



**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

Srážka vlaku Ex 1254 s kamením vysypaným do koleje z nákladního automobilu při dopravní nehodě na pozemní komunikaci mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová

Středa, 5. května 2021

## **Accident and incident investigation report**

Collision of the long distance passenger train No. 1254 with an obstacle – dumped stones from the lorry after a traffic accident between Třebovice v Čechách and Česká Třebová stations

Wednesday, 5<sup>th</sup> May 2021

č. j.: 6-1192/2021/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

## 1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události: 5. 5. 2021, 14:19 h.

Popis události: srážka vlaku Ex 1254 s překážkou, kterou tvořilo kamení vysypané do kolejiště z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na souběžné silnici I. třídy č. 14.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová, 2. traťová kolej, km 2,946.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);  
Leo Express s. r. o. (dopravce vlaku Ex 1254);  
řidič silničního motorového vozidla.

Následky: bez újmy na zdraví osob;  
celková škoda 10 834 657 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- vytvoření překážky vysypáním nákladu do průjezdného průřezu provozované koleje z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na pozemní komunikaci;
- nezastavení drážní dopravy mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová.

Příspěvající faktor:

- nebyl DI zjištěn.

**Systémová příčina:**

- absence spolehlivého a korektního systému rychlé a efektivní elektronické orientace na operačních střediscích Integrovaného záchranného systému pro generování cílených kontaktů na zaměstnance provozovatele dráhy, kteří jsou schopni zastavit provoz při vzniku ohrožení bezpečnosti drážního provozu v prostoru dráhy, mimo železniční přejezdy.

**Bezpečnostní doporučení:**

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

**Drážnímu úřadu ve spolupráci s Ministerstvem vnitra:**

- u elektronického informačního systému na operačních střediscích Hasičského záchranného sboru ČR, který v současnosti operačnímu důstojníkovi generuje přímé kontakty na zaměstnance Správy železnic, kteří disponují technickými prostředky pro okamžité zastavení drážní dopravy při nehodách na železničních přejezdech, zajistit rozšíření této funkce i na širé tratě a obvody dopraven.

**Krajskému úřadu Pardubického kraje:**

- na pozemní komunikaci – silnici I. třídy č. 14, v místech, kde dochází k souběhu s železniční tratí, zkvalitnit krajnici a umístit záchytný systém (svodidlo), popř. učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti v okolí železniční tratě.

**Ministerstvu dopravy ČR:**

- provést vytipování míst v silniční síti, kde se pozemní komunikace nachází tak blízko dráhy celostátní a regionální, že v případě sjetí silničního vozidla z krajnice mimo jízdní pruh hrozí jeho pád nebo vysypání nákladu do průjezdného průřezu koleje. Následně na zjištěných místech provést montáž záchytných systémů, které toto riziko eliminují, případně učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti v okolí železniční tratě.

## SUMMARY

Date and time: 5<sup>th</sup> May 2021, 14:19 (12:19 GMT).  
Occurrence type: train collision with an obstacle.  
Description: collision of the long distance passenger train No. 1254 with an obstacle – dumped stones from the lorry after a traffic accident.  
Type of train: the long distance passenger train No. 1254.  
Location: open line between Třebovice v Čechách and Česká Třebová stations, track line No. 2, km 2,946.  
Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);  
Leo Express s. r. o. (RU of the long distance passenger train No. 1254);  
driver of the lorry.  
Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 10 834 657,-

### Causal factor:

- formation of an obstacle (dumped cargo) into structure gauge of the operated track from an overturned lorry after a traffic accident on the road;
- failure to stop rail traffic between Třebovice v Čechách and Česká Třebová stations.

### Contributing factor:

- none.

### Systemic factor:

- absence of reliable and correct system of fast and effective electronic orientation at the operational centers of the Integrated Rescue System for generating target contacts to employees of the IM who can stop traffic at the event of a threat of railway traffic safety, besides the level crossings.

### Recommendations:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA) in cooperation with Ministry of the Interior:

- to ensure expansion of the function of the electronic information system about open lines and circuits of operating points at the operational centers of the Fire and Rescue Service of the Czech Republic, which currently generates to operation officer the direct contacts to employees of the IM who have technical means for immediate stop of railway traffic at accidents at level crossings.

Addressed to the Regional Authority of the Pardubice Region:

- to improve the quality of the verge and place a restraint system (crash barrier) or take other appropriate measures to increase safety around the railway line on the road of 1st class No. 14 in places where there is a parallel with the railway line.

Addressed to the Ministry of Transport of the Czech Republic:

- to select places in the road network where the road is so close to the national and regional railway that in the event of a road vehicle coming off the verge there is a risk of the cargo falling or dumped into the structure gauge of the operated track. Consequently to perform the installation of restraint systems which eliminate this risk or take other appropriate measures to increase safety around the railway line at the identified places.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	11
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	11
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	11
2.5. Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	11
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	11
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	11
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	12
2.9 Interakce se soudními orgány.....	12
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	12
3 POPIS UDÁLOSTI.....	12
3.1 Popis a základní informace.....	12
3.1.1 Popis typu události.....	12
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	12
3.1.3 Popis místa události.....	12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	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.....	20
3.2 Faktický popis události.....	30
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	30
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	33
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	34
4.1 Úlohy a povinnosti.....	34
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	34
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	42
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	43
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	43
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	43
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	43
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	43
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	44
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	44

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	44
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	44
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	44
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	44
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	45
4.3 Lidské faktory.....	45
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	45
4.3.2 Pracovní faktory.....	45
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	45
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	45
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	45
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	45
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	45
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	45
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	45
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	46
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	46
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	46
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	46
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	51
5 ZÁVĚRY.....	53
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	53
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	54
5.3 Doplňující zjištění.....	54
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	55
PŘÍLOHY.....	57



**Seznam použitých zkratk a symbolů**

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
GSM-R	globální systém pro mobilní komunikace na železnici, neveřejná mobilní telekomunikační síť GSM
GTN	Graficko-technologická nástavba
GŘ	generální ředitelství
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	Hasičský záchranný sbor
ISPD	Informační systém provozovatele dráhy
IZS	integrovaný záchranný systém
JPO	jednotka požární ochrany
KOPIS	krajské operační a informační středisko
LE	Leo Express s.r.o
MU	mimořádná událost
NA	nákladní automobil
PČR	Policie České republiky
PD	provozní dispečer
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace (před 1. 1. 2020 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC))
TK	traťová kolej
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
VZ	vlakový zabezpečovač
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

**Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů**

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 361/2000 Sb.	zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
TP 133	technické podmínky TP 133 „Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽDC D7	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Prováděcí nařízení	prováděcí nařízení k Předpisu pro operativní řízení provozu, část A, CDP Praha a CDP Přerov, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽDC D17	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽDC D17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽ Zam1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“ ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SZB	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, s účinností od 14. května 2018, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

### **2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření**

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 5. 5. 2021.

### **2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření**

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a povinnosti vyplývající 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, které by negativně ovlivnily způsob a postupy v šetření.

### **2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících**

Šetření DI na místě MU: 2x 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 dokumentaci pořízenou při šetření od provozovatele dráhy, dopravce, HZS ČR a PČR.

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 registračním rychloměrem zúčastněného drážního vozidla;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněných drážních vozidel;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;
- analýza dat zaznamenaných SZZ a TZZ;

- analýza výpisu GTN;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce, HZS ČR a PČR;
- osobní jednání na HZS ČR, HZS SŽ a na SŽ.

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

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

## 2.9 Interakce se soudními orgány

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

## 2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

# 3 POPIS UDÁLOSTI

## 3.1 Popis a základní informace

### 3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka DV s překážkou.

Skupina MU: vážná nehoda.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 5. 5. 2021.

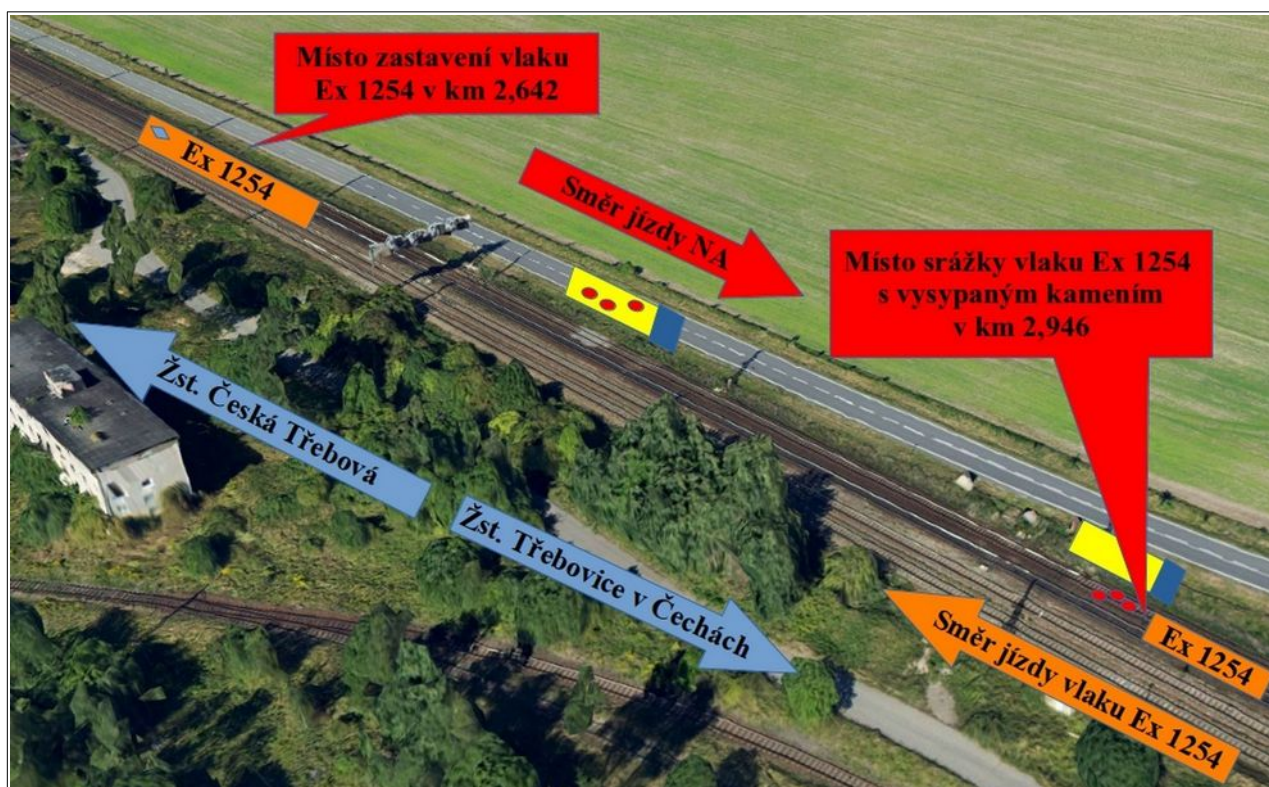
Čas: 14:19 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, trať 309A Přerov – Česká Třebová, mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová, traťová kolej č. 2, km 2,946.

GPS souřadnice: [49.8794575N, 16.4710303E](#).

### 3.1.3 Popis místa události

Trať 309A Přerov – Česká Třebová je v místě MU ve směru jízdy vlaku vedena v mírném zářezu zprava a klesá 2,44 ‰. Jedná se o dvoukolejnou elektrifikovanou trať, zabezpečenou traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, obousměrným automatickým blokem ABE-1 s přenosem kódu VZ v obou směrech. V místě vzniku MU je souběh dvou dvoukolejných tratí 309A a 326A. Vlevo ve směru jízdy vlaku je podél souběhu tratí vedena souběžně účelová komunikace, vpravo vede souběžně silnice I. třídy č. 14.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz), úprava DI

Při ohledání bylo postupováno ve třech fázích. Nejprve bylo provedeno ohledání místa vzniku MU ve směru proti jízdě vlaku Ex 1254, od místa konečného postavení čela elektrické jednotky Stadler Flirt v km 2,642 do místa MU v km 2,946 ve 2. TK, a následně místo dopravní nehody na silnici I. třídy č. 14. Ve druhé fázi byla ohledána zúčastněná drážní vozidla. Nakonec byla ohledána infrastruktura dráhy.

#### Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

- vlak projel žst. Třebovice v Čechách a pokračoval po 2. TK směrem do žst. Česká Třebová. Průjezd vlaku byl zabezpečen normální obsluhou SZZ žst. Třebovice v Čechách, dálkově obsluhovaného řídícím dispečerem z CDP Přerov. Vlak pokračoval v jízdě až do místa srážky s překážkou v km 2,946;
- vlak zastavil čelem HDV na 2. TK mezi žst. Třebovice v Čechách a Česká Třebová v km 2,642, tj. 304 m za místem srážky s překážkou;
- místo dopravní nehody se nacházelo na silnici I. třídy č. 14 poblíž železniční tratě, mezi obcemi Česká Třebová a Třebovice v Čechách nedaleko skládky materiálu. Jednalo se o přehledný a téměř rovný úsek, který byl ve směru jízdy NA v mírném stoupání a který pozvolna přecházel do mírné levé zatáčky;
- komunikace byla rozdělena na dva jízdní pruhy vodorovným dopravním značením V 2b „Podélná čára přerušovaná“, V 3 „Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou“ a V 9b „Předběžné šipky“ a V 4 „Vodící čára“;

- ve směru jízdy NA byla z levé strany komunikace lemována travnatým silničním příkopem, na který navazovalo pole. V místě dopravní nehody vpravo zvolna stoupající násep komunikace končil v odvodňovacím příkopu vedle tratě a již výrazně, cca o 2 m, převyšoval niveletu tratě;
- povrch pozemní komunikace byl tvořen živicí. V době ohledání byl vyschlý po krátkém dešti, bez poškození, znečištění a komunikačních závad;
- nad místem vzniku MU se mezi souběžnou silnicí I. třídy č. 14 a 2. TK nacházel převrácený nákladní automobil značky VOLVO FH s návěsem zn. SCHWARZMÜLLER KIS3/E;
- z návěsu převráceného kamionu se dolů svahem zářezu až do prostoru 2. TK vysypal náklad, zemina obsahující velké kameny.

#### Stav drážních vozidel vlaku Ex 1254:

- vlak tvořila elektrická jednotka Stadler Flirt CZ LE 94 54 1 480 004-1 (dále jen 480 004-1) se stanovištěm strojvedoucího v čele a s oddělením 1. třídy v přední části jednotky ve směru jízdy;
- při MU došlo k poškození čelního pluhu včetně tlumičů rázu, snímače SHP (polský vlakový zabezpečovač) včetně držáků a kabeláže, naražení podvozků, brzdové jednotky, tlumičů, vyhřívání pískovače, převodovky, podlahy, boxů na odsávání WC a kabelizace různého druhu;
- podrobné ohledání vzhledem k omezenému výhledu a přístupu pod HDV bylo provedeno až při komisionální prohlídce;
- na HDV byla DI zdokumentována vlaková dokumentace a dopravcem provedeno stažení dat ze záznamového zařízení HDV;
- za přítomnosti DI byla provedena zkouška strojvedoucího na požití alkoholu s negativním výsledkem;
- v době vzniku MU vlakem cestovalo 43 cestujících a 2 stevardi;
- na místě MU odhadnutá škoda na DV činila 10 000 000 Kč.

#### Ohledáním infrastruktury bylo zjištěno:

- na železničním svršku nebylo zjištěno poškození;
- v místě vzniku MU byly na pravé kolejnici nalezeny stopy rozjeté jílovité zeminy a prach z rozdrcených kamenů menší frakce;
- jeden z větších kamenů velikosti cca 50x40x40 cm byl nalezen rozdrcený na menší kusy mezi kolejnicemi ve 2. TK;
- od místa srážky až po konec vlaku Ex 1254 byly nalezeny na železničním svršku odlomené kusy kamenů a stopy nárazů kamenů do betonových pražců, kolejnic a kolejnicových upevňovadel;
- stav SZZ a TZZ nebyl na místě MU posuzován. Venkovní prvky TZZ nebyly poškozeny;
- data z archivu SZZ a TZZ byla vyžádána v další fázi šetření MU, po ověření konkrétních typů SZZ a TZZ;

- trakční vedení bylo v době vzniku MU v provozuschopném stavu, nebylo poškozené a vzhledem ke zjištěnému nehodovému ději nebylo nutné stav této součásti infrastruktury již dále podrobně zkoumat.

Ohledáním nákladního automobilu bylo zjištěno:

- při silniční nehodě došlo k poškození podvozku a pravých částí tahače i návěsu;
- škoda na NA byla odhadnuta na 700 000 Kč.

Povětrnostní podmínky: zataženo, + 9 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: 2. TK je vedena v přímém směru ve čtyřkolejném úseku, v mírném zářezu, zprava přiléhá k silnici I. třídy č. 14 pod úrovni vozovky.

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

### 3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- HDV (vlak Ex 1254) 10 834 657 Kč.

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 10 834 657 Kč.**

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

Pozn.: škoda na nákladním automobilu vznikla v důsledku dopravní nehody na pozemní komunikaci, proto zde není vyčíslena.

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

V důsledku vzniku MU došlo k zastavení provozu:

- v 1. TK od 14:24 h do 14:33 h;
- ve 2. TK od 14:24 h do 19:45 h.

### 3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy SŽ:

- vedoucí dispečer CDP Přerov.

Dopravce LE:

- strojvedoucí vlaku Ex 1254, zaměstnanec Leo Express s. r. o.

Třetí strana:

- řidič nákladního automobilu.

Ostatní osoby, svědci:

- svědek 1, řidič osobního automobilu;
- svědek 2, řidič osobního automobilu;
- svědek 3, operátor tísňové linky IZS;
- svědek 4, operační důstojník IZS;
- svědek 5, hasič specialista HZS SŽ;
- svědek 6, vedoucí dispečer CDP Praha.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová byla SŽ.

Dopravcem vlaku Ex 1254 byl Leo Express s. r. o., se sídlem Řehořova 908/4, Praha 3, PSČ 130 00.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem Leo Express dne 9. 11. 2018, s účinností od 19. 11. 2018.

### 3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Ex 1254	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	90	Elektrická jednotka	94 54 1 480 004 – 1	R+E+Mg
Počet náprav:	12			
Hmotnost (t):	169			
Potřebná brzdící procenta (%):	175			
Skutečná brzdící procenta (%):	175			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h <sup>-1</sup> ):	160			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Ex 1254:

- vlak byl tvořen pětivozovou nízkopodlažní elektrickou jednotkou Stadler, typu FLIRT Leo Express, určenou k přepravě cestujících. Výchozí stanicí vlaku byla žst. Ostrava-Svinov a cílovou stanicí byla žst. Praha hl. n.;



- v době vzniku MU vlakem cestovalo 43 cestujících, 2 strojvedoucí a 2 stevardi. Skutečný stav vlaku Ex 1254 zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

HDV 480 004-1 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA TELOC 2500.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 14:03:22 h vlak odjel ze žst. Zábřeh na Moravě a postupně zvyšoval svoji rychlost;
- 14:19:45 h v rychlosti 119 km.h<sup>-1</sup> přestavil strojvedoucí řídicí páku do provozního brzdění a zároveň je zaznamenáno na dobu 1 s použití lokomotivní píšťaly na kterou navazuje použití lokomotivní houkačky na dobu 1 s;
- 14:19:50 h strojvedoucí přestavil řídicí páku do rychločinného brzdění;
- **14:19:52 h porucha snímače VZ MIREL v rychlosti 93 km.h<sup>-1</sup> – vznik MU;**
- 14:20:06 h zastavení vlaku na dráze 358 m.

Tlačítko bdělosti bylo po celou dobu jízdy vlaku strojvedoucím řádně obsluhováno a nejvyšší dovolená rychlost jízdy nebyla překročena. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

Na čele jednotky HDV 480 004-1 byla umístěna kamera, která zaznamenávala jízdu vlaku Ex 1254. Rozborem záznamu po časové korekci bylo zjištěno, že vlak Ex 1254 projel kolem odjezdového návěstidla L2 v žst. Třebovice v Čechách v čase 14:18:33 h. V čase 14:19:48 h lze v zorném poli kamery rozeznat kabinu převráceného nákladního automobilu a překážku v koleji. V čase 14:19:52 h došlo ke srážce vlaku Ex 1254 s překážkou a následně v čase 14:20:06 h vlak zastavil.

Dále dopravce sdělil, že HDV jsou vybavena na obou stanovištích strojvedoucího radiostanicí MESA 23 a základní rádiové spojení je prováděno pomocí sítě GSM-R. V případě použití funkce „Generální stop“ ze strany provozovatele dráhy vlak automaticky zastaví.

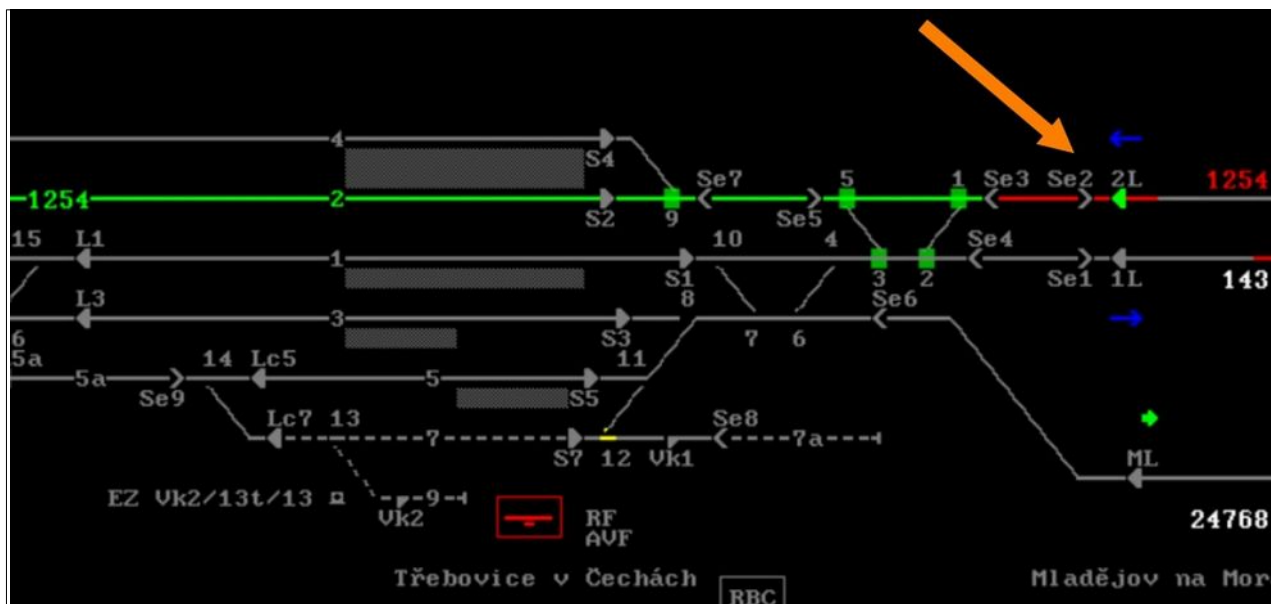
### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku je vedena v přímém směru ve spádu 2,44 ‰. Jedná se o čtyřkolejný elektrifikovaný úsek (souběh dvou dvoukolejných tratí, viz výše). V mezistaničním úseku mezi žst. Třebovice v Čechách a žst. Česká Třebová bylo traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronický autoblok typu ABE-1 s přenosem kódu VZ v obou směrech, v místě MU s nejvyšší povolenou rychlostí 160 km.h<sup>-1</sup>. TZZ mělo platný průkaz způsobilosti ev. č. 0535/17-E.45, vydaný 20. 6. 2017. Souběžně s tratí vede na pravé straně (ve směru jízdy vlaku) silnice I. třídy č. 14.

Z dat záznamového zařízení SZZ v žst. Třebovice v Čechách ze dne 5. 5. 2021 bylo zjištěno (čas SZZ byl využit pro korekci času rychloměru HDV vlaku a je dále jako základní čas využit pro monitoring jízdy vlaku):

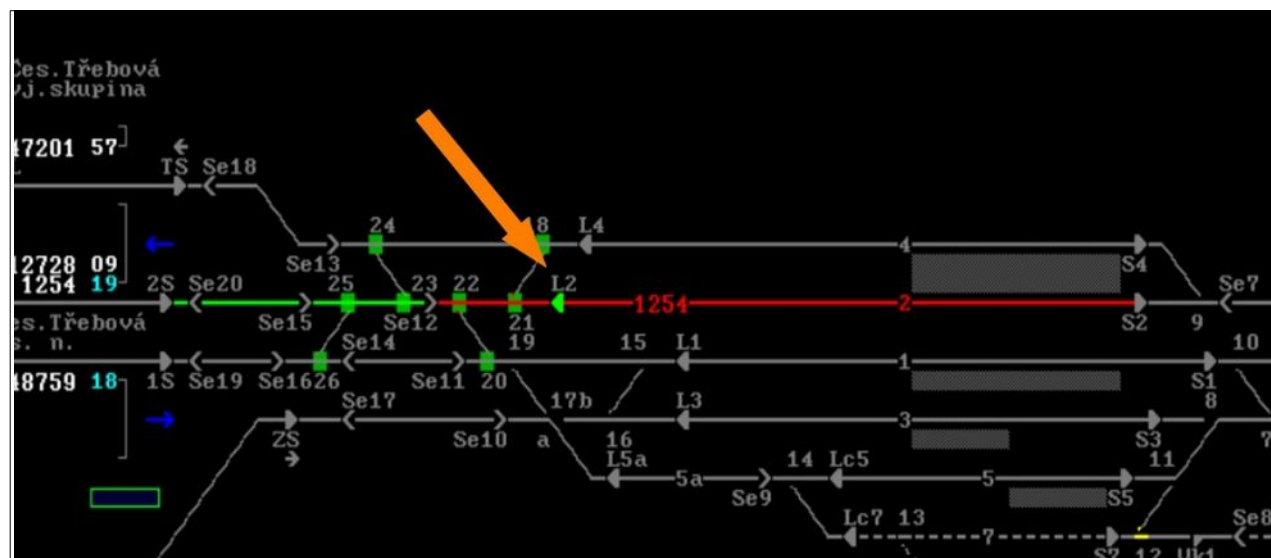
- 14:17:49 h čelo vlaku Ex 1254 minulo vjezdové návěstidlo 2L v km 7,060 (viz Obr. č. 2);
- 14:18:10 h čelo vlaku Ex 1254 minulo návěstidlo S2 v km 6,332;
- 14:18:33 h čelo vlaku Ex 1254 minulo návěstidlo L2 v km 5,548 (viz Obr. č. 3);

- 14:18:50 h čelo vlaku Ex 1254 minulo návěstidlo 2S v km 4,970;  
 14:19:04 h čelo vlaku Ex 1254 obsadilo traťový úsek 2T2 v km 4,517;  
 14:19:21 h čelo vlaku Ex 1254 obsadilo traťový úsek 2T3 v km 3,947;  
**14:19:52 h srážka vlaku Ex 1254 s překážkou v km 2,946;**  
 14:19:52 h čelo vlaku Ex 1254 obsadilo traťový úsek 2T4 v km 2,907;  
 14:19:57 h čelo vlaku Ex 1254 obsadilo traťový úsek 2T5 v km 2,785.



Obr. č. 2: Čelo vlaku Ex 1254 minulo vjezdové návěstidlo 2L

Zdroj: SŽ, úprava DI



Obr. č. 3: Čelo vlaku Ex 1254 minulo odjezdové návěstidlo L2

Zdroj: SŽ, úprava DI

Z rozboru stažených dat o činnosti SZZ a TZZ vyplývá, že tato zařízení vykazovala normální činnost a že jejich technický stav a způsob obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Základním rádiovým spojením v úseku trati, kde došlo k MU, byla síť GSM-R. Pevnou infrastrukturu traťové části sítě tvoří soustava základnových stanic se směrovými anténami (dále jen „BTS“), umístěnými podél vybavených tratí a zajišťujících pokrytí všech zájmových oblastí rádiovým signálem s potřebnou úrovní a kvalitou. Jednotlivé větve BTS jsou prostřednictvím řídicích jednotek připojeny k ústředně rádiové síti systému GSM-R. Ovládacími prvky pro obsluhu a komunikaci v rádiové síti systému GSM-R jsou koncové dotykové terminály umístěné na pracovištích obsluhujících zaměstnanců řízení provozu. Požadavky na mobilní část rádiového zařízení stanovuje dopravcům § 71 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. *„Dopravce je povinen použít pro provoz drážní vozidla vybavená kompatibilní funkční částí rádiového zařízení a umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k samočinnému zastavení drážního vozidla, musí být drážní vozidlo vybaveno technickými prostředky pro jeho realizaci“*. Dle sdělení dopravce LE byl vlak Ex 1254 vybaven technickými prostředky pro realizaci samočinného zastavení vlaku v síti GSM-R, a mohl být tedy zastaven v případě použití funkce „NOUZE VLAK“, tedy nouzového skupinového volání 299 s nejvyšší prioritou, doplněné o druhý hovor „STOP VLAK“, což je jednosměrné skupinové volání 499 (dále také povel).

Aktivaci těchto funkcí může provést výpravčí nebo dispečer z dotykového terminálu stiskem tlačítka STOP VLAK na záložce GSM-R NOUZE. Po stisknutí dojde k okamžitému zahájení nouzového skupinového volání 299 a jednosměrného skupinového volání 499. Pokud vozidlová radiostanice GSM-R detekuje kombinaci těchto dvou hovorů, aktivuje brzdový ventil a vlak zastaví. Zároveň se přes hovor 299 přehraje automatická hlasová výzva k zastavení vlaku. Dle sdělení provozovatele dráhy je skupinové volání 299 na vozidle přijato cca za 4 s. Aby došlo k zastavení vlaku, musí být aktivováno také skupinové volání 499, a to o 1 s později než 299. Skupinové volání 499 je na vozidle přijato do cca 5 s. Informace o zastavení vozidla je tedy na HDV za cca 6 s. Téměř okamžitě pak dochází k aktivaci brzdového ventilu.



Obr. č. 4: Informativní pokrytí sítě GSM-R jednotlivými BTS

Zdroj: SŽ, úprava DI

Na obrázku č. 4 je vidět umístění jednotlivých BTS a jejich pokrytí. U BTS na hranicích jednotlivých oblastí je vždy počítáno z přesahem do další oblasti, tedy s překrytím signálu. V rámci šetření předmětné MU byla podstatná žlutá BTS se dvěma symboly vyzařujících směrových antén, pokrývající oblast označovanou v infrastrukturní části GSM-R jako „Česká Třebová-odb. Zádulka“. V této oblasti se nachází žst. Česká Třebová i žst. Třebovice v Čechách. Povel v rádiové síti GSM-R k zastavení vlaku Ex 1254, přihlášeném svou palubní částí GSM-R v této oblasti, mohl vyslat traťový dispečer CDP Přerov 2C (v době vzniku MU řídil drážní dopravu ve výše uvedené oblasti), pohotovostní výpravčí žst. Třebovice v Čechách, výpravčí žst. Česká Třebová ze stavebního č. 19, výpravčí žst. Česká Třebová ze stavebního č. 14 a traťový dispečer 112 z CDP Praha.

### 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 Ex 1254 – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 5. 5. 2021 nastoupil na vlak Ex 1254, který jel ze žst. Ostrava-Svinov do žst. Praha hl. n.;
  - ze žst. Ostrava-Svinov měl vlak Ex 1254 zpoždění 25 min., které bylo zapříčiněno sundáváním sražené zvěře z HDV;
  - při jízdě ze žst. Třebovice v Čechách po výjezdu z oblouku spatřil něco v kolejišti. Domníval se, že se jedná o zvěř;
  - soustředil se na tento předmět a myslí, že použil lokomotivní houkačku;

- po přiblížení zjistil, že se jedná o kameny nebo betonový blok;
  - nejprve zahájil provozní brzdění a poté ihned rychločinné brzdění;
  - bylo už pozdě a na překážku najel;
  - na rychlost vlaku v době srážky si nepamatuje, ale v době před zahájením brzdění jel 120 km.h<sup>-1</sup>;
  - po zastavení a zajištění vlaku ohlásil vznik MU pomocí vysílačky na CDP a s kolegy se šel podívat na způsobené škody;
  - teprve pohledem zpět k místu MU viděl převrácené nákladní auto a přijíždějící hasiče;
  - po příjezdu PČR byla u něj provedena dechová zkouška.
- strojvedoucí vlaku Ex 1254 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
    - v tomto záznamu jsou uvedeny totožné skutečnosti jako ve výše uvedeném zápisu se zaměstnancem. Navíc je zde uvedeno, že před jízdou ani během jízdy nepožil návykovou látku nebo alkohol a jeho zdravotní stav byl dobrý.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- řidič nákladního automobilu – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - dne 5. 5. 2021 nastoupil do práce v 5:00 h v Prostějově a do času dopravní nehody vozil náklad na různých trasách;
  - řídil nákladní automobil značky VOLVO FH. Po technické stránce byl automobil v pořádku;
  - kolem 14:00 h jel s naloženou sutí z obce Rybník směrem k Jablonnému nad Orlicí. Provoz byl velký;
  - bylo pod mrakem, ale viditelnost byla dobrá;
  - poté, co vyjel kopeček od obce Rybník, se dostal na rovinu, kde pomalu začal zvyšovat rychlost. Když se blížil k zatáčce, v protisměru zaregistroval modrou nákladní soupravu, která při průjezdu zatáčkou najela až k dělicí čáře;
  - najel více k pravé krajnici, aby zabránil střetu zrcátek. Jak pohnul volantem zpět doleva, tak se mu pohnula náprava více doprava, a tím se návěs strhl po nezpevněné krajnici. Snažil se co nejvíce zpomalit a udržet auto na silnici. To se nepodařilo, neboť tam byl velký sráz, a tím se návěs strhl a převrátil a s ním i celá kabina;
  - v tu chvíli vůbec nevěděl, co se stalo se sutí;
  - přiběhli k němu lidé z aut, která jela za ním, a ptali se, zda-li je v pohodě. Zároveň mu řekli, že volají 112, neboť kamení je v kolejišti;
  - jeden člověk volal a druhý mu radil, jak se dostat z auta ven;

- za chvíli odjeli, aby nezdržovali provoz. Zavolał svému dispečerovi a vzápětí přijel vlak, který narazil do vysypaného kamení. Šel se schovat na druhou stranu auta do silnice, neboť odlétávaly kusy kamenů;
  - vlak zastavil o kus dál směrem k České Třebové. Na místo po chvíli přijeli hasiči a PČR, která u něj provedla dechovou zkoušku a test na drogy s negativním výsledkem a nehodu zadokumentovala;
  - řidičský průkaz na uvedenou soupravu měl v době nehody tři dny. Všechny tři dny se soupravou jezdil. S jinými stroji jezdil rok.
- svědek 1, řidič osobního automobilu – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
    - dne 5. 5. 2021 jel v odpoledních hodinách z České Třebové do Třebovic v Čechách;
    - jel za NA. Byl silný provoz a nemohl ho předjet;
    - když byl za NA cca 30 m, tak viděl, jak se mýjí s dalším NA. Souprava vybočila mírně vpravo a došlo k tomu, že se mu prášilo za pravým zadním kolem návěsu z důvodů sjetí na nebezpečnou krajnici. Následně se návěs naklonil a sjel do příkopu, kde se celé nákladní auto převrátilo na pravý bok a náklad se vysypal do kolejiště;
    - okamžitě zastavil a běžel k řidiči NA. Mezitím již volal na linku 112;
    - od pádu vozidla do zavolání na linku 112 uplynulo cca 30 s;
    - na uvedeném čísle oznámil uvedenou nehodu, kdy upozornil hned na začátku hovoru, že je potřeba zastavit provoz na první koleji od silnice, a dále sdělil přesné místo nehody;
    - po skončení hovoru spolu s dalším řidičem, který zastavil, zkontrolovali řidiče, zda je v pořádku a chvíli tam řídili provoz, protože tam hodně aut zastavovalo;
    - cca po 9 minutách z místa nehody odjel. Před obcí Třebovice v Čechách mu volal svědek, že na první koleji vidí přijíždět vlak Leo Express;
    - srážku vlaku s kamením neviděl.
  - svědek 2, řidič osobního automobilu – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
    - dne 5. 5. 2021 jel v odpoledních hodinách z České Třebové do Třebovic v Čechách;
    - za výjezdem z České Třebové přijel ke koloně vozidel a viděl, jak vpravo bylo převrácené nákladní vozidlo. Kolonu objel a zastavil před prvním stojícím vozidlem, dále se ptal, jestli je něco potřeba;
    - řidič NA seděl na kabině a tak ho upozornil, ať raději sleze dolů, neboť byly na kolejích kameny a kdyby přijel vlak, hrozilo by, že by kameny odletěly a zranily ho;
    - se svědkem, který nehodu ohlašoval, se domluvili, že je vše zařízené, proto sedl do auta a odjel směr Třebovice;

- po ujetí cca 1 km viděl jak po kolejích směrem k němu jede vlak. Vzal telefon a volal svědkovi, který nehodu oznamoval (znali se) a sdělil mu, že se blíží k místu dopravní nehody vlak a aby odstoupili od trati. Ten mu sdělil, že už také není na místě dopravní nehody a že jede za ním;
- srážku vlaku s kamením neviděl. Vybavuje si, že mezi první kolejí byl velký betonový balvan a dále bylo spoustu dalších kamenů a sutí těsně vedle koleje.
- svědek 3, operátor tísňové linky IZS – Záznam o podání vysvětlení DI:
  - profesi vykonává cca 2 roky a její náplní je přijímání a zpracování tísňových volání a předávání informací ostatním složkám IZS;
  - směnu dne 5. 5. 2021 začal v 7:00 h a byl odpočatý;
  - když na tísňové lince přijal oznámení o převráceném nákladním automobilu, jehož náklad byl vysypán do kolejíště, reagoval tak, že nejdříve lokalizoval místo události pomocí mapového podkladu a informací od oznamovatele. Na mapovém podkladu se mu zobrazila přibližná poloha volajícího vycházející z polohy vysílačů mobilního signálu. V počítači mu vyskočilo okno s novou událostí, kde zaznamenal obsah hovoru volajícího, tj. o jakou událost se jednalo, zda jsou na místě zraněné osoby, a doplnil zjištěnou lokalizaci události;
  - dále rozhodl, pro kterou složku IZS událost je, a v okně programu označil druh události a složky IZS, kterým je událost určena (tj. HZS – operační důstojník, a Policie ČR). Poté událost datovou větou odeslal. V tomto konkrétním případě, jelikož oznamovatel sděloval, že je vysypáný náklad v kolejíšti, ještě pro zdůraznění důležitosti ústně informoval operačního důstojníka sedícího ve stejné místnosti o skutečnosti, že bude třeba zastavit provoz na trati. Tím pro něj tato událost skončila a další věci si již řešil operační důstojník;
  - takto postupoval na základě předpisu „Pravidla pro činnost telefonních center tísňového volání 112“ vydaného GŘ č. j. MV-157308-4/PO-OPŘ-2020, z roku 2020. Z toho předpisu jsou pravidelně proškolení;
  - ve své funkci (operátor linky 112) nemá stanoveny postupy, jakým způsobem jednat, pokud je oznámena na tísňové lince informace o ohrožení dráhy (drážní dopravy), resp. žádost o zastavení provozu;
  - na svém pracovišti nemá možnost v případě informace o ohrožení dráhy přímo kontaktovat dispečera Správy železnic. Tuto informaci předává operačnímu důstojníkovi;
  - událost předal operačnímu důstojníkovi a Policii ČR datovou větou. Datovou větou může poslat pouze 3 složkám (PČR, HZS, ZZS);
  - na otázku, zda jsou školeni z postupů, jakým způsobem jednat, pokud je jim oznámena informace o ohrožení dráhy, resp. žádost o zastavení provozu odpověděl, že ano, ale to není jeho náplní práce.
- svědek 4, operační důstojník IZS – Záznam o podání vysvětlení DI:

- profesi vykonává od roku 2009 a její náplní je vysílání sil a prostředků na místo události podle jejího charakteru;
  - směnu dne 5. 5. 2021 začal v 7:00 h a byl odpočatý;
  - na otázku, jak dále pracoval, případně jak konkrétně reagoval na oznámení ze dne 5. 5. 2021, kdy na tísňové lince přijali oznámení o převráceném nákladním automobilu, jehož náklad byl vysypán do kolejíště, odpověděl, že se to dozvěděl datovou větou, která přišla na jeho pracoviště do počítače od operátora linky 112;
  - po přijmutí datové věty událost zpracoval a vyslal jednotky na místo. Konkrétně se jednalo o profesionální jednotku HZS Ústí nad Orlicí. Z události vyplynulo, že se vysypal náklad i na dráhu, tak vyslal i drážní hasiče HZS SŽ Česká Třebová. Datová věta šla i k drážním hasičům HZS SŽ a zároveň je informoval telefonem. V hovoru jim sdělil, jaká událost a kde se stala, s určením km polohy a s požadavkem na zastavení provozu. Dále již telefonicky o události nikam nevolal;
  - takto postupoval na základě vnitřních předpisů a podle návrháře události. Jedná se o metodickou pomůcku určenou pro operační důstojníky, ve které jsou dle typu konkrétní události doporučené prostředky a síly vysílané na místo události;
  - na otázku, zda má ve své funkci (operační důstojník) stanoveny postupy, jakým způsobem jednat, pokud je oznámena na tísňové lince informace o ohrožení dráhy (drážní dopravy), resp. žádost o zastavení provozu, odpověděl, že pokud jsou události týkající se dráhy, tak volá vždy drážní hasiče. Na přesné podklady či metodiku si již nevzpomíná;
  - na otázku, zda jsou školení z postupů, jakým způsobem jednat, pokud je jim oznámena informace o ohrožení dráhy, resp. žádost o zastavení provozu, odpověděl, že průběžně probíhají školení cca 3 do měsíce. Zda šlo o náplň problematiky nehod a událostí na dráze, si již nevzpomíná.
- svědek 5, hasič HZS SŽ specialista – Záznam o podání vysvětlení DI:
    - profesi vykonává od roku 2007. Náplní práce je kombinace funkce obsluhy operačního střediska a zároveň slouží u zásahové jednotky. Náplní práce na operačním středisku je přijímat informace o událostech, vyhodnocovat je, vyslat jednotku a být podporou veliteli zásahu;
    - na směnu dne 5. 5. 2021 nastoupil v 7:00 h a byl odpočatý;
    - na to, jaký byl průběh směny dne 5. 5. 2021, si již nevzpomíná. Myslí, že do vzniku MU to byla standardní směna;
    - na oznámení ze dne 5. 5. 2021, kdy na tísňové lince přijal oznámení o převráceném nákladním automobilu, jehož náklad byl vysypán do kolejíště, reagoval tak, že nejdříve tuto informaci přijal z krajského operačního střediska (KOPIS). Na přesný obsah sdělované informace si již nepamatuje, ale postupně při hovoru s KOPIS naznali, že bude potřeba zastavit provoz. Prioritně proto volal na CDP Přerov, kde jim vysvětlil, co se stalo;



- z CDP Přerov ho odkázali na CDP Praha s tím, že to není v jejich obvodu. Volal tedy na CDP Praha. Poté, co vše oznámil vedoucímu dispečerovi, tak mu to položil a řekl, že tam jede. Za chvíli se mu ozval a zeptal se ho, kde to přesně je. Poté mu již oznámil zastavení provozu;
  - postupoval takto, že to vyšlo z logiky události. Vyhodnotil, že místo se nachází v obvodu CDP Přerov, proto tam volal přednostně;
  - z oznámení mu bylo jasné, kde se událost stala i že je potřeba zastavit provoz;
  - postup, jak naložit s informací, kterou obdrží, vyplývá z jejího obsahu. Když je potřeba zastavit provoz, volá na CDP;
  - na otázku, zda má ve své funkci stanoveny postupy, jakým způsobem jednat, pokud je mu oznámena na lince HZS SŽ informace o ohrožení dráhy (drážní dopravy), resp. žádost o zastavení provozu, odpověděl, že postup, jak naloží s informací, kterou obdrží, vyplývá z jejího obsahu. Když je potřeba zastavit provoz, volá na CDP;
  - nesetkal se se situací, kdy byl ze strany dispečerů na CDP problém se zastavením provozu na základě požadavku od HZS SŽ, ale od kolegů ví, že v rámci požadavku na zastavení provozu (možné ohrožení) na koridoru je ze strany dispečerů občas neochota;
  - s podobnou situací se v minulosti setkal asi jednou a na konkrétní reakci si již nevzpomíná;
  - na otázku, zda jsou školení z postupů, jakým způsobem jednat, pokud je jim oznámena informace o ohrožení dráhy, resp. žádost o zastavení provozu, odpověděl, že školení je v rámci kurzu operačního řízení jednou za 5 let, při kterém obhazuje svoji odbornou způsobilost.
- svědek 6, vedoucí dispečer CDP Praha – Záznam o podání vysvětlení DI:
    - profesi vedoucího dispečera na CDP Praha vykonává od roku 2019. Tato práce spočívá v komunikaci s dopravci, sledování aplikací a řízení provozu při MU, dále zajišťování a zpravování pohotovostí dle ohlašovacího rozvrhu a informování dalších organizačních jednotek, řešení provozních informací s provozními dispečery, které souvisejí se zajištěním plynulé dopravy či dlouhodobým odstavením souprav;
    - dále vedoucí dispečer v průběhu směny provádí různé zápisy do aplikací (např. MU, výrazná zpoždění vlaků, poruchy či události, které brání výrazně provozu);
    - hranice CDP Praha jsou dané prováděcími předpisy;
    - směna dne 5. 5. 2021 probíhala normálně;
    - ve své funkci pro vedoucího dispečera má stanoveny postupy, jakým způsobem jednat, pokud je oznámena informace o ohrožení dráhy (drážní dopravy), resp. žádost o zastavení provozu – zastaví se provoz, pokud je požadavek od IZS, a to ve spolupráci s provozním dispečerem, který má přehled o daném úseku tratě, který má přidělený. Tento postup vychází zřejmě z logiky, pokud je takový požadavek od IZS;

- vedoucí dispečer nemá ze svého pracoviště možnost zastavit provoz kdekoli v ČR;
- svou reakci a jak konkrétně postupoval dne 5. 5. 2021 v čase 14:20 h, kdy mu byla drážními hasiči oznámena skutečnost, že se vysypal nákladní automobil se štěrkem u žst. Česká Třebová, si již přesně nevybavuje, ale myslí si, že uváděli kilometrickou polohu. V té době jel výtahem pro pití do automatu a hovor zvedl ve výtahu. Okamžitě jel na sál 4B do 4. patra, odkud je řízena část žst. Česká Třebová;
- s provozním dispečerem řešili místo, kde se to stalo. Když volali do stanice Česká Třebová, tak je informovali, že již došlo k najetí vlaku Ex 1254 na překážku. Není si jist, zda přišel požadavek na zastavení provozu;
- takto postupoval, protože to vychází z logiky jeho funkce. Šel na sál 4B a snažil se zastavit provoz;
- v čase 14:22 h volal ze sálu 4B drážním hasičům, kde se dotázal, mezi kterými stanicemi se uvedená událost stala;
- vedoucího dispečera CDP Přerov nekontaktoval. Do žst. Česká Třebová volal provozní dispečer PD1 na základě jeho informace, kterou mu dal;
- na otázku, zda je v pravomoci vedoucího dispečera vydávat rozkazy traťovým dispečerům, případně výpravčím v určeném obvodu CDP, odpověděl, že pokud se jedná o zastavení provozu, tak určitě.

Na CDP Přerov byl v den vzniku MU ve směně ve funkci vedoucího dispečera provozní dispečer, který byl v zácviu na tuto pozici a pracoval pod dozorem jiného vedoucího dispečera. Oba dispečeré byli ze strany DI dopisy ze dne 16. 6. 2021 a 15. 7. 2021 předvoláni k podání vysvětlení. Oba dispečeré sdělili DI dopisy ze dne 29. 6. 2021 a 23. 7. 2021, že omlouvají svoji neúčast na podání vysvětlení k předmětné MU, a současně uvedli, že využívají svého práva nevypovídat. Z tohoto důvodu není možné doplnit jejich vysvětlení a objasnit některé skutečnosti o jejich chování a činnosti na pracovišti a konfrontovat je se zjištěnými fakty.

V souvislosti s mimořádnou událostí byly zajištěny záznamy hovorů na lince 112, HZS SŽ, CDP Přerov a CDP Praha. Fonetický přepis vybraných zvukových záznamů:

<b>Soubor:</b> 2021_05_05_14-13-54_1-16_6_ohlaseni_IJS.mp3
<b>Začátek hovoru:</b> 5. 5. 2021, 14:13:54 h
<b>Obsah přepisu:</b> celá nahrávka
<b>Operátor IJS:</b> Halo.
<b>Ohlašovatel dopravní nehody:</b> (příjmení), dobrý den. Já teďka tady jedu z Český Třebová na Třebovice...
<b>Operátor IJS:</b> Ano.
<b>Ohlašovatel dopravní nehody:</b> ...tady sjelo auto to pangejtu a hodilo to kamení na koleje, ...že

takhle bych to nahlásil, tady kamion v příkopu.

**Operátor IZS:** ..a vysypal vysypal teda na trať jo na tu kolej...

**Ohlašovatel dopravní nehody:** Drť víš a tak se to vysypalo... ten bordel z vany se mu vysypal na koleje, tak abyste tam nepustili vlak, první kolej k silnici, jo...

**Operátor IZS:** Dobrý, a řekněte mě, u čeho to tam je?

**Ohlašovatel dopravní nehody:** To je jednoduchý, z Český Třebový, když jedete na obec Třebovice.

**Operátor IZS:** Třebovice, to vidím.

**Ohlašovatel dopravní nehody:** Je tady taková ta skládka nalevo, taková drtička, nevím jestli vy to asi znáte.

**Operátor IZS:** Jak je to daleko od těch Třebovic?

**Ohlašovatel dopravní nehody:** Od Třebový je to kilometr.

**Operátor IZS:** Od Třebový je to kilometr, jo...

**Ohlašovatel dopravní nehody:** ...jo kilometr.

**Operátor IZS:** Skládka, takže u té skládky, skládka nějaká je po levý ruce.

**Ohlašovatel dopravní nehody:** Hnedka tady přímo naproti skládce je tady to, je to tady a je tam šutr na kolejích, tak aby tam nepustili vlak jo.

**Operátor IZS:** Dobře, a ten nákladák je teda v příkopu, ano?

**Ohlašovatel dopravní nehody:** Je jako na boku, ano, převrácený.

**Operátor IZS:** Takže se převrátil, převrácený, nějaký zranění?

**Ohlašovatel dopravní nehody:** Řidič je v pořádku.

**Operátor IZS:** Řidič je v pořádku, ano.

**Ohlašovatel dopravní nehody:** Ano, dobrý...díky, tak jo...

**Operátor IZS:** Ještě mi řekněte jméno poprosím.

**Ohlašovatel dopravní nehody:** (příjmení), jo.

**Operátor IZS:** Dobře, hm.

**Ohlašovatel dopravní nehody:** Tak jo, díky nashle.

**Soubor:** 2021\_05\_05\_14-16-33\_2.06\_IZS\_HZS\_SŽ.mp3

**Začátek hovoru:** 5. 5. 2021, 14:16:33 h

**Obsah přepisu:** celá nahrávka

**Operátor HZS SŽ:** Drážní hasiči (příjmení), prosím.

**Operátor IZS:** Ahoj, zdravím tě, operační, prosím tě, máme dopravní nehodu, nákladák se převrátil do příkopu, a část nákladu je kamení v kolejišti.

**Operátor HZS SŽ:** No...

**Operátor IZS:** Je to prosím tě nějaký 243. asi kilometr.

**Operátor HZS SŽ:** Hmm, a kde?

**Operátor IZS:** Jak jsou Třebovice.

**Operátor HZS SŽ:** Hmm..

**Operátor IZS:** No, Třebovice, jak jedeš k rybníku, tak vlastně na tý rovince, že jo, na Českou.

**Operátor HZS SŽ:** Hmm..

**Operátor IZS:** Tak někde jak je sklad depo a tohleto...

**Operátor HZS SŽ:** Hm...

**Operátor IZS:** A vedle skládka materiálu, jo.

**Operátor HZS SŽ:** No..

**Operátor IZS:** Tak prosím tě, tam pojedete asi Scanií, vid',

**Operátor HZS SŽ:** Hmm..

**Operátor IZS:** A jestli to dáš vědět někomu, kdo má na starosti trať, jestli to tam zastaví nebo něco než tam někdo dojede, aby se zjistilo, co se tam vůbec děje, aby do toho nějaký vlak nevletěl...

**Operátor HZS SŽ:** Jo, no já zavolám asi dispečera, no.

**Operátor IZS:** No, dispečera, než tam dojedou naši nebo vy, aby se vůbec zjistilo, jak to tam vypadá, aby náhodou nějaký vlak...

**Operátor HZS SŽ:** 243, jo?

**Operátor IZS:** Hm..., někde v těch místech.

**Operátor HZS SŽ:** Jo.

**Operátor IZS:** Jo.

**Operátor HZS SŽ:** Jako to bude problém, protože to je koridorová trať, no, úplně se jim to asi líbit nebude...

**Operátor IZS:** No jasně, ale...

**Operátor HZS SŽ:** Já tam já tam pošlu...

**Operátor IZS:** Nikdo tam není tak nevíme, jak to vypadá, že jo, pro jistotu.

**Operátor HZS SŽ:** No jasný, já tam pošlu Scanii, abysme co nejrychlejc... Oni to na chvíli zastaví...

**Operátor IZS:** A já ti tam hned pošlu všechny, jo dobrý, budeš to tam mít, za chvíli to máš.

**Operátor HZS SŽ:** Je tam pošlu.

**Operátor IZS:** Dobrý.

**Operátor HZS SŽ:** Jojo, dobrý.

**Soubor:** 2021\_05\_05\_14-18-21\_0.08\_HZS\_SŽ\_CDP\_PREROV.wav

**Začátek hovoru:** 5. 5. 2021, 14:18:21 h

**Obsah přepisu:** celá nahrávka

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** CDP Přerov vedoucí dispečer.

**Operátor HZS SŽ:** Tady drážní hasič Česká Třebová. Mně bylo teďka nahlášený, že ve Třebově se vysypal náklad, nákladní automobil do příkopu, a částečně vysypal i štěrk na koleje. Je to koridorová trať u čísla silnice 14, kilometr 243.

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** Vydržte... se podívám do mapy. Kilometr 243 jste říkal?

**Operátor HZS SŽ:** No no no, zhruba, oni nevědí, plus minus, ale to je třeba 50 metrů jenom.

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** A to je v České Třebové nebo jinde?

**Operátor HZS SŽ:** V České Třebové. No mezi Českou Třebovou a Třebovicema.

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** Aha, mezi Českou Třebovou a Třebovicema, tak to má tam kolega pražskej.

**Operátor HZS SŽ:** Jo, aha, jo.

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** Si myslím... vydržte, vydržte, já se podívám, kde je hranice. Ještě jednou mi ten kilometr...

**Operátor HZS SŽ:** 243.

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** 243... To už je celkem úplně v České Třebové bych řekl.

**V pozadí druhý hlas:** ... A o čem je řeč?

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** Tam se vysypal někde nákladní vůz, auto. A to už je obvod vyloženě České Třebové, stanice.

**Operátor HZS SŽ:** Jo takže do toho...dobře, tak já si zavolám sem.

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** Takže Prahu, Prahu, určitě Prahu.

**Operátor HZS SŽ:** Jo jo, dobře. Díky.

**Vedoucí dispečer CDP Přerov:** Jo. Prosím.

**Soubor:** 2021\_05\_05\_14-20-06\_0.08\_HZS\_SŽ\_CDP\_PRAHA.wav

**Začátek hovoru:** 5. 5. 2021, 14:20:06 h

**Obsah přepisu:** celá nahrávka

**Vedoucí dispečer CDP Praha:** Dispečer Praha, vedoucí směny (příjmení).

**Operátor HZS SŽ:** Tady drážní hasič Česká Třebová. Já bych chtěl, mně bylo teď nahlášený, že v České Třebové na silnici číslo 14 u koridorové trati se vysypal nákladní automobil se štěrkem, a že ten štěrk se částečně vysypal i na koleje. Já tam budu mít každou chvíli jednotku, ale já nevím jestli se tam bude teď zastavovat trať, radši pro jistotu.

**Vedoucí dispečer CDP Praha:** A to je kde přesně?

**Operátor HZS SŽ:** V kilometru 243.

**Vedoucí dispečer CDP Praha:** 243. Dobře tak já tam jedu.

**Operátor HZS SŽ:** ...my to máme já nevím 5 minut cesty, a já se domluví s velitelem, aby hnedka zavolal jak to tam vypadá, jestli budeme pouštět nebo to...

**Soubor:** 2021\_05\_05\_14-22-21\_0.08\_CDP\_PRAHA\_HZS\_SŽ.wav

**Začátek hovoru:** 5. 5. 2021, 14:22:21 h

**Obsah přepisu:** celá nahrávka

**Operátor HZS SŽ:** Drážní hasič Česká Třebová. Prosím?

**Vedoucí dispečer CDP Praha:** Tady je CDP Praha. Prosím tě, mezi kterýma stanicema tak zhruba...

**Operátor HZS SŽ:** Česká Třebová – Třebovice v Čechách.

**Vedoucí dispečer CDP Praha:** To je ale na druhou stranu prosím tě, to mají přerováci.

**Operátor HZS SŽ:** Jo, já že jsem volal do Přerova, a když jsem jim tohle řekl, tam mě řekli, že to máte vy.

**Vedoucí dispečer CDP Praha:** Jo, Česká Třebová – Třebovice v Čechách, tak to je furt do Třebovic naše, ale 243... A tam chceš zastavit provoz, nebo jak to chceš?

**Operátor HZS SŽ:** No, no, no, radši jo.

**Vedoucí dispečer CDP Praha:** 242, 243. To je tadyhle, no to je ještě v České Třebově. Chtěj zastavit provoz... Už do toho najela 1254. Halo.

**Operátor HZS SŽ:** No, jsem tady.

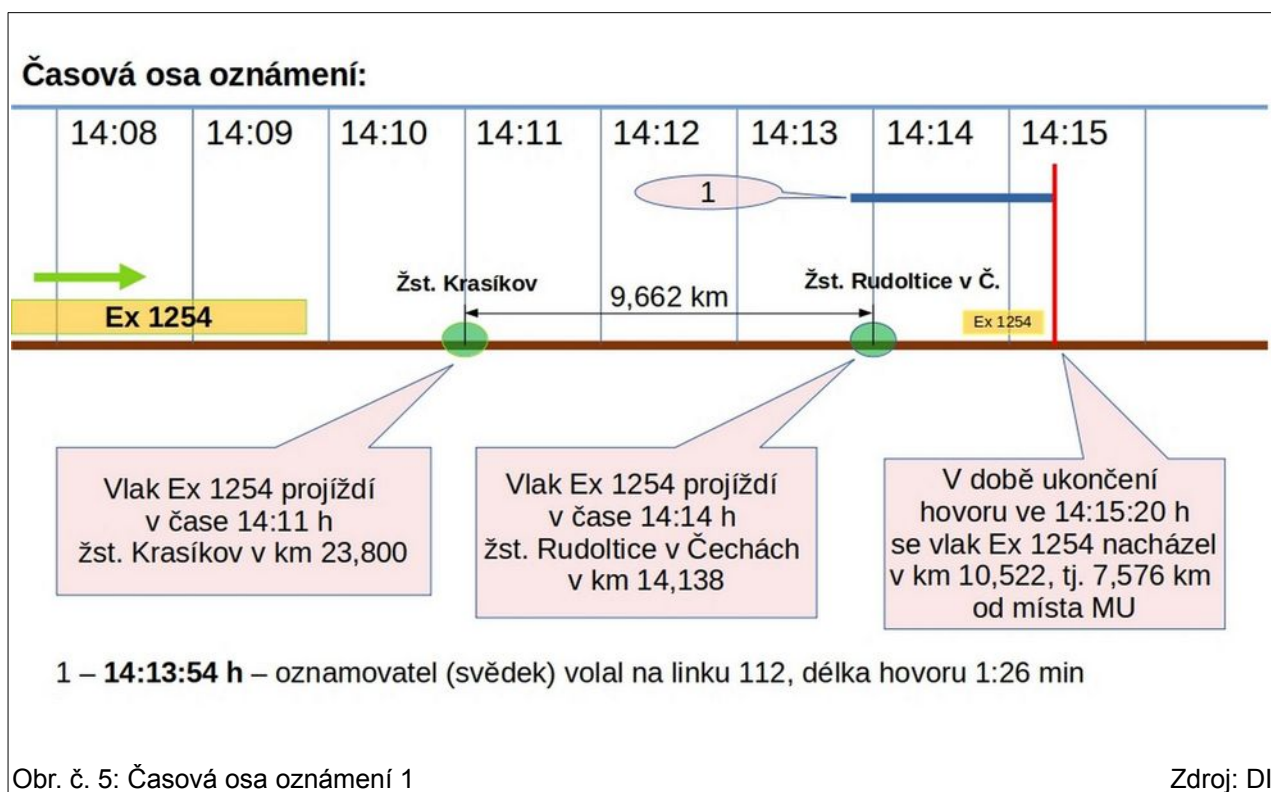
**Vedoucí dispečer CDP Praha:** Takže 14:20 provoz zastavený, 14:20, jo? A je na tom vlak, takže ať dají bacha.

**Operátor HZS SŽ:** Jo, jo, dobře. Zatím.

## 3.2 Faktický popis události

### 3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Vzniku MU předcházela dopravní nehoda na silnici I. třídy č. 14. Dne 5. 5. 2021 jel řidič NA s návěsem naloženým kamenivem od obce Rybník směrem k obci Třebovice v Čechách. V čase 14:12 h, v silničním km 188,282, najel NA s návěsem na krajnici. Následně se pravá zadní kola soupravy dostala mimo komunikaci, NA se převrátil a zůstal ležet vedle silnice na pravém boku. Při převrácení se z návěsu vysypal přepravovaný náklad tvořící kamenivo a suť, který se sesypal dolů a jeho část se setrvačností vysypala až do průjezdného průřezu 2. TK. K tomuto místu se blížil po 2. TK vlak Ex 1254 dopravce LE, jedoucí směrem do žst. Praha hl. n., a v čase vzniku dopravní nehody se nacházel za zastávkou Krasíkov, cca 18 km před místem vzniku MU. V čase 14:14 h vlak Ex 1254 projel žst. Rudoltice v Čechách a v čase 14:18:33 h minul odjezdové návěstidlo L2 žst. Třebovice v Čechách v km 5,548, tj. 2,602 km před místem vzniku MU. Po výjezdu z oblouku za žst. Třebovice v Čechách si strojvedoucí všiml překážky v kolejišti (nejprve se domníval, že je to zvíře), a pak započal rychločinné brzdění. Před překážkou již nestihl zastavit a v čase 14:19:52 h v km 2,946 došlo ke srážce.



DI provedla porovnání časů záznamů hovorů, vedených bezprostředně před vznikem MU mezi linkami 112, HZS SŽ, CDP Přerov a CDP Praha, se vzdáleností k místu MU blížícího se vlaku Ex 1254 v době jednotlivých hovorů.

**14:13:54 h** – oznamovatel (svědek 1) volal na linku 112:

- do 30. sekundy probíhajícího hovoru specifikoval, že se jedná o první kolej k silnici a že je kamion v příkopu a kamení se vysypalo do kolejiště a aby tam nepustili vlak;
- operátor linky 112 chtěl po oznamovateli upřesnit místo. Oznamovatel znovu upozornil, aby nepustili vlak;
- konec hovoru nastal v čase **14:15:20 h**. Hovor trval 1 minutu a 26 s. V době ukončení hovoru se vlak Ex 1254 nacházel v km 10,522, ve vzdálenosti 7,576 km od místa MU.

**14:16:33 h** – operační důstojník IZS volal HZS SŽ Česká Třebová:

- oznámil, že se nákladní automobil převrátil do příkopu a část nákladu (kamení) je v kolejišti;
- upřesnil místo a že se jedná o 243 km (km určil z mapového podkladu, ale patřícímu k souběžné trati, na níž nebylo místo MU);
- konec hovoru nastal v čase **14:17:59 h**, hovor trval 1 minutu a 26 s. V době ukončení hovoru se vlak Ex 1254 nacházel v km 6,696, ve vzdálenosti 3,750 km od místa MU.

**14:18:21 h** – operátor HZS SŽ volal vedoucího dispečera CDP Přerov:

- hovor začal v čase **14:18:32 h**, kdy do srážky vlaku s překážkou zbývala 1 minuta a 20 s;
- oznámil mu, že mu bylo teď nahlášeno, že v České Třebové se převrátil nákladní automobil do příkopu a vysypal se z něho náklad (štěrk) na koleje, a že je to koridorová trať u čísla silnice 14, kilometr 243 (konec popsaného sdělení byl v čase **14:18:55 h**, do srážky s překážkou zbývalo 57 s);
- vedoucí dispečer CDP Přerov se v bezprostředně následujícím zpětném dotazu ptal, kde to přesně je, a v čase **14:19:20 h** (32 s do srážky) sdělil operátorovi HZS SŽ, že úsek mezi Českou Třebovou a Třebovicemi v Čechách má jeho kolega na CDP Praha. Chvilí ještě probíhalo ověřování této informace v mapě dispečera;
- konec komunikace mezi operátorem HZS SŽ a vedoucím dispečerem CDP Přerov nastal v čase **14:20:05 h**. Hovor trval 1 minutu a 44 s. **V době ukončování hovoru již došlo k MU a vlak Ex 1254 se po zastavení nacházel v km 2,642, ve vzdálenosti 304 m za místem srážky s překážkou.**

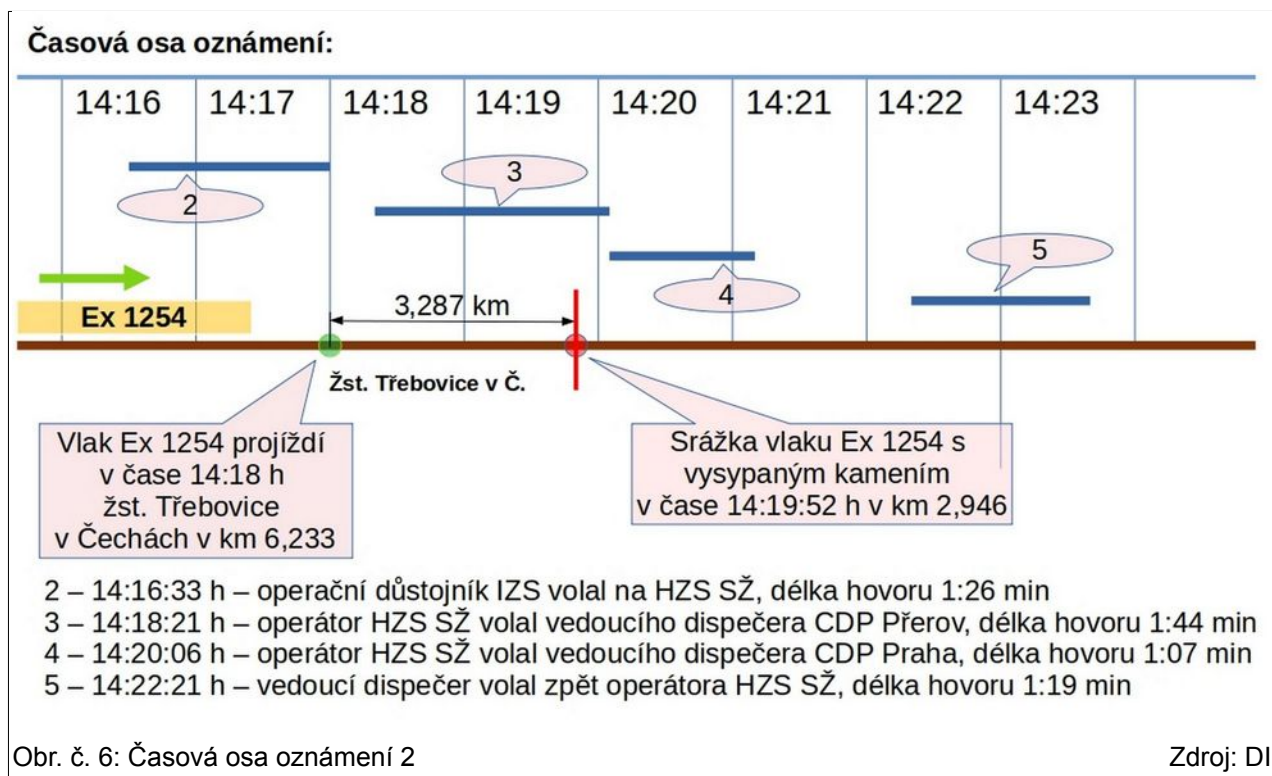
**14:20:06 h** – operátor HZS SŽ volal vedoucího dispečera CDP Praha (komunikace probíhající už po vzniku MU):

- hovor začal ve **14:20:29 h**. Operátor HZS SŽ sdělil vedoucímu dispečerovi CDP Praha stejné skutečnosti jako vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
- dispečer CDP Praha se dotázal na přesné místo;
- hovor byl ukončen ve **14:21:13 h** a trval 1 minutu a 7 s.

**14:22:21 h** – vedoucí dispečer CDP Praha volal zpět operátorovi HZS SŽ (komunikace probíhající už po vzniku MU):

- v hovoru se dotazoval, mezi kterými stanicemi to zhruba je, a poté sdělil, že úsek patří pod CDP Přerov;
- operátor HZS SŽ mu odpověděl, že to samé mu řekli v CDP Přerov. Dále v hovoru zaznělo, že již došlo ke srážce vlaku Ex 1254 s překážkou a že ve 14:20 h je provoz zastavený;
- hovor byl ukončen ve **14:23:40 h** a trval 1 minutu a 19 s.





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

- 14:20 h strojvedoucí vlaku Ex 1254 ohlásil vznik MU výpravčímu žst. Česká Třebová;
- 14:21 h výpravčí žst. Česká Třebová ohlásil vznik MU nehodové pohotovosti provozního obvodu;
- 14:35 h obnovení provozu v 1. TK;
- 14:39 h vedoucí dispečer CDP Praha ohlásil vznik MU pověřené osobě O18 SŽ;
- 15:03 h pověřená osoba O18 SŽ oznámila vznik MU na COP DI;
- 17:15 h zahájeno ohledání místa MU inspektory DI;
- 17:40 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 19:45 h obnovení provozu v 2. TK.

Plán IZS byl aktivován již před vznikem MU, a to na základě vzniku dopravní nehody v čase 14:13 h. Plán IZS aktivoval ve 14:13 h účastník silničního provozu (svědek).

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Policie ČR, dopravní inspektorát Ústí nad Orlicí;

- HZS SŽ Jednotka požární ochrany Česká Třebová;
- HZS Pardubického kraje, Územní odbor Ústí nad Orlicí.

## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy má mj. za povinnost provozovat dráhu pro potřebu plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Osoba řídící drážní dopravu (traťový dispečer 2C CDP Přerov) je mj. povinna zajistit řízení drážní dopravy dle jízdního řádu při využití závislostí vyplývajících z činnosti provozovaného zabezpečovacího zařízení. Dále je povinna zajistit, 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 dopravní s kolejovým rozvětvením bude povolen, jen je-li vlaková cesta správně postavena a volná.

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

V části D. „Rizika vyplývající z činnosti jiných stran, které nejsou součástí železničního systému“, je mj. definováno následující riziko:

- „**zásah do průjezdného průřezu koleje**“.

Mezi vnější jevy, způsobující výše uvedené riziko, jsou zařazeny překážky na železniční dopravní cestě, způsobené vlivem lidského činitele nebo neovlivnitelnými jevy. V rámci opatření ke zmírnění rizika a sledování účinnosti opatření je mimo jiné uvedeno **zastavení provozu**.

Pravidla pro eliminaci výše uvedeného vzniklého rizika jsou obsažena v prováděcích aktech k SZB. Obecnou povinnost odvrátit nebezpečí stanovuje vnitřní předpis SŽDC D1. Místo MU se nacházelo na trati, kde řízení a organizování drážní dopravy zajišťovalo CDP Přerov prostřednictvím operativního řízení provozu na tratích SŽ. Pravidla pro tento způsob řízení drážní dopravy stanoví vnitřní předpis SŽDC D7 a jeho Prováděcí zařízení. V nich je popsána organizace řízení, struktura i povinnosti jednotlivých zaměstnanců. Vedoucí dispečer je při operativním řízení provozu v přiděleném obvodu vedoucím směny a nadřízeným všem provozním zaměstnancům, tzn. zaměstnancům bezprostředně se podílejícím na řízení a organizování drážní dopravy při operativním řízení provozu na CDP Přerov. Primárně na vrcholové úrovni vedoucí dispečer CDP Přerov organizuje, koordinuje a řídí činnost provozních dispečerů, vedoucích směn v jednotlivých žst. a ostatních zaměstnanců zúčastněných na zabezpečování a řízení provozu tak, aby byla v reálném čase:

- organizována plynulá a bezpečná drážní doprava;
- plněn jízdní řád vlakové dopravy a schválený plán vlakové dopravy;
- dodržena jízda vlaků v trasách objednaných dopravci s dodržením přiděleného jízdního a přiděleného časového rámce kapacity dráhy;

- **odpovídá za zajištění realizace požadavků na zastavení nebo omezení provozu ze strany složek IZS při vzniku mimořádné události nebo při mimořádnostech včetně vzájemného informování o částečném nebo úplném obnovení provozu a případných podmínkách s tím spojených.**

V celém přiděleném obvodu vedoucí dispečer CDP Přerov nepřetržitě sleduje vývoj vlakové dopravy a nese plnou odpovědnost za zajištění bezzávadného a plynulého provozu, přičemž pro jeho zajištění přijímá potřebné informace od jednotlivých provozních dispečerů, vedoucích směn žst., vedoucích dispečerů ostatních oblastí a dopravců.

Výčet povinností DI konfrontovala se skutečným jednáním vedoucího dispečera CDP Přerov ve službě v den vzniku MU. Níže je provedená analýza obsahu telefonického hovoru vedoucího dispečera CDP Přerov s operátorem HZS SŽ, obsahujícího skutečnosti ohrožující bezpečnost drážní dopravy (vysypaný štěrk na koleje z převráceného NA).

Stručné shrnutí děje a času relevantního telefonického hovoru (podrobnosti o celé komunikaci v kapitole 3.2.1 této ZZ). Vlak Ex 1254 se na začátku níže analyzovaného hovoru nacházel 2,602 km od místa MU:

- 14:18:21 h – operátor HZS SŽ volal vedoucího dispečera CDP Přerov.
- 14:18:32 h – 14:18:55 h: „*Tady drážní hasič Česká Třebová. Mně bylo teďka nahlášený, že ve Třebově se vysypal náklad, nákladní automobil do příkopu, a částečně vysypal i štěrk na koleje. Je to koridorová trať u čísla silnice 14, kilometr 243*“ (pozn. DI: tučně je uvedena informace o narušení průjezdného průřezu, místo MU je nesprávně lokalizováno z hlediska úseku trati. Do srážky vlaku s překážkou chybělo v době ukončení této části hovoru 57 s);
- 14:18:56 h – 14:18:59 h: vedoucí dispečer CDP Přerov: „*Vydržte...se podívám do mapy. Kilometr 243 jste říkal?*“ (pozn. DI: oznámená kilometrická poloha neodpovídá kilometráži traťové koleje, na které došlo k MU. Do srážky chybělo v době ukončení této části hovoru 53 s);
- 14:19:00 h – 14:19:07 h: operátor HZS SŽ: „*No no no, zhruba, oni nevědí, plus minus, ale to je třeba 50 metrů jenom*“. (pozn. DI: do srážky chybělo v době ukončení této části hovoru 45 s);
- 14:19:07 h – 14:19:10 h: vedoucí dispečer CDP Přerov: „*A to je v České Třebové nebo jinde?*“ (pozn. DI: dispečer z doposud proběhlých částí hovoru zatím není schopen přesně lokalizovat místo MU pro adekvátní reakci. Do srážky chybělo v době ukončení této části hovoru 42 s);
- 14:19:10 h – 14:19:15 h: operátor HZS SŽ: „*V České Třebové. No mezi Českou Třebovou a Třebovicema*“ (pozn. DI: dispečer teprve nyní dostává informaci odpovídající místu MU, avšak bez specifikace koleje a kilometráže odpovídající mezistaničnímu úseku. Do srážky chybělo v době ukončení této části hovoru 37 s);
- 14:19:16 h – 14:19:20 h: vedoucí dispečer CDP Přerov: „*Aha mezi Českou Třebovou a Třebovicema, tak to má tam kolega pražskej*“ (pozn. DI: dispečer chyboval a nesprávně určil úsek trati, kde vznikla MU, z pohledu řízení drážní dopravy – v dotčeném úseku neřídí drážní dopravu CDP Praha, ale CDP Přerov, a nezapočal proces k odvrácení hrozícího nebezpečí. Do srážky chybělo v době ukončení této části hovoru 32 s).

V jednání operátora HZS SŽ se objevila nejistota v lokalizaci místa MU a z hlediska předchozího ohlášení operátorem IZS chyběla i větší naléhavost a požadavek na zastavení provozu. Chování vedoucího dispečera v zácviu CDP Přerov lze vysvětlit jeho nezkušeností a téměř žádnou praxí na této pozici. Proto měl v této situaci zasáhnout vedoucí dispečer, pod jehož dohledem v zácviu pracoval, a situaci řešit. Nutno ale podotknout, že vedoucí dispečer v zácviu CDP Přerov pracoval předchozích 9 let na pozici provozního dispečera a do jeho odborné způsobilosti patří i zkouška pro funkci výpravčího. Neznalost obvodu a nečinnost v situaci, kdy po ukončení hovoru s operátorem HZS SŽ vedoucí dispečer v zácviu na CDP Přerov nezačal v rámci svých možností činit opatření k zajištění bezpečnosti drážní dopravy, a ani se nepokusil předat požadavek na zastavení drážní dopravy příslušnému traťovému dispečerovi i přesto, že v obvodu CDP Přerov se nachází řízená oblast, ve které došlo k MU, je zarážející.

Další hovory následovaly v době, kdy již došlo k MU. Komunikace mezi operátorem HZS SŽ a vedoucím dispečerem CDP Praha započala po předchozím 23sekundovém vyzvánění v čase 14:20:29 h. Vedoucí dispečer CDP Praha po přijetí oznámení odešel na sál 4A CDP Praha, ze kterého se pak hovorem v čase 14:22:21 h ozval znovu operátorovi HZS SŽ a požádal ho o upřesnění místa. V hovoru již ale zaznělo, že došlo k MU. Vedoucí dispečer CDP Praha pak informoval operátora HZS SŽ, že ve 14:20 h je zastaven provoz.

Dále DI provedla analýzu, zda by zahájení kroků pro zastavení provozu mohlo v době, kdy už sám vedoucí dispečer CDP Přerov opakoval v hovoru lokalizaci místa MU slovy „*Aha mezi Českou Třebovou a Třebovicema*“ zabránit srážce.

- hovor mezi operátorem HZS SŽ a vedoucím dispečerem v zácviu CDP Přerov započal, po předchozím 11sekundovém vyzvánění, ve **14:18:32 h**, tedy **80 s** před vznikem MU, v době, kdy vlak Ex 1254 míjel odjezdové návěstidlo L2 v žst. Třebovice v Čechách v km 5,548 (2,602 km před místem vzniku MU);
- ve 14:19:20 h vedoucí dispečer lokalizoval správně úsek s místem MU, tedy 32 s před vznikem MU, v době, kdy vlak Ex 1254 obsadil traťový úsek 2T3 v km 3,980 (1,034 km před místem vzniku MU).

Do celkové doby 32 s, ve které by měl vedoucí dispečer CDP Přerov jednat dle vyjádření provozovatele dráhy tak, že „...*po přijmutí informace od složek IZS o možném ohrožení provozu kontaktuje přímo výpravčího nebo traťového dispečera a nařizuje učinit opatření k okamžitému zastavení provozu a odvrácení MU*“ však vstupuje několik neznámých veličin:

- nelze přesně zjistit, jak by informaci o překážce na trati, jako další prostředník, předal vedoucí dispečer CDP Přerov (který nemůže vyslat povel k zastavení vlaku) některému z níže uvedených zaměstnanců, kteří disponovali technickým prostředkem pro zastavení vlaku Ex 1254;
- nelze přesně zjistit, jak rychle by tito zaměstnanci reagovali z pohledu dalšího času, jenž by před započítáním dávání povelu k zastavení vlaku uběhl.

Jak je popsáno v kapitole 3.1.8, tak požadavek na zastavení provozu mohl být vedoucím dispečerem CDP Přerov směřován na některou z těchto osob:

- traťového dispečera 2C CDP Přerov, který danou trať řídil;
- výpravčího v žst. Česká Třebová (St 019);

- výpravčího v žst. Česká Třebová (St 014);
- pohotovostního výpravčího žst. Třebovice v Čechách;
- traťového dispečera 112 CDP Praha.

Vzhledem k tomu, že na předmětné trati je základní rádiové spojení GSM-R a přes tuto síť mohlo vyslat povel k zastavení vlaku uvedených pět provozních zaměstnanců, nelze již přesně a objektivně zjistit:

- za jakou dobu by povel zpracovala infrastrukturní část systému GSM-R a vyslala ho prostřednictvím BTS do pokryté oblasti i to, za jak dlouho by palubní část rádiového systému GSM-R předala požadavek do brzdového systému vlaku Ex 1254 a kdy by tento započal nouzové brzdění (povel je zpracováván cca 6 s, viz kap. 3.1.8).

Do zbývajících času 32 s, který by při následné správné reakci dispečera CDP Přerov byl vyhrazen pro činnost dalších zúčastněných osob a technologických prvků na úplné zastavení vlaku, by se tak musely vměstnat všechny výše uvedené další potřebné úkony – předání informace vedoucím dispečerem další osobě, která mohla vyslat povel k zastavení vlaku, její reakce, pak reakce palubní části rádiového systému GSM-R a předání požadavku do brzdového systému vlaku, započetí nouzového brzdění a doba nutná k zastavení vlaku.

DI zpracovala analýzu relevantních hovorů za účelem zjištění času, který by se ušetřil v případě, kdybychom z celkového řetězce předávání informací, při takto nastaveném systému, odečetli čas, který byl v hovorech věnován nepotřebným a zbytečným informacím (v textu níže dvou uvedených přepisů hovorů označeno tučně), které nesouvisely s požadavkem zastavení provozu a zbytečně hovory prodloužily:

1) 14:16:31 h – začátek zvonění, operátor IZS volal operátorovi HZS SŽ

14:16:33 h – 14:16:45 h	Operátor HZS SŽ: <i>Drážní hasiči (příjmení), prosím.</i>
	Operátor IZS: <i>Ahoj, zdravím tě, operační, prosím tě, máme dopravní nehodu, nákladák se převrátil do příkopu, a část nákladu je kamení v kolejišti.</i>
14:16:45 h – 14:17:06 h	Operátor HZS SŽ: <i>No...</i>
	Operátor IZS: <i>Je to prosím tě nějaký 243. asi kilometr.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Hmm, a kde?</i>
	Operátor IZS: <i>Jak jsou Třebovice.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Hmm...</i>
	Operátor IZS: <i>No, Třebovice, jak jedeš k Rybníku, tak vlastně na té rovince, že jo, na Českou.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Hmm...</i>
	Operátor IZS: <i>Tak někde jak je sklad depo a tohleto...</i>

	Operátor HZS SŽ: <i>Hm...</i>
	Operátor IZS: <i>A vedle skládka materiálu, jo.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>No...</i>
14:17:06 h – 14:17:20 h	Operátor IZS: <i>Tak prosím tě, tam pojedete asi Scanií, vid'.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Hmm...</i>
	Operátor IZS: <i>A jestli to dáš vědět někomu, kdo má na starosti trať, jestli to tam zastaví nebo něco než tam někdo dojede, aby se zjistilo, co se tam vůbec děje, aby do toho nějaký vlak nevletěl.</i>
14:17:20 h – 14:17:39 h	Operátor HZS SŽ: <i>Jo, no já zavolám asi dispečera, no.</i>
-19 s	Operátor IZS: <i>No, dispečera, než tam dojedou naši nebo vy, aby se vůbec zjistilo, jak to tam vypadá, aby náhodou nějaký vlak...</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>243, jo?</i>
	Operátor IZS: <i>Hm..., někde v těch místech.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Jo.</i>
	Operátor IZS: <i>Jo.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Jako to bude problém, protože to je koridorová trať, no, úplně se jim to asi líbit nebude.</i>
14:17:39 h – 14:17:51 h	Operátor IZS: <i>No jasně, ale nikdo tam není tak nevíme, jak to vypadá, že jo, pro jistotu.</i>
-12 s	Operátor HZS SŽ: <i>No jasný, já tam pošlu Scanii, abysme co nejrychlejc... Oni to na chvíli zastaví...</i>
14:17:51 h – 14:17:59 h	Operátor IZS: <i>Přesně a já ti tam hned pošlu všechny, jo dobrý, budeš to tam mít, za chvíli to máš.</i>
	Operátor IZS: <i>Dobrý.</i>
- 8 s	Operátor HZS SŽ: <i>Jojo, dobrý.</i>

2) 14:18:21 h – začátek zvonění, operátor HZS SŽ volá na CDP Přerov vedoucího dispečera

14:18:32 h – 14:18:55 h	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>CDP Přerov vedoucí dispečer.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Tady drážní hasič Česká Třebová. Mně bylo teďka nahlášený, že ve Třebově se vysypal náklad, nákladní automobil do příkopu, a částečně vysypal i šterk na koleje. Je</i>

	<i>to koridorová trať u čísla silnice 14, kilometr 243.</i>
14:18:56 h – 14:19:07 h	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>Vydržte... se podívám do mapy. Kilometr 243 jste říkal?</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>No no no, zhruba, oni nevědí, plus minus, ale to je třeba 50 metrů jenom.</i>
14:19:07 h – 14:19:10 h	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>A to je v České Třebové nebo jinde?</i>
14:19:10 h – 14:19:15 h	Operátor HZS SŽ: <i>V České Třebové. No mezi Českou Třebovou a Třebovicema.</i>
14:19:16 h – 14:19:20 h	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>Aha, mezi Českou Třebovou a Třebovicema, tak to má tam kolega pražskej.</i>
14:19:20 h – 14:20:05 h	Operátor HZS SŽ: <i>Jo, aha, jo.</i>
<b>-32 s</b> (vysvětlení viz níže)	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>Si myslím... vydržte, vydržte, já se podívám, kde je hranice. Ještě jednou mi ten kilometr...</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>243.</i>
	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>243... To už je celkem úplně v České Třebové bych řekl.</i>
	V pozadí druhý hlas: <i>... A o čem je řeč?</i>
	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>Tam se vysypal někde nákladní vůz, auto. A to už je obvod vyloženě České Třebové, stanice.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Jo takže do toho... dobře, tak já si zavolám sem.</i>
	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>Takže Prahu, Prahu, určitě Prahu.</i>
	Operátor HZS SŽ: <i>Jo jo, dobře. Díky.</i>
	Vedoucí dispečer CDP Přerov: <i>Jo. Prosím.</i>

Rozbor situace z pohledu nadbytečného prodlužování telefonických hovorů:

Ad 1) K ušetření času mohlo dojít již v hovoru, který vedl operátor IZS a operátor HZS SŽ. Operátor HZS SŽ věděl nejpozději v čase **14:17:20 h tj. 2 minuty a 32 s** před vznikem MU, co se stalo, kde se místo nachází a že je potřeba zastavit provoz. Informace uváděné v hovoru dále v čase 14:17:20 h až 14:17:59 h byly zbytečné a z hlediska nebezpečí z prodlení nepodstatné, pouze prodloužily hovor. Tato další diskuze nepřinesla žádné nové skutečnosti a ukázala pouze nejistotu a určitou obavu operátora HZS SŽ z reakce CDP na

žádost o zastavení provozu, což mu nepřísluší. Celkový čas, který mohl být ušetřen z tohoto hovoru, činí 39 s.

#### **MU vznikla ve 14:19:52 h**

Ad 2) V dalším hovoru vedeném mezi operátorem HZS SŽ a vedoucím dispečerem CDP Přerov, byla z pohledu naléhavosti situace zbytečná diskuze od **14:19:20 h** do **14:20:05 h** (k MU došlo 13 s před koncem tohoto hovoru). I přesto, v čase 14:19:20 h, tedy 32 s před vznikem MU, již mohla přijít adekvátní reakce vedoucího dispečera CDP Přerov. Pokud k tomuto času připočteme dalších 39 s, o které by přišla informace k vedoucímu dispečerovi CDP Přerov dříve, protože je bylo možno ušetřit odbouráním zbytečností uvedených výše v hovoru 1), tak teoreticky od času 14:18:41 h, což je 71 s do vzniku MU, by mohl vedoucí dispečer adekvátně reagovat a urychleně zařídit vyslání povelu k zastavení vlaku. V tuto dobu se vlak nacházel cca v km 5,276, tj. 2,330 km od místa vzniku MU.

Jak je uvedeno výše, do tohoto času spadají i všechny další potřebné úkony – předání informace vedoucím dispečerem další osobě, která mohla vyslat povel k zastavení vlaku, její reakce, reakce infrastrukturní a palubní části rádiového systému GSM-R (cca 6 s, z hlediska objektivit DI počítá s dobou 10 s) s následným předáním požadavku do brzdového systému vlaku, započetí nouzového brzdění a doba nutná k zastavení vlaku (v tomto případě vlak jedoucí rychlostí 119 km.h<sup>-1</sup> zastavoval po dobu 16 s). Z objektivního hlediska je zřejmé, že pro bezpečné zastavení vlaku bylo třeba vyslat povel nejpozději 27 s před srážkou s překážkou. Doba, která by zbyla na adekvátní reakci dispečera a provedení všech výše uvedených úkonů, by tak činila cca 44 s. To je evidentně stále ještě dostatečná doba pro předání naléhavé informace druhé osobě, která mohla obratem zastavit provoz a na její odpovídající reakci.

Dále je třeba, vzhledem k vážnosti a naléhavosti vzniklé ohlášené situace, analyzovat i celkovou délku hovorů. Hovor 1) mezi operátorem IZS a operátorem HZS SŽ trval celkem 1 minutu a 28 s, hovor 2) mezi operátorem HZS SŽ a vedoucím dispečerem CDP Přerov trval 1 minutu a 44 s.

Hovor, kdy operátor IZS volal operátorovi HZS SŽ, začal zvoněním ve 14:16:31 h, MU vznikla ve 14:19:52 h. Čas na uskutečnění hovorů a zastavení provozu z tohoto pohledu byl tedy celkem 3 minuty 21 s. Pokud vezmeme v úvahu, že vzhledem k naléhavosti situace a závažnosti obdržené informace bylo třeba jednat rychle z důvodu nebezpečí z prodlení, měla být informace o nutnosti zastavit provoz z bezpečnostních důvodů pokud možno co nejstručnější a oprostěná od zbytečných informací – např. domlouvání typu kdo na místo překážky s čím pojedje, co se komu nebude líbit či komu který úsek trati patří do obvodu. Délka hovorů musí být v takových situacích co nejkratší a reakce zúčastněných co nejrozhodnější a nejrychlejší. Pro jasný a stručný přenos takové informace bohatě stačí doba 25 – 30 s na jeden hovor, při započítání dvou hovorů, dob zvonění a další reakce osoby na konci řetězce předávání této informace lze celý úkon, i v celém v současnosti nastaveném systému jejího přenosu, stihnout v době nepřesahující 1,5 – 2 minuty. Čas 3 minuty 21 s byl tedy na zastavení vlaku dostatečný. V případě, že bude v budoucnosti celý systém upraven a přenos informací výrazně zkrácen, se ještě zkrátí i tento čas.

Na základě výše uvedených analýz, které vycházejí ze skutečného stavu, lze konstatovat, že operátor HZS SŽ i vedoucí dispečer CDP Přerov nedostatečně vnímali riziko nastalé situace. V jejich hovorech, které byly příliš dlouhé a obsáhlé vzhledem k situaci, se objevila nejistota nejen v lokalizaci místa MU, chyběla i větší naléhavost a důraz vzhledem



k narušení průjezdného průřezu, vzniku překážky a poté již nepochybné nutnosti co nejdříve zastavit provoz na trati z bezpečnostních důvodů. Práce operátorů vyžaduje kombinaci odborných znalostí, komunikačních a technických dovedností i proto, aby nedocházelo ke zbytečným časovým prodlevám – hovory musí trvat mnohem kratší dobu.

Ovšem v konečném výsledku se sečetla všechna negativa (v současnosti nastavený systém v procesu ohlašování mimořádností z IZS přes prostředníky a zbytečné časové prodlevy v hovorech) a výsledný čas (32 s), který reálně zbyl na provedení nezbytných úkonů nutných k zastavení vlaku, již nezajišťoval, že by se podařilo MU zabránit. Pokud by ale komunikace byla vedena stručněji a naléhavěji (například jen předáním strohé informace o potřebě zastavit provoz v příslušném mezistaničním úseku bez dalších informací, které oddalují samotné zastavení provozu a které je možné sdělit až následně), nedocházelo by ke zbytečnému prodlužování hovorů nesouvisejícím s naléhavostí situace, vedoucí dispečer by správně a pohotově reagoval, tak je reálné, že za dobu 71 s, i v případě takto z hlediska bezpečnosti nesprávně nastaveného systému ohlašování, bylo možné MU předejít a vlak včas zastavit.

Operátor HZS SŽ se v čase 14:17:20 h dozvěděl o nutnosti zastavit provoz v místě silniční nehody, přitom byl jasně specifikován mezistaniční úsek i přibližná kilometrická poloha. Místo, aby hovor s operátorem IZS ukončil a přerušil, aby mohl požadavek na zastavení provozu předat dál, diskutoval s operátorem IZS o tom, koho bude kontaktovat, zda se to dotyčnému bude líbit, případně jak se na dané místo v budoucnu dopraví. Během následné komunikace mezi operátorem HZS SŽ a vedoucím dispečerem CDP Přerov došlo rovněž k rozvláčné komunikaci (stačilo předat požadavek na zastavení provozu v daném úseku, případně i kilometrické polohy, bez specifikace, proč je to nutné), v důsledku čehož se vedoucí dispečer CDP Přerov dozvěděl až v čase 14:19:20 h, kde došlo k silniční nehodě s narušením průjezdného průřezu provozované koleje. Následné nesprávné chování vedoucího dispečera CDP Přerov, které se projevilo v neznalosti obvodu a v nečinnosti v situaci, kdy po ukončení hovoru s operátorem HZS SŽ nezačal v rámci svých možností činit opatření k odvrácení nebezpečí a k zajištění bezpečnosti drážní dopravy a pouze odkázal operátora HZS SŽ na to, ať zavolá na CDP Praha (dále také rozebráno v kapitole 4.4.7), však již nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, neboť i kdyby v daný okamžik vedoucí dispečer CDP Přerov reagoval adekvátně, provoz na trati by se mu již z důvodu časové tísně v tomto konkrétním případě zastavit nepodařilo.

### **Zjištění:**

Při šetření **bylo** zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů týkajících se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU**, související s činností vedoucího dispečera CDP Přerov:

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;*
- čl. 272 vnitřního předpisu SŽDC D1:

*„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance“;*

- čl. 387 vnitřního předpisu SŽDC D1:

*„Každý zaměstnanec na trati nebo v kolejišti musí dbát, aby neporušil průjezdný průřez. Poruší-li jej, musí se postarat o odstranění překážky. Nemůže-li průjezdný průřez uvolnit, anebo zjistí-li jeho porušení, musí jednat tak, aby se předešlo mimořádné události nebo aby se její následky zmírnily. Stejným způsobem postupuje zaměstnanec, který se o porušení průjezdného průřezu dozvěděl, anebo mu bylo ohlášeno.“;*

- čl. 4137 vnitřního předpisu SŽDC D1:

*„Každý zaměstnanec je povinen neprodleně (i když mu nejsou známy všechny podrobnosti) ohlásit všechny mimořádnosti (tj. vše, co není MU, např. **překážka na kolejích** nebo v jejich blízkosti [silniční nehoda na přejezdu, zasahování větví do průjezdného průřezu], závada na součásti nebo zařízení dráhy, odchylka od běžného stavu apod.), které zjistil, i když je sám nezpůsobil ani se na jejich vzniku nepodílel, anebo se o nich věrohodně dozvěděl, na nejbližší pracoviště výpravčího (dirigujícího dispečera, dispečera RB), na vlečce osobě odpovědné za organizování drážní dopravy na vlečce.“;*

- čl. 26 Prováděcího nařízení CDP Přerov:
- „Vedoucí dispečer „Odpovídá za zajištění realizace požadavků na zastavení nebo omezení provozu ze strany složek IZS při vzniku mimořádné události nebo při mimořádnostech včetně vzájemného informování o částečném nebo úplném obnovení provozu a případných podmínkách s tím spojených.“

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. Strojvedoucí je při řízení vlaku mj. povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy, přičemž smí uvést drážní vozidlo do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy.

Strojvedoucí vlaku Ex 1254 řídil HDV 480 004-1, pozoroval trať a návěsti, ze stanoviště strojvedoucího č. 2, tzn. předního ve směru jízdy vlaku, a tedy stanoviště (kabiny) strojvedoucího, z něhož měl nejlepší rozhled. Dále jednal podle zjištěných skutečností na základě pokynů dovolujících jízdu vlaku, vyjádřených návěstmi nejprve odjezdového návěstidla L2 žst. Třebovice v Čechách, dále oddílových návěstidel autobloku a za jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce.

#### 4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

#### **4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení**

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

#### **4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice**

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

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

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

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

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

#### **4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel**

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

#### **4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty**

Vznik překážky na dopravní cestě byl zapříčiněn dopravní nehodou nákladního automobilu na souběžné silnici I. třídy č. 14. Vyšetřování dopravní nehody je v gesci PČR.

Pojem „dopravní nehoda“ je definován v ustanovení § 47 zákona č. 361/2000 Sb. Uvedené ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. rovněž stanoví povinnosti řidiče, který měl účast na dopravní nehodě, a povinnosti účastníků dopravní nehody.

Ze zdroje <https://www.policie.cz/clanek/vysetrovani-dopravnich-nehod.aspx> vyplývá že:

- metodika šetření dopravních nehod je upravena závazným pokynem policejního prezidenta č. 160/2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu;
- dále je metodika šetření dopravních nehod upravena pokynem ředitele ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR č. 4/2010, kterým se upravuje činnost při šetření silničních dopravních nehod.

DI nedisponuje závěry PČR, zda dopravní nehoda byla vyřešena v blokovém řízení, nebo bylo ukončeno správní řízení, nebo PČR při šetření dopravní nehody zjistila podezření ze spáchání trestného činu a tento byl pravomocným rozhodnutím prokázán v soudním řízení.

Proto kromě obecného konstatování příčiny vzniku překážky na dopravní cestě z důvodu dopravní nehody nelze v ZZ uvést konkrétní porušení právních předpisů řidičem nákladního automobilu.

## **4.2 Drážní vozidla a technická zařízení**

### **4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení**

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **4.3 Lidské faktory**

#### **4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti**

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

#### **4.3.2 Pracovní faktory**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Při šetření nebylo u zúčastněných zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou a přestávek, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.

#### **4.3.3 Organizační faktory a úkoly**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

#### **4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím**

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

#### **4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření**

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s jednáním zúčastněných osob.

### **4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování**

#### **4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce**

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních Evropské unie, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách.

#### **4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů**

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

#### **4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah**

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, byly zjištěny nedostatky v současnosti nastaveném systému, a to v procesu ohlašování mimořádností z IZS přes prostředníky (operátory HZS SŽ a vedoucí dispečery CDP), kteří nemohou zastavit provoz na dráze (mimo železniční

přejezdy). Tím dochází k výraznému prodloužení a zpomalení celého procesu vedoucího k zastavení provozu v době, kdy hrozí nebezpečí z prodlení. Operátoři IZS tak nemají možnost volat přímo na kontakty na příslušné provozní zaměstnance, kteří mají přímou možnost ihned zastavit na dané trati provoz (podrobnosti viz kap. 4.1.1 a 4.1.7 této ZZ).

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl zjištěn nedostatek.

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

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

#### **4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány**

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

#### **4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody**

Provozovatel dráhy provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Dopravce provozoval drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

#### **4.4.7 Jiné systémové faktory**

Při šetření byly zjištěny nepříznivé systémové faktory, působící na rozhraní mezi IZS a provozovatelem dráhy SŽ při přenosu bezpečnostní informace o vzniku ohrožení dráhy a drážní dopravy (mimo železniční přejezdy) ke kompetentnímu zaměstnanci, majícímu možnost okamžitě zastavit provoz.

Z časové analýzy uvedené v kapitole 3.2.1 a vzhledem k tomu, že od času vzniku dopravní nehody na pozemní komunikaci do srážky vlaku Ex 1254 s překážkou uplynulo více než 7 minut, provedla DI analýzu nastavení pravidel komunikace mezi KOPIS HZS ČR (zároveň také jejich technických možností v oblasti počítačové podpory) a provozovatelem dráhy SŽ při předávání bezpečnostních informací o ohrožení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy mimo železniční přejezdy.

Příjem tísňového volání na linku 112 se řídí dokumentem „*Pravidla pro činnost telefonních center tísňového volání 112*“ vydaný GŘ HZS ČR, ve znění platného dokumentu č.j. MV-157308-4/PO-OPŘ-2020 ze dne 24. února 2020. Tam jsou konkrétně stanoveny postupy, jak při těchto situacích mají operátoři jednat. Postup zastavení drážní dopravy je také řešen v „*Dohodě o spolupráci*“ mezi Ministerstvem vnitra GŘ HZS ČR a SŽ ze dne 14. 2. 2012, vydaným pod č.j. MV-16663-1/PO-IZS-2012, a v její příloze č. 8 „*Postup pro zajištění bezpečnosti na železnici*“ (dále také dohoda). Tato dohoda upravuje zásady součinnosti SŽ a HZS ČR při provádění záchranných prací při požárech, živelních pohromách a jiných mimořádných událostech na železnici i mimo ni, zejména v oblasti použití a využití sil a prostředků HZS SŽ.

V příloze č. 8 výše uvedené dohody je uvedeno, že HZS SŽ v případě požádání příslušného KOPIS pro řešení mimořádné události na železnici zajistí pro JPO HZS ČR:

- vypnutí trakčního vedení u příslušného elektrodispečera a následné zajištění bezpečného stavu trakčního vedení zkratováním buď zaměstnanci HZS SŽ nebo elektrodispečerem;
- zastavení provozu na železnici prostřednictvím příslušného provozního dispečera nebo ústředního dispečera;
- vyrozumění příslušných odpovědných zaměstnanců řídících provoz v uzlových železničních stanicích o požadavku zastavení provozu v místě likvidace mimořádné události v příslušném traťovém úseku.

Požadavek KOPIS musí jednoznačně obsahovat zejména:

- zda se požaduje JPO HZS SŽ;
- zda se požaduje vypnutí trakčního vedení;
- zda se požaduje zastavení provozu na železnici.

V této dohodě jsou jako kontaktní partneři pro KOPIS HZS ČR určeny Ohlašovny požáru HZS SŽ (jednotlivé JPO HZS). Informace o nutnosti zastavit provoz na železnici, tak nejprve putuje k organizační složce SŽ, která nemá přímý vztah k organizování drážní dopravy. Ohlašovna požáru HZS SŽ pak dle smlouvy zajišťuje informování ostatních složek, zejména vedoucího dispečera na CDP Praha nebo Přerov a elektrodispečera. Je tedy až na vedoucím dispečerovi, aby kontaktoval příslušného provozního zaměstnance, který má možnost zastavit na dané trati provoz.

Operátor tísňové linky 112 přijal oznámení o dopravní nehodě od svědka. Provedl co nejrychlejší vytěžení události, informace o události vyplnil do datové věty a událost předal k řešení složkám IZS – HZS a PČR. Jak uvedl v podání vysvětlení, jelikož oznamovatel sděloval, že je vysypaný náklad v kolejišti, tak pro zdůraznění důležitosti ústně informoval operačního důstojníka sedícího ve stejné místnosti o skutečnosti, že bude třeba zastavit provoz na trati. S informací dále pracoval operační důstojník, jehož náplní je vysílání sil a prostředků na místo události podle jejího charakteru. Kromě datové věty, kterou poslal také HZS SŽ, kontaktoval operátora HZS SŽ JPO Česká Třebová a to na základě výše popsané dohody. Jak uvedl i v podání vysvětlení u událostech, které souvisí s dráhou volá vždy HZS SŽ.

Operátoři IZS mají k dispozici geografický informační systém, na který je možné přidávat předdefinované různé dynamické či mapové vrstvy, které si operátoři mohou zobrazit dle typu události a ve kterých se zobrazují důležité informace a kontakty. Ve vztahu k železnici jsou tam k dispozici např. km polohy tratě, zobrazení železničních zastávek, stanic, železničních přejezdů. U železničních přejezdů je systém nastaven tak, že do tohoto geografického informačního systému (krom jiných informací) jsou importována data z takzvané Sestavy přejezdů (Tabulky přejezdů) vydávané v týdenní periodicitě provozovatelem dráhy SŽ, obsahující kontakty na výpravčí, kteří jsou schopni v daném úseku zastavit provoz, a na dispečery včetně priority informování. Při řešení události je pak voláno na prioritní telefonní číslo a zároveň je o události informována HZS SŽ. V mapové vrstvě má tedy operátor IZS k dispozici 3 kontakty – telefonní číslo na výpravčího, telefonní číslo na dispečera 1 (provozní dispečer) a telefonní číslo na dispečera 2 (vedoucí dispečer).

Předmětná MU se stala na širé trati v mezistaničním úseku. Efektivní systém elektronické orientace a okamžité možnosti vygenerovat kontakty na zaměstnance SŽ, řídící provoz při ohrožení v prostoru tratí mimo železniční přejezdy, není na operačních střediscích HZS ČR nastaven. V tomto případě operátoři IZS nemají možnost na mapovém podkladu geografického informačního systému při zobrazení kilometráže trati nebo dané oblasti blízké místu na trati generovat kontakty na příslušné provozní zaměstnance, kteří mají přímou možnost zastavit na dané trati provoz.

Z výše popsaného jednání zaměstnanců KOPIS HZS ČR (operátorů IZS), která zajišťuje provoz linky 112, nedošlo k porušení předpisů či pracovních postupů, nicméně tím, že operační důstojník v nastaveném systému kontaktoval operátora HZS SŽ, došlo v dalším ohlašování ke vstupu prostředníka, který nemůže zastavit provoz na dráze, a tím k výraznému zpomalení celého procesu vedoucího k zastavení provozu.

Bezpečnostní informace dále putovala od operačního důstojníka IZS k operátorovi HZS SŽ, konkrétně na operační středisko JPO SŽ Česká Třebová. Operátor HZS SŽ přijal oznámení a jelikož byla potřeba zastavit provoz, volal na CDP Přerov. Jeho jednání stejně jako u operátorů IZS vycházelo z výše popsané dohody o spolupráci. Žádné konkrétní předpisy či manuál, jak v těchto situacích jednat, operátoři HZS SŽ nemají. Postup, jak naložit s informací, kterou obdrží, vyplývá z jejího obsahu. Když je potřeba zastavit provoz, volají na CDP. Ani HZS SŽ nemá možnost na mapovém podkladu při zobrazení kilometráže trati nebo dané oblasti blízké místu na trati generovat kontakty na příslušné provozní zaměstnance, kteří mají přímou možnost zastavit na dané trati provoz.

Pro objasnění dalších skutečností v rámci zjištění nastavení systému přenosu informace o ohrožení drážního provozu DI zaslala provozovateli dráhy SŽ, konkrétně na CDP Přerov a CDP Praha, žádost o vyjádření k několika otázkám, které se týkaly především činnosti vedoucího dispečera:

1) Zda a jak byl v době vzniku předmětné MU na CDP Praha a CDP Přerov nastavený systém součinnosti mezi provozovatelem dráhy a složkami IZS, včetně HZS SŽ, k řešení situací, kdy při oznámení události mající charakter možného ohrožení dráhy je potřeba přijmout na straně řízení provozu provozovatele dráhy neprodlená opatření k zamezení vzniku MU.

SŽ: provozovatel dráhy uvedl, že povinnosti a opatření provozovatele dráhy k zamezení vzniku MU a dále při vzniku MU jsou uvedeny ve služebních předpisech SŽDC D1, SŽDC D7, SŽDC D17, SŽDC D17-1 a v Prováděcím nařízení k Předpisu pro operativní řízení provozu, část A. Vedoucí dispečer po přijmutí informace od složek IZS o možném ohrožení provozu kontaktuje přímo výpravčího nebo traťového dispečera a nařizuje učinit opatření k okamžitému zastavení provozu a odvrácení MU.

2) Jak měli v době vzniku předmětné MU vedoucí dispečer CDP Praha a CDP Přerov nastaveny postupy při obdržení požadavku na zastavení drážní dopravy (dále provozu) ve svém obvodu vedení, nebo obvodu sousedním.

SŽ: obvody územní působnosti vedoucích dispečerů jsou uvedeny v Prováděcím nařízení předpisu SŽDC D7 část A. Vedoucí dispečer provoz zastavuje prostřednictvím traťového dispečera nebo výpravčího, který řídí provoz v dané žst. nebo v příslušném traťovém úseku. Může o spolupráci při zastavování provozu požádat též provozního dispečera.



3) Jak byl v době vzniku předmětné MU sestaven a jaké kontakty obsahoval řetězec pro předávání žádosti o zastavení provozu od vedoucího dispečera CDP Praha a CDP Přerov směrem k zaměstnanci řízení provozu, schopnému pomocí technických prostředků výše uvedenou žádost provést.

SŽ: po obdržení informace od HZS vedoucí dispečer CDP Praha kontaktoval osobně provozního dispečera na příslušném dopravním sále (bylo nutno upřesnit místo překážky po nepřesné informaci od HZS). Dále informace směřuje k traťovému dispečerovi (výpravčímu), který zajišťuje zastavení provozu. CDP Přerov uvedlo, že u předmětné MU bylo využito kontaktů nadefinovaných na telekomunikačním obslužném panelu pracoviště vedoucího dispečera CDP Přerov, kde jsou uloženy důležité kontakty na provozní zaměstnance a dopravce. V tomto případě vedoucí dispečer CDP Přerov odkázal zástupce HZS SŽ na vedoucího dispečera CDP Praha vzhledem k tomu, že byla chybně oznámena kilometrická poloha ze strany HZS SŽ. Tato poloha se dle tvrzení SŽ vztahovala přímo k žst. Česká Třebová. (pozn. DI: kilometrická poloha místa MU byla oznámena téměř přesně, pouze km jiné trati, která je ale v souběhu s tratí a s místem MU, nakonec bylo oznámeno, že je to mezi žst. Třebovice v Čechách a žst. Česká Třebová).

4) Jak byl v době vzniku předmětné MU nastaven systém školení vedoucích dispečerů CDP Praha a CDP Přerov na situace, kdy při oznámení události mající charakter možného ohrožení dráhy je potřeba přijmout na straně řízení provozu provozovatelem dráhy neprodlená opatření k zamezení vzniku MU.

SŽ: systém školení je dán předpisem SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Tento předpis stanovuje pravidla pro získávání odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy na dráhách, na kterých je provozovatelem dráhy SŽ a při provozování drážní dopravy u provozovatele drážní dopravy SŽ, způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení. Na základě tohoto předpisu je pro funkci vedoucí dispečer stanoven odborný seminář, kde jsou vedoucí dispečeré průběžně proškoleni z platných služebních předpisů, které se vztahují k přímému výkonu jejich služby. Znalost platných předpisů je na seminářích prověřována formou kontrolních otázek a dotazů.

5) Jak a čím byli vybaveni v době vzniku předmětné MU vedoucí dispečeré CDP Praha a CDP Přerov pro rychlou identifikaci míst, tvořících na prolínajících se dráhách hranice obvodů pro jejich vedení.

SŽ: na pracovišti vedoucího dispečera je vyvěšena tištěná mapa s vyznačenou územní působností CDP Praha, CDP Přerov a jejich jednotlivými pracovišti provozních dispečerů. Pro potřeby operativního řízení využívá vedoucí dispečer dostupné prostředky uložené na Portálu provozování dráhy (plánky ŽST, mapy obvodů CDP, OŘ). Dále vedoucí dispečer má přístup do aplikace ISPD mapy, kde dohledává přejezdy, mosty, tunely a další zařízení. Z těchto uvedených podkladů čerpá km polohy příslušných zařízení a jednotlivé obvody.

6) Jak v době vzniku předmětné MU probíhal zácvik na pozici vedoucího dispečera CDP Přerov [pravidla, podmínky dozoru (dohledu) nad zacvičovaným zaměstnancem].

SŽ: na CDP Přerov probíhal zácvik na pozici vedoucího dispečera pod dohledem zaměstnance s odbornou způsobilostí a znalostí. Zaměstnanci, kteří jsou v zácviku, musí v hlášeních a zápisech používat svoje příjmení a mají plnou odpovědnost za výkon dopravní služby podle své odborné způsobilosti. Pravidla a podmínky jsou popsány ve služebním předpisu SŽDC D1 a SŽDC Zam1. Předpis SŽDC Zam1 předepisuje pro

jednotlivé funkce (činnosti) související s provozováním dráhy a organizováním drážní dopravy organizační pokyny a náplně pro odborné zkoušky, které jsou předepsány pro dosažení požadovaného stupně odborné způsobilosti jednotlivých pracovních činností (funkcí).

V této odpovědi SŽ neuvedla konkrétní ustanovení, ze kterých by bylo patrné, jak jsou systémově tyto situace řešeny. V uvedených předpisech, kromě výše uvedených článků z předpisu SŽDC D1 a prováděcího nařízení k předpisu SŽDC D7, mají články spíše obecný charakter nebo se týkají situací až po vzniku MU. Nicméně provozovatel dráhy uvedl, že vedoucí dispečer po přijetí informace od složek IZS o možném ohrožení provozu kontaktuje přímo výpravčího nebo traťového dispečera a nařizuje učinit opatření k okamžitému zastavení provozu a odvrácení MU. Řešení situace je značně individuální a vychází i z určité logiky věci. Na základě výše uvedeného je proto žádoucí, aby provozovatel dráhy rizika spolu s opatřeními, která má uvedena v SZB, blíže a konkrétně specifikoval ve svých vnitřních předpisech a povinnostech jednotlivých zaměstnanců, aby bylo jasné, jak mají v podobných situacích reagovat.

Oba vedoucí dispečerů CDP Přerov a CDP Praha místo toho, aby na základě informací a požadavku na zastavení provozu nastolili bezpečný stav, což v tomto případě bylo zastavení provozu v úseku, který jim byl jasně identifikován, řešili mj. i zcela podružnou věc – jestli je dotčený úsek mezi Českou Třebovou a Třebovicemi v Čechách v obvodu CDP Přerov, nebo CDP Praha. Nekomunikovali spolu přímo, i když mohli, ale nechali tuto záležitost řešit telefonicky přes dalšího prostředníka operátora HZS SŽ. Tím docházelo k dalšímu zbytečnému odkladu v tu chvíli důležitého úkonu zastavení provozu a k výraznému prodloužení krátkého se času do vzniku MU. Již vedoucí dispečer CDP Přerov se měl neprodleně pokusit zastavit provoz (ačkoliv by to v tomto případě už nestihl) a snažit se odvrátit možnost vzniku MU. Je nutné podotknout, že vedoucí ani provozní dispečer nemá technické prostředky pro nouzové zastavení vlaků.

Dohoda o spolupráci, která je popsána na začátku této kapitoly, je zaměřena spíše na řešení situací po vzniku mimořádných událostí. V případě situací, kdy ještě nedošlo k MU a je potřeba urychleně zastavit provoz a pokusit se MU předejít (jako u této MU), je jednání podle této dohody zdržující a při bezprostředním ohrožení bezpečnosti drážní dopravy, hrozí-li nebezpečí z prodlení, může nastat zbytečné prodloužení doby účinné realizace tohoto požadavku. Operátor HZS SŽ, vedoucí dispečerů a provozní dispečerů CDP Přerov a CDP Praha plní při obdržení požadavku na zastavení drážní dopravy pouze roli prostředníků v přenosu bezpečnostně závažné informace.

Generování cílených kontaktů na zaměstnance provozovatele dráhy, kteří jsou schopni zastavit provoz při vzniku ohrožení na širé trati nebo v obvodu dopraven, nastaveno v současnosti není a nekomunikuje s již nastaveným systémem přenosu informace o vzniku ohrožení dráhy a drážní dopravy v prostoru železničních přejezdů. Ten byl vypracován a efektivně nastaven díky reakci kompetentních orgánů na bezpečnostní doporučení Drážní inspekce (viz kapitola 4.5. této ZZ).

Pro případ požadavku a nutnosti okamžitého a rychlého zastavení provozu je nezbytně nutné ze sledu volání eliminovat subjekty, které toho nejsou bezprostředně schopny (není to technicky a provozně v jejich možnostech). V tomto konkrétním případě se jedná o HZS SŽ a vedoucí a provozní dispečery CDP Přerov a CDP Praha, protože tak dochází v kritické situaci pouze k prodloužení dob jednotlivých hovorů a oddalování potřebného

úkonu, který může včasným provedením v krajním případě zabránit vzniku MU a jejich následků.

Pokud by měl operační důstojník IZS v mapovém podkladu, při práci s vrstvou zobrazující kilometráž tratě, také možnost zobrazit přímý kontakt na zaměstnance řídícího v daném úseku trati drážní dopravu s možností jejího přímého zastavení, došlo by v řetězci předávání informace k přeskočení výše uvedených prostředníků dostatečně včas před vznikem předmětné MU a v dostatečné vzdálenosti vlaku od místa MU. V případě, že by tento zaměstnanec reagoval správně a bez zbytečných prodlení na bezpečnostně závažnou informaci, mohl dát pokyn k zastavení vlaku Ex 1254. U takto nastaveného a fungujícího systému by ke vzniku této MU vůbec nemuselo dojít.

Z osobních schůzek a jednání mezi DI, HZS ČR a HZS SŽ vyplynulo, že současné možnosti by umožňovaly rozšířit technologii, která je již funkční u železničních přejezdů, na zobrazené úseky železničních stanic a úseků tratí mezi jednotlivými žst.

Z celkové analýzy způsobu předávání informací s požadavkem na zastavení drážní dopravy v době před vznikem předmětné MU vyplývá, že základním způsobem vedoucím k včasnému zastavení vlaku je nastavení systému při předávání bezpečnostně závažné informace tak, aby v něm figuroval minimální počet zúčastněných a bez dalších prostředníků. Toto zjištění bylo zohledněno DI v kapitole 6 této ZZ v textu návrhu bezpečnostního doporučení.

#### 4.5 Předchozí události podobné povahy

DI šetřila v období od 1. 1. 2010 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální 2 obdobné MU, kdy došlo k výskytu překážky (v níže uvedených případech silničního motorového vozidla) v průjezdném průřezu provozované koleje s následným pokusem o zastavení drážní dopravy:

- ze dne 15. 3. 2014 mezi [žst. Červenka a Moravičany](#), kde došlo ke střetnutí vlaku Ex 444 s osobním automobilem na ŽP P6520. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo uvážnutí osobního automobilu na železničním přejezdu P6520 a nezastavení drážní dopravy mezi železničními stanicemi Červenka a Moravičany, na železničním přejezdu P6520, po obdržení požadavku na její zastavení. Při MU nedošlo ke zranění a celková materiální škoda byla vyčíslena na 1 513 132 Kč.
- ze dne 18. 9. 2018 v [žst. Kralupy nad Vltavou](#) předměstí, kde došlo ke střetnutí vlaku Os 9705 s jízdní soupravou na železničním přejezdu P2114. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo uvážnutí jízdní soupravy v průjezdném průřezu dráhy na železničním přejezdu, její neodstranění před příjezdem vlaku a nevarování strojvedoucího ani provozovatele dráhy před tímto nebezpečím. Při MU došlo k újmě na zdraví u 3 cestujících z vlaku Os 9705. Celková materiální škoda byla vyčíslena na 3 431 500 Kč.

DI vydala provozovateli dráhy SŽDC na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 15. 3. 2014 ve 4:19 h mezi [žst. Červenka a Moravičany](#), Bezpečnostní doporučení č. j.: 748/2014/DI, ze dne 8. 12. 2014.

Předmětem Bezpečnostního doporučení bylo:

- stanovit integrovanému záchrannému systému prioritu (důležitost v pořadí) telefonních kontaktů, na které má operátor integrovaného záchranného systému, při hrozícím nebezpečí z prodlení, kontaktovat provozovatele dráhy a předat požadavek k přijetí opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Provozovatel dráhy přijal a vydal opatření v souvislosti s vydaným bezpečnostním doporučením DI:.

1. *Od 01. 11. 2014 byl v uvedeném traťovém úseku aktivován nový rádiový systém GSM-R, který je v režimu základního rádiového spojení.*
2. *Rádiový systém TRS je dále veden jako náhradní rádiové spojení, a to do doby stanovené Směrnicí SŽDC č. 35 (v průběhu roku 2015).*
3. *Opatření k provozu TRS bylo zapracováno do dokumentu „Opatření ředitele CDP Přerov 7/2014 – Přechod na GVD 2014 / 2015“, č. j. 01592/2014-CDP PRE, a to do článku 4 (viz příloha).*

Vůči opatření v tomto znění se DI ohradila reakcí č. j. 19/2015/DI, ve které provozovateli dráhy SŽDC mimo jiné sdělila, že opatření SŽDC neobsahuje ani náznak opatření odpovídajících obsahu a smyslu DI vydaného Bezpečnostního doporučení, a informovala provozovatele dráhy, že dokument „Opatření přijatá k bezpečnostnímu doporučení Drážní inspekce“ nemůže považovat za oznámení opatření provozovatele dráhy přijatých k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy.

Provozovatel dráhy později doplnil dříve přijatá opatření v souvislosti s vydaným bezpečnostním doporučením o čtvrté opatření:

4. *Provozovatel dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce požádal Generálního ředitele Hasičského záchranného sboru o vytvoření společné meziresortní komise, jejíž činnost bude zaměřena k vyřešení předmětné problematiky, tedy stanovení priority důležitosti pro integrovaný záchranný systém dostupných telefonních kontaktů na zaměstnance provozovatele dráhy.*

K danému opatření byl také přiložen dopis č. j. 6800/2015-O12, kterým generální ředitel SŽDC požádal o spolupráci při řešení problematiky priority telefonních kontaktů generálního ředitele HZS ČR.

V souvislosti se vznikem MU ze dne 18. 9. 2018, kdy došlo v 8:04 h ke střetnutí vlaku Os 9705 s jízdní soupravou na železničním přejezdu P2114 v železniční stanici Kralupy nad Vltavou předměstí **doporučila** Drážní inspekce na základě ustanovení § 53e odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. s ohledem na předcházení mimořádným událostem Drážnímu úřadu ve spolupráci s Ministerstvem vnitra:

*Zajistit prověření a případné přehodnocení v současnosti nastaveného systému součinnosti provozovatelů dráhy a složek IZS při řešení situací, kdy hrozí nebezpečí z prodlení a je třeba přijmout neprodlená opatření pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, tak aby bylo zajištěno, že:*

- *v nastaveném systému bude při předávání informací figurovat minimální počet prostředníků, tj. při potřebě zastavit provoz pouze operátor tísňové linky a zaměstnanec provozovatele dráhy, který je schopen zastavit provoz bez prostředníka;*

- *preferovaný kontakt bude určen takovým způsobem, aby byla maximálně eliminována jeho záměna s kontakty ostatními;*
- *aktualizace příslušných dat (telefonních čísel) bude prováděna bezvadně, tj. s ohledem na nastavení informačních systémů všech stran bude zajištěno, že u všech železničních přejezdů se budou data do těchto systémů importovat korektně;*
- *spolehlivost systému bude pravidelně prověřována.*

Současně v souladu se zásadou spolupráce správních orgánů v rámci dobré správy Drážní inspekce postoupila informace, které získala z úřední činnosti. Dne 4. 1. 2021 byla DI podnětem vyrozuměna o události, kdy došlo k uvážnutí přívěsu soupravy nákladního automobilu na železničním přejezdu P6801 v železniční stanici Blansko v době, kdy byla postavena vlaková cesta a reálně hrozilo střetnutí příjezdějícího osobního vlaku Os 4713 s uvízlým přívěsem. Svědek události se pokoušel střetnutí zabránit tím, že se obrátil na tísňovou linku Policie České republiky s úmyslem zastavit provoz na dané trati, přičemž dle jeho sdělení se mimořádné události podařilo zabránit nikoliv součinností s IZS, ale pohotovou reakcí řidiče nákladního automobilu. Ve výše uvedené souvislosti s bezpečnostním doporučením a popsáním novým podnětem DI, Drážní úřad požádal č. j. DUCR – 5147/21/Lv ze dne 26. 1. 2021 a následně pod č. j. 21253/21/Lv ze dne 20. 4. 2021 o sdělení, zda byly činěny ze strany Ministerstva vnitra kroky k naplnění bezpečnostního doporučení DI. Přípisem Ministerstva vnitra č. j. MV – 78241-4/PO-OPR-2021 ze dne 14. 5. 2021 bylo Drážnímu úřadu sděleno následující: „V návaznosti na Vaši žádost o sdělení informací k bezpečnostnímu doporučení Drážní inspekce ze dne 20. dubna 2021 sdělujeme, že operační střediska složek IZS spadajících pod Ministerstvo vnitra jsou pravidelně proškolená na řešení události v souvislosti s železničními přejezdy a toto je ověřováno praxí. I tak nelze zcela vyloučit selhání lidského faktoru při řešení událostí.“

Dále bylo ze strany Ministerstva vnitra uvedeno, „že v květnu 2021 proběhlo (z důvodu pandemické situace on-line) jednání mezi Ministerstvem vnitra a zástupcem Drážního úřadu s těmito závěry: Správa železnic, státní organizace, pravidelně distribuuje „Sestavu přejezdů“, která obsahuje kontakty na výpravčí a dispečery včetně priority informování. Sestava je po doručení k HZS ČR nahrána do Národního informačního systému IZS, kde je k dispozici operačním střediskům základních složek IZS (1x týdně). Při řešení události je voláno na prioritní telefonní číslo a zároveň je o události informován HZS SŽ. Drážní úřad je toho názoru, že systém je nastaven v souladu s bezpečnostním doporučením Drážní inspekce. Případné nedostatky budou řešeny operativně přímo s kontaktní osobou. Jak konstatovalo Ministerstvo vnitra, v souvislosti s podnětem Drážní inspekce uvedeným výše, nelze zcela vyloučit ojedinělé selhání lidského činitele“.

## 5 ZÁVĚRY

### 5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostředními příčinami mimořádné události bylo:

- vytvoření překážky vysypáním nákladu do průjezdného průřezu provozované koleje z převráceného nákladního automobilu při dopravní nehodě na pozemní komunikaci;
- nezastavení drážní dopravy mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová.

Příspěvkající faktor:

- nebyl DI zjištěn.

Systémová příčina:

- absence spolehlivého a korektního systému rychlé a efektivní elektronické orientace na operačních střediscích Integrovaného záchranného systému pro generování cílených kontaktů na zaměstnance provozovatele dráhy, kteří jsou schopni zastavit provoz při vzniku ohrožení bezpečnosti drážního provozu v prostoru dráhy, mimo železniční přejezdy.

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

Causal factors:

- formation of an obstacle (dumped cargo) into structure gauge of the operated track from an overturned lorry after a traffic accident on the road;
- failure to stop rail traffic between Třebovice v Čechách and Česká Třebová stations.

Contributing factor: none.

Systemic factor:

- absence of reliable and correct system of fast and effective electronic orientation at the operational centers of the Integrated Rescue System for generating target contacts to employees of the IM who can stop traffic at the event of a threat of railway traffic safety, besides the level crossings.

## **5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem**

Provozovatel dráhy SŽ a dopravce LE nepřijali a nevydali žádná opatření.

## **Measures taken since the occurrence**

The infrastructure manager SŽ and the railway undertaking LE did not take any measures.

## **5.3 Doplnující zjištění**

U provozovatele dráhy SŽ:

- vedoucí dispečer CDP Přerov, poté co se dozvěděl o porušení průjezdného průřezu a překážce na kolejích nejednal tak, aby se předešlo vzniku mimořádné události nebo aby se její následky zmírnily, neoznámil tuto mimořádnost na nejbližší pracoviště výpravního nebo traťového dispečera a neučinil všechna opatření k odvrácení nebezpečí.

## **Additional observations**

At infrastructure manager SŽ:

- the dispatcher supervisor of CDP Přerov did not act in such a way as to prevent an occurrence or to elevation its consequences, he did not report this event to the nearest station dispatcher's or line dispatcher's workplace and did not take all measures to prevention the danger after learning about a violation of the structure gauge and about the obstacle on the tracks.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

### **Drážnímu úřadu ve spolupráci s Ministerstvem vnitra:**

- u elektronického informačního systému na operačních střediscích Hasičského záchranného sboru ČR, který v současnosti operačnímu důstojníkovi generuje přímé kontakty na zaměstnance Správy železnic, kteří disponují technickými prostředky pro okamžité zastavení drážní dopravy při nehodách na železničních přejezdech, zajistit rozšíření této funkce i na širé tratě a obvody dopraven.

### **Krajskému úřadu Pardubického kraje:**

- na pozemní komunikaci – silnici I. třídy č. 14, v místech, kde dochází k souběhu s železniční tratí, zkvalitnit krajnici a umístit záchytný systém (svodidlo), popř. učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti v okolí železniční tratě.

### **Ministerstvu dopravy ČR:**

- provést vytipování míst v silniční síti, kde se pozemní komunikace nachází tak blízko dráhy celostátní a regionální, že v případě sjetí silničního vozidla z krajnice mimo jízdní pruh hrozí jeho pád nebo vysypání nákladu do průjezdného průřezu koleje. Následně na zjištěných místech provést montáž záchytných systémů, které toto riziko eliminují, případně učinit další vhodná opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti v okolí železniční tratě.

## SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA) in cooperation with Ministry of the Interior:

- to ensure expansion of the function of the electronic information system about open lines and circuits of operating points at the operational centers of the Fire and Rescue Service of the Czech Republic, which currently generates to operation officer the direct contacts to employees of the IM who have technical means for immediate stop of railway traffic at accidents at level crossings.

Addressed to the Regional Authority of the Pardubice Region:

- to improve the quality of the verge and place a restraint system (crash barrier) or take other appropriate measures to increase safety around the railway line on the road of 1st class No. 14 in places where there is a parallel with the railway line.

Addressed to the Ministry of Transport of the Czech Republic:

- to select places in the road network where the road is so close to the national and regional railway that in the event of a road vehicle coming off the verge there is a

risk of the cargo falling or dumped into the structure gauge of the operated track. Consequently to perform the installation of restraint systems which eliminate this risk or take other appropriate measures to increase safety around the railway line at the identified places.

V Brně dne 24. května 2022

Ing. Jaromír Hlaváč v. r.  
Inspektor  
Územního inspektorátu Brno

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



## PŘÍLOHY



Obr. č. 7: Pohled na vysypaný náklad nákladního automobilu

Zdroj: DI



Obr. č. 8: Pohled na čelo vlaku Ex 1254 po vzniku MU

Zdroj: DI