on probation at the time of the occurrence and it is therefore possible that the cause of their failure may result from the training system introduced at RU LET.
- for verification this assumption, the safety commission ordered:
 - to carry out an assessment of the current training system for newly hired train drivers with a valid train driver's license, as determined by the internal regulations LET-ZVŘ and LE-ZVŘ;
 - a written assessment, including a possible proposal for system modification, will be submitted by the LET operations supervisor, LE operations supervisor and LET system specialist at October meeting of the Safety commission. The term is 07.10. 2024.
- the Safety Commission took note of the call from the IM to adopt effective measures to prevent occurrences category unauthorized movement (SPAD) with responsibility by RU LET. Based on the recorded previous occurrences and in response to further measures by the NSA and IM was updated the LET safety risk register in May 2024. Items 20 – 24 list contain the sources of risk:
 - 20) unauthorized movement (SPAD) behind a signal device with signal „Stop“ or a stopping point caused by late or insufficient braking before passing the stopping point without consequences (overtaking);
 - 21) unauthorized movement (SPAD) behind a signal device with signal „Stop“ or a stopping point in other cases than in point 20;
 - 22) unauthorized movement (SPAD) behind a signal device with signal „Stop“ or a stopping point as a result of a change of a signal sign;

- 23) unauthorized movement (SPAD) behind a signal prohibiting shunting or end of a shunting route;
- 24) unauthorized movement (SPAD) behind a signal prohibiting shunting or end of a shunting route with a statement of possible consequences, causes and safety measures to minimize them.
- an implementation of these measures will be monitored in the second half of 2024 and evaluated on a quarterly basis.

5.3 Doplnující zjištění

U dopravce LET:

- v předložených vnitřních předpisech nebyly obsaženy všechny podmínky a pokyny pro řízení drážního vozidla stanovené § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.;
- barvy ručiček na manometru na stanovišti strojvedoucího vlaku Os 7180 neodpovídaly stavu v označení uvedeném pod tímto manometrem;
- barevně zvýrazněné úrovně na stupnici tlaku manometru (žlutě 5 bar, červeně 10 bar) neodpovídaly příslušným barvám ručiček a popisu pod manometrem („červená – hlavní potrubí“, „žlutá napájecí potrubí“) na stanovišti strojvedoucího vlaku Os 7180 a Os 7185.

Additional observations

At railway undertaking LET:

- the internal regulations did not contain all conditions and guidelines for driving of rolling stock according to Article 35(1) of Decree No. 173/1995 Coll.;
- the color of the pressure gauge indicators in the train driver's cabin of the regional passenger train No. 7180 did not correspond to the description mentioned in the marking below this pressure gauge;
- the color-highlighted pressure levels on the pressure gauge (yellow 5 bar, red 10 bar) did not correspond to the relevant colors of the pressure gauge indicators and the description under the pressure gauge („red – main pipe“, „yellow – supply pipe“) at the train driver's cabins of the regional passenger train No. 7180 and No. 7185.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, doporučuje s ohledem na předcházení mimořádným událostem:

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti související s osvědčením dopravce se zaměřit na implementaci povinností uvedených v § 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. do vnitřních předpisů příslušných dopravců;
- posoudit pojem „výprava vlaku“ uvedený v předpisech provozovatele dráhy SŽ a dopravce LET a vyhodnotit, zda používání shodného výrazu pro rozdílné činnosti

nepředstavuje zvýšené riziko, a v návaznosti na to případně zajistit úpravu pojmosloví, které by mělo zůstat v souladu s pojmoslovím zavedeným vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to focus on implementation of duties from Article 35 of Decree No. 173/1995 Coll. to internal regulations of relevant RUs within own activity related with safety certificate of RU;
- to assess concept „dispatching of train“ at internal regulations of IM Správa železnic and RU Leo Express Tenders and evaluate if use same word for different activities does not introduce increased risk and in continuity of this alternatively to ensure adjustment of terminology which should remain in compliance with terminology in Decree No. 173/1995 Coll.

V Brně dne 3. února 2026

Bc. Radim Sucháč
inspektor
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák
vedoucí
Územního inspektorátu Brno



PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Místo zastavení vlaku Os 7185.

Zdroj: DI



Zdroj: DI