



**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

Srážka sunutého posunového dílu se stojícími drážními vozidly v železniční stanici  
Olomouc hlavní nádraží

pátek, 21. května 2021

## **Accident and incident investigation report**

Collision of the shunting operation with the standing rolling stocks at  
Olomouc hlavní nádraží station

Friday, 21<sup>st</sup> May 2021

č. j.: 6-1354/2021/DI

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

## 1 SHRnutí



Zdroj: Správa železnic, státní organizace

Vznik události: 21. 5. 2021, 9:36 h.

Popis události: srážka sunutého posunového dílu se stojícími drážními vozidly.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Olomouc hl. n., obvod osobního nádraží, staniční kolej č. 8, km 86,982.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce posunového dílu, resp. vlaků Os 3818 a Os 3819).

Následky: 2 zraněné osoby;  
celková škoda 26 423 Kč.

Bezprostřední příčina:

- neprodlené nedání stručného a srozumitelného pokynu vedoucím posunové čety 1. posunové zálohy železniční stanice Olomouc hl. n. osobě řídící drážní vozidlo k zastavení sunutého posunového dílu tak, aby ta mohla posunový díl bezpečně zastavit nejpozději v místě na dráze před stojícími drážními vozidly.

Příspěvající faktor:

- řetězec závad v důsledném dodržování vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce vedoucím posunové čety 1. posunové zálohy železniční stanice Olomouc hl. n. při:
  - komunikaci s osobou řídící drážní dopravu v železniční stanici Olomouc hl. n.,
  - jednání po zjištění okolností ohrožujících bezpečnost při posunu sunutím.

Systemová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

## SUMMARY

Date and time:	21 <sup>st</sup> May 2021, 9:36 (7:36 GMT).
Occurrence type:	a train collision.
Description:	the collision of the shunting operation with the standing rolling stocks.
Type of train:	the shunting operation.
Location:	Olomouc hl. n., the passenger station circuit, the station track No. 8, km 86,982.
Parties:	Správa železnic, státní organizace (the IM); České dráhy, a. s. (the RU of the shunting operation and standing rolling stocks).
Consequences:	0 fatality, 2 injuries; total damage CZK 26 423,-
Causal factor:	<ul style="list-style-type: none"><li>• failure to give an immediate, brief and comprehensible instruction to stop the shunting operation safely in front of the standing rolling stocks to the train driver of the shunting operation by the supervisor of shunting.</li></ul>
Contributing factor:	<ul style="list-style-type: none"><li>• a sequence of faults in compliance with the internal regulations of the infrastructure manager and railway undertaking by the supervisor of the shunting operation in:<ul style="list-style-type: none"><li>◦ communication with the person who controls the railway traffic at Olomouc hl. n. station;</li><li>◦ acting after the detection of circumstances endangering safety during the shunting.</li></ul></li></ul>
Systemic factor:	none.
Recommendation:	not issued.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	10
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	11
2.9 Interakce se soudními orgány.....	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	11
3 POPIS UDÁLOSTI.....	11
3.1 Popis a základní informace.....	11
3.1.1 Popis typu události.....	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	11
3.1.3 Popis místa události.....	11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	14
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	14
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	14
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	15
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	18
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	21
3.2 Faktický popis události.....	29
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	29
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	31
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	32
4.1 Úlohy a povinnosti.....	32
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	32
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	45
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	45
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	45
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	46
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	46
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	46
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	46
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	46

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	46
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	46
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	46
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	46
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	46
4.3 Lidské faktory.....	47
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	47
4.3.2 Pracovní faktory.....	47
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	47
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	48
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	48
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	48
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	48
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	48
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	48
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	48
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	48
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	48
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	48
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	49
5 ZÁVĚRY.....	49
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	49
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	50
5.3 Doplnující zjištění.....	50
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	51
PŘÍLOHY.....	52

**Seznam použitých zkratk a symbolů**

CDP Přerov	Centrální dispečerské pracoviště Přerov
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo/vozidla
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MU	mimořádná událost
O18 SŽ	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy Správy železnic, s. o.
PČR	Policie České republiky
RDST	radiostanice
ŘDV	řídící drážní vozidlo
SK	staniční kolej/koleje
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo/vozidla
TTP	Tabulky traťových poměrů
VK	vlečková kolej/koleje
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZV	začátek výhybky
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS	Zdravotnická záchranná služba Olomouckého kraje, příspěvková organizace
žst.	železniční stanice



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

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
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 MU
vnitřní předpis SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, ve znění platném v době vzniku MU
SŘ žst. Olomouc hl. n.	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „Staniční řád železniční stanice OLOMOUC hlavní nádraží“, ve znění platném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČD D2	vnitřní předpis dopravce ČD „ČD D 2 Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce České dráhy, a. s.“, ve znění platném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČD V8/I	vnitřní předpis dopravce ČD „ČD V 8/I Předpis pro provoz a obsluhu rychloměrů“, ve znění platném v době vzniku MU

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

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

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 24. 5. 2021.

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

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její souslednosti a dopadů MU na provozovatele dráhy a dopravce a oprávnění vyplývajícího z § 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: DI se šetření na místě MU nezúčastnila.

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 z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace pořízené po zahájení vlastního šetření. V průběhu šetření si pak DI vyžádala dokumentaci pořízenou při šetření od provozovatele dráhy SŽ, dopravce ČD a PČR.

Drážní inspekce obdržela v průběhu projednání ZZ vyjádření od provozovatele dráhy, které posoudila a zohlednila, ale které nepřineslo žádné nové poznatky pro šetření této MU.

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, požadované informace pro šetření příčin a okolností vzniku MU byly DI poskytnuty.

### **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:

- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem HDV posunového dílu a vlaku Os 3819;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD;
- analýza dat zaznamenaných SZZ žst. Olomouc hl. n.;

- ohledání místa MU – infrastruktury dráhy v žst. Olomouc hl. n.;
- analýza záznamů kamerových systémů umístěných v žst. Olomouc hl. n.;
- analýza komunikace mezi osobou řídící drážní dopravu v žst. Olomouc hl. n. – úsekovým dispečerem CDP Přerov a vedoucím posunu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n., zaznamenaná záznamovými zařízeními ReDat na CDP Přerov;
- analýza vysvětlení na MU zúčastněných zaměstnanců a svědků MU podaných zaměstnavateli a DI;
- v rámci šetření lidského faktoru použití metody SHELL a Reasonova modelu.

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

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

## 2.9 Interakce se soudními orgány

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

## 2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

# 3 POPIS UDÁLOSTI

## 3.1 Popis a základní informace

### 3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka DV x DV.

Skupina MU: nehoda.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 21. 5. 2021.

Čas: 9:36 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, žst. Olomouc hl. n., obvod osobního nádraží, SK č. 8, km 86,982.

GPS souřadnice: 49.5917544N, 17.2792286E.

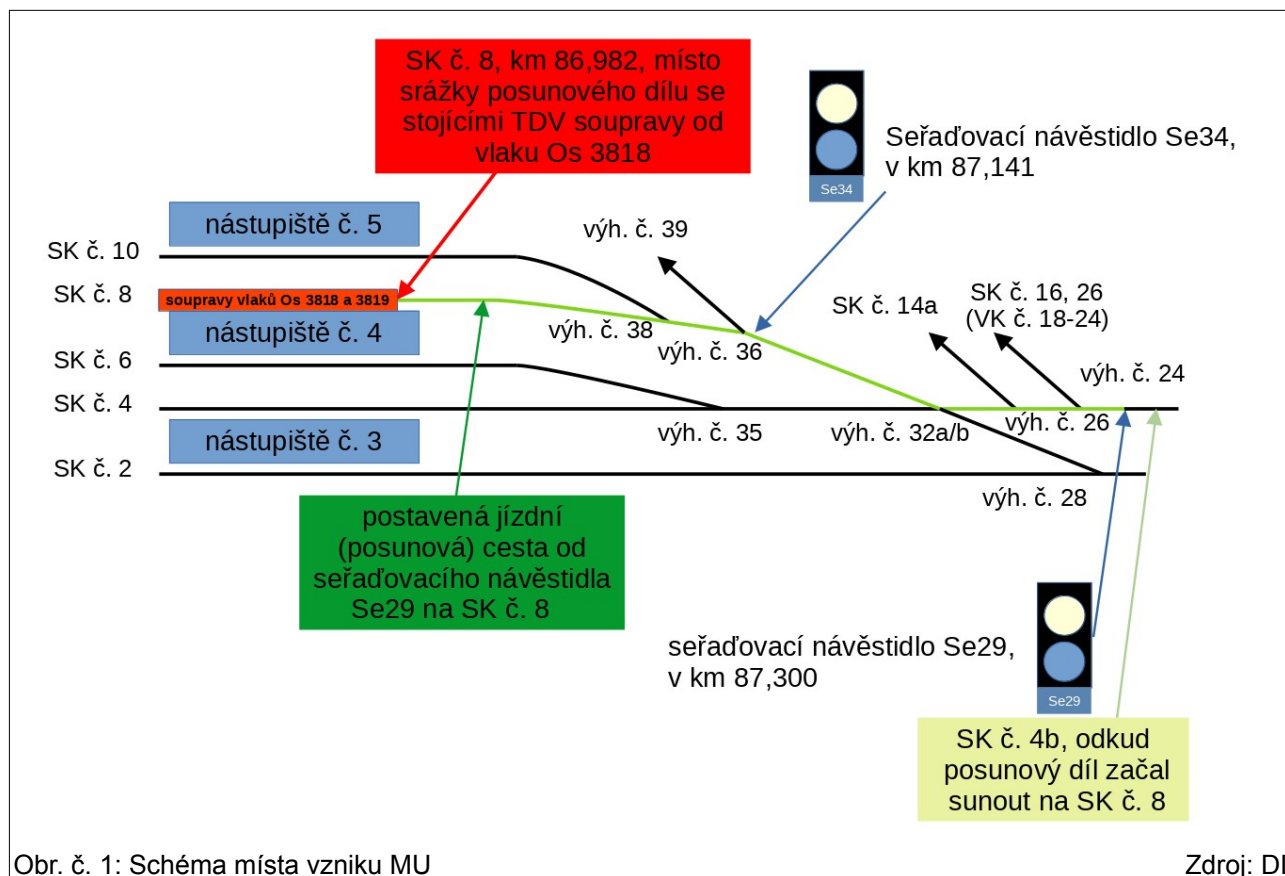
### 3.1.3 Popis místa události

Žst. Olomouc hl. n. leží v km 86,874 dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, je stanicí odbočnou pro tratě Krnov (Hanušovice, Šumperk) – Olomouc hl. n., Opava východ – Olomouc hl. n., Kostelec na Hané – Olomouc hl. n. a Olomouc hl. n. – Nezamyslice. SZZ Olomouc hl. n. je dálkově ovládáno z CDP Přerov.

Žst. je z hlediska dopravního provozu rozčleněna na obvod osobního nádraží a na obvod přednádraží. Do obvodu osobního nádraží je mj. zaústěna 2. a 3. část vlečky 6298 „ČD, a.s. - Olomouc“ (dále jen vlečka ČD), a to na grygovském zhlaví žst. do SK č. 26 konci výhybek č. 33, 34, 41 a 43 a na severním zhlaví výhybkou č. 61. Výše uvedené části vlečky ČD tvoří VK č. 18, 20, 22 a 24.

Pro výstup a nástup cestujících v žst. Olomouc hl. n. slouží 6 krytých nástupišť v obvodu osobního nádraží. Nástupiště č. 4 je ostrovním nástupištěm, situovaným podél SK č. 6 a č. 8, jehož délka činí 250 m. Nástupiště č. 5 je ostrovním nástupištěm, situovaným podél SK č. 10 a č. 12, jehož délka činí 218 m.

Ke srážce sunutého posunového dílu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n. (dále také jen posunový díl) se stojícím TDV CZ ČD 50 54 21-08 291-6 (dále také jen 50 54 21-08 291-6) soupravy od vlaku Os 3818 došlo na SK č. 8 v km 86,982. Jízdní (posunová) cesta (dále jen posunová cesta) pro sunutý posunový díl byla na grygovském zhlaví žst. Olomouc hl. n. postavena ze SK č. 4b na SK č. 8 obsazenou soupravou 3 TDV od vlaku Os 3818 a soupravou vlaku Os 3819, tvořenou HDV CZ ČD 91 54 7 163 029-2 (dále jen 163.029-2) a 3 TDV. Soupravy vlaků Os 3818 a Os 3819 se vzájemně dotýkaly nárazecím ústrojím TDV CZ ČD 50 54 21-08 319-5 (dále také jen 50 54 21-08 319-5) a HDV 163.029-2 (viz níže).



Z dokumentace provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD o ohledání místa MU v žst. Olomouc hl. n. vyplývá:

Stav infrastruktury:

- železniční svršek SK č. 8 a 10 nebyl následkem vzniku MU poškozen.

## Stav SZZ žst. Olomouc hl. n.:

- seřaďovací návěstidlo Se34 bylo typu AŽD 70 se dvěma svítilnami, označené modrým označovacím štítkem s bílým nápisem „Se34“. Návěstidlo a jím návěstěné návěsti byly viditelné na vzdálenost min. 160 m;
- údržba SZZ byla prováděna ve stanovených intervalech. Naměřené hodnoty napětí na žárovkách seřaďovacího návěstidla Se34 byly ve stanovených tolerancích 10,2 až 11,2 V;
- v době vzniku MU nebyla provozovatelem dráhy na SZZ evidována žádná porucha;
- kontrolou stavu indikace polohy výhybek, stavů kontrolních prvků, stavu bezpečnostních uzávěrů a počítadel nebyla zjištěna závada. Přezkoušením a kontrolou SZZ žst Olomouc hl. n. bylo zjištěno, že SZZ v době vzniku MU plnilo svoji funkci bez závad.

## Stav DV:

- posunový díl byl ve směru sunutí sestaven z TDV CZ ČD 50 54 29-29 022-2 (dále jen 50 54 29-29 022-2), ŘDV CZ ČD 50 51 80-29 006-1 (dále jen 50 51 80-29 006-1) a HDV CZ ČD 98 54 4 794 007-5 (dále jen 794.007-5) jedoucího vpřed dlouhým představkem. Ve věžové kabině strojvedoucího se nacházela 2 stanoviště strojvedoucího, kdy HDV bylo strojvedoucím řízeno ze stanoviště strojvedoucího na straně dlouhého představku, tzn. z pravé strany ve směru sunutí.  
Sunutá TDV a ŘDV byla určena pro vlak R 1327;
- souprava od vlaku Os 3818 byla ve směru jízdy posunového dílu tvořena TDV 50 54 21-08 291-6, TDV CZ ČD 50 54 20-19 323-5 (dále jen 50 54 20-19 323-5) a TDV 50 54 21-08 319-5;
- souprava vlaku Os 3819 byla tvořena HDV 163.029-2, TDV CZ ČD 50 54 21-08 317-9 (dále jen 50 54 21-08 317-9), TDV CZ ČD 50 54 20-19 322-7 (dále jen 50 54 20-19 322-7) a TDV CZ ČD 50 54 21-08 320-3 (dále jen 50 54 21-08 320-3).  
HDV 163.029-2 bylo orientované kabinou strojvedoucího 1 proti směru sunutí posunového dílu. V této kabině se v době vzniku MU nacházel strojvedoucí vlaku Os 3819;
- v konečném postavení DV po MU byla mezi TDV 50 54 21-08 319-5 (řazeným jako 1. TDV za HDV vlaku Os 3818) a HDV 163.029-2 (již svěšeným se soupravou vlaku Os 3819) mezera 106 cm.  
Mezera vznikla nárazem sunutého posunového dílu do DV souprav stojících na SK č. 8 a následným uvolněním energie akumulované ve stlačených nárazecích ústrojích v opačném směru, což mělo za následek posunutí souprav DV stojících na SK č. 8 ve směru sunutí posunového dílu cca o 1 m za současného odražení DV posunového dílu zpět proti původnímu směru sunutí.

Povětrnostní podmínky: skoro jasno, +17 °C, viditelnost nebyla snížena.

Geografické údaje: rovinatý terén, sluneční svit byl ve směru jízdy sunutého posunového dílu.

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 došlo k újmě na zdraví vedoucí vlakového doprovodu (dále jen vlakvedoucí) vlaku Os 3819 a posunovače 1. posunové zálohy, který realizoval posun posunového dílu.

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- |   |            |
|---|------------|
| • HDV 163.029-2 (souprava vlaku Os 3819)                | 1 865 Kč;  |
| • HDV 794.007-5 (sunutý posunový díl)                   | 1 492 Kč;  |
| • TDV (posunový díl a soupravy vlaků Os 3818 a Os 3819) | 23 066 Kč; |
| • zařízení dráhy  | 0 Kč;      |
| • životním prostředí                                    | 0 Kč.      |

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 26 423 Kč**.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU došlo v žst. Olomouc hl. n. k přerušení provozu pouze na SK č. 8, a to v době od 9:36 h do 12:10 h dne 21. 5. 2021.

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- traťový dispečer – úsekový dispečer 1C CDP Přerov (dále jen dispečer 1C), zaměstnanec SŽ;
- traťový dispečer – úsekový dispečer 1C CDP Přerov, který v době vzniku MU absolvoval na CDP Přerov poznání místních poměrů v žst. Olomouc hl. n. (dále jen dispečer 1C v záviku), zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí posunového dílu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n., zaměstnanec ČD;
- vedoucí posunu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n. (dále také vedoucí posunu), zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- strojvedoucí vlaku Os 3819, zaměstnanec ČD;
- vlakvedoucí vlaku Os 3819, zaměstnankyně ČD;
- posunovač 1. posunové zálohy, zaměstnanec ČD.

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, která byla současně provozovatelem této dráhy.

Dopravcem posunového dílu a vlaků Os 3818 a 3819 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 20. 1. 2020, s účinností od 23. 1. 2020.

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

Posunový díl:		Sestava posunového dílu:		Režim brzdění:
Délka posunového dílu (m):	52	HDV:	794.007-5	P
Počet náprav:	10	TDV (před HDV):		
Hmotnost (t):	100	1.	50 51 80-29 006-1	P
Potřebná brzdící procenta (%):	-	2.	50 54 29-29 022-2	P
Skutečná brzdící procenta (%):	-			
Chybějící brzdící procenta (%):	-			
Nejvyšší dovolená rychlost posunu sunutím v místě MU (km·h <sup>-1</sup> ):	30			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k posunovému dílu 1. posunové zálohy:

- držitelem všech DV byly ČD;
- DV posunového dílu byla svěšena šroubovkami a prostřednictvím spojených tlakových spojek a otevřených spojkových kohoutů propojena potrubím průběžné samočinné tlakové brzdy (dále jen hlavní potrubí) a napájecího potrubí. Sunuté ŘDV a TDV byly dále propojeny propojovacím kabelem dálkového ovládání.

HDV 794.007-5 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu RE1xx č. 8225.

Ze zaznamenaných dat po zohlednění korekce času vůči času zaznamenanému technologickými počítači SZZ žst. Olomouc hl. n., který byl pro potřeby šetření dané MU stanoven jako čas vztažný, po zaokrouhlení parametrů času na celé sekundy, rychlosti na celé km·h<sup>-1</sup> a dráhy na celé metry, mj. vyplývá:

• v 9:32:18 h	posunový díl stojící na VK č. 24 byl uveden do pohybu formou tažením směrem na SK č. 4b;
• v 9:33:37 h	při posunu formou tažením byla dosažena maximální rychlost 36 km·h <sup>-1</sup> ;
• v 9:33:45 h	při rychlosti 36 km·h <sup>-1</sup> strojvedoucí manipulací s ovladačem samočinné brzdy zahájil brzdění průběžnou samočinnou tlakovou brzdou snížením tlaku vzduchu v hlavním potrubí ze jmenovité hodnoty 4,975 bar na 4,375 bar. V tom samém čase bylo registrováno naplnění brzdových válců HDV (tlak > 0,3 bar);
• v 9:33:57 h	doplněn tlak vzduchu v hlavním potrubí na jmenovitou hodnotu 4,975 bar;

• v 9:34:00 h	tažený posunový díl zastavil na SK č. 4b. O 4 s později strojvedoucí obsloužil ovladač přímočinné brzdy a zabrzdil HDV. Nadále bylo registrováno naplnění brzdových válců HDV;
• v 9:35:17 h	strojvedoucí manipulací s ovladačem přímočinné brzdy odbrzdil HDV, o 1 s později bylo zaznamenáno vyprázdnění brzdových válců;
• v 9:35:22 h	posunový díl byl na SK č. 4b uveden do pohybu formou sunutí směrem na SK č. 8. Přední čelo sunutého posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 222 m před ZV č. 38 a 338 m před místem srážky;
• v 9:35:45 h	při posunu formou sunutí byla dosažena maximální rychlost 31 km·h <sup>-1</sup> . Přední čelo sunutého posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 116 m před ZV č. 38 a 232 m před místem srážky. Pozn. DI: S ohledem na ustanovení čl. 15 vnitřního předpisu ČD V8/I o povolené odchylce mezi skutečnou a indikovanou (registrovanou) rychlostí nelze rychlost 31 km·h <sup>-1</sup> považovat za nedodržení právních předpisů a jednotných technologických postupů dopravce;
• v 9:35:48 h	při rychlosti 31 km·h <sup>-1</sup> strojvedoucí zahájil jízdu výběhem. Přední čelo sunutého posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 86 m před ZV č. 38 a 202 m před místem srážky;
• v 9:35:52 h	počátek pozvolného snižování rychlosti sunutého posunového dílu jedoucího výběhem. Přední čelo posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 56 m před ZV č. 38 a 172 m před místem srážky;
• v 9:35:54 h	přední čelo posunového dílu rychlostí 30 km·h <sup>-1</sup> minulo úroveň seřaďovacího návěstidla Se34 a nacházelo se ve vzdálenosti 43 m před ZV č. 38 a 159 m před místem srážky;
• v 9:35:58 h	<b>přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí 29 km·h<sup>-1</sup> minulo úroveň ZV č. 38, nacházelo se ve vzdálenosti 116 m před místem srážky;</b>
• v 9:36:02 h	<b>přední čelo posunového dílu vjelo rychlostí 29 km·h<sup>-1</sup> na srdcovkovou část výhybky č. 38. Přední čelo posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 83 m před místem srážky;</b>
• v 9:36:04 h	<b>přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí 28 km·h<sup>-1</sup> se nacházelo na SK č. 8 ve vzdálenosti 75 m před místem srážky;</b>
• v 9:36:06 h	při rychlosti 28 km·h <sup>-1</sup> strojvedoucí manipulací s ovladačem samočinné brzdy zahájil provozní brzdění snížením tlaku vzduchu v hlavním potrubí ze jmenovité hodnoty 4,975 bar o 0,4 bar. Přední čelo sunutého posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 56 m před místem srážky. O 1 s později bylo registrováno naplnění brzdových válců HDV (tlak > 0,3 bar). Přední čelo sunutého posunového dílu se nyní nacházelo ve vzdálenosti 49 m před místem srážky. Pozn. DI: zábrzdňá dráha sunutého posunového dílu by z rychlosti 28 km·h <sup>-1</sup> , při stupni brzdění průběžné brzdy odpovídajícímu snížení



	tlaku vzduchu v hlavním potrubí na hodnotu 4,575 bar, byla 88 m, <b>při zavedení rychločinného brzdění by činila pouhých 17 m;</b>
• v 9:36:10 h	přední čelo sunutého posunového dílu jedoucího rychlostí 25 km·h <sup>-1</sup> se nacházelo ve vzdálenosti 27 m před místem srážky. Posunový díl byl brzděn účinkem průběžné brzdy, tlak vzduchu v hlavním potrubí byl 4,575 bar. <b>Pozn. DI: zábrzdna dráha by při zavedení rychločinného brzdění z rychlosti 25 km·h<sup>-1</sup> byla 15 m;</b>
• v 9:36:12 h	přední čelo sunutého posunového dílu jedoucího rychlostí 22 km·h <sup>-1</sup> se nacházelo ve vzdálenosti 15 m před místem srážky. Posunový díl byl nadále brzděn účinkem průběžné brzdy, tlaku vzduchu v hlavním potrubí byl 4,575 bar. <b>Pozn. DI: zábrzdna dráha by při zavedení rychločinného brzdění z rychlosti 22 km·h<sup>-1</sup> byla 13 m;</b>
• v 9:36:13 h	strojvedoucí při rychlosti 20 km·h <sup>-1</sup> následnou manipulací s ovladačem samočinné brzdy provozním brzděním začal dále snižovat tlak vzduchu v hlavním potrubí, a to o 0,2 bar, na hodnotu 4,375 bar. Přední čelo sunutého posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 7 m před místem srážky. Pozn. DI: zábrzdna dráha sunutého posunového dílu by z rychlosti 20 km·h <sup>-1</sup> , při zvýšeném stupni brzdění průběžné brzdy odpovídajícímu snížení tlaku vzduchu v hlavním potrubí na hodnotu 4,375 bar, byla 36 m, při zavedení rychločinného brzdění činila pouhých 12 m;
• v 9:36:14 h	při rychlosti 18 km·h <sup>-1</sup> strojvedoucí obsluhou ovladače samočinné brzdy zavedl rychločinné brzdění. Přední čelo sunutého posunového dílu se nacházelo ve vzdálenosti 3 m před místem srážky. Pozn. DI: zábrzdna dráha by při zavedení rychločinného brzdění z rychlosti 18 km·h <sup>-1</sup> byla 11 m;
• v 9:36:15 h	<b>vznik MU</b> – při rychlosti 12 km·h <sup>-1</sup> přední čelo posunového dílu narazilo do DV stojících na SK č. 8;
• v 9:36:17 h	posunový díl zastavil v konečném postavení po MU.

DV vlaků Os 3818 a 3819 stojící na SK č. 8:		Sestava souprav:	
Délka odstavených souprav (m):	164	1.	50 54 21-08 291-6 (TDV od vlaku Os 3818)
Počet náprav:	28	2.	50 54 20-19 323-5 (TDV od vlaku Os 3818)
Hmotnost (t):	297	3.	50 54 21-08 319-5 (TDV od vlaku Os 3818)
		4.	163.029-2 (HDV od vlaku Os 3818 / vlaku Os 3819)
		5.	50 54 21-08 317-9 (TDV vlaku Os 3819)
		6.	50 54 20-19 322-7 (TDV vlaku Os 3819)
		7.	50 54 21-08 320-3 (TDV vlaku Os 3819)

Pozn. k soupravě od vlaku Os 3818 a vlaku Os 3819:

- držitelem všech DV byly ČD;

- v době vzniku MU byla jednotlivá TDV souprav vlaků Os 3818 a Os 3819 svěšena šroubovkami a prostřednictvím spojených tlakových spojek a otevřených spojkových kohoutů propojena hlavním a napájecím potrubím a elektrickým kabelem vlakového topení. Přechod mezi jednotlivými TDV byl umožněn čelními přechodovými dveřmi mezi pryžovými návalky přes sklopené přechodové můstky;
- HDV 163.029-2 bylo svěšeno šroubovkou s TDV 50 54 21-08 317-9 a prostřednictvím spojených tlakových spojek a otevřených spojkových kohoutů propojeno hlavním a napájecím potrubím a elektrickým kabelem vlakového topení s TDV soupravy vlaku Os 3819.

HDV 163.029-2 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu RE1xx č. 2092.

Ze zaznamenaných dat po zohlednění započítání korekce času vůči času zaznamenanému technologickými počítači SZZ žst. Olomouc hl. n., který byl pro potřeby šetření dané MU stanoven jako čas vztažný, po zaokrouhlení parametrů času na celé sekundy a rychlosti na celé  $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ , mj. vyplývá:

• v 9:28:10 h	přední čelo vlaku Os 3818 minulo rychlostí $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ hlavní (vjezdové) návěstidlo (dále jen vjezdové návěstidlo) 2L žst. Olomouc hl. n. a nacházelo se 1 002 m před místem zastavení na SK č. 8, tzn. v úrovni předního čela TDV 50 54 21-08 317-9, řazeného jako 1. DV soupravy vlaku Os 3819;
• v 9:28:34 h	přední čelo vlaku Os 3818 vjelo rychlostí $37 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ na 1. pojížděnou výhybku č. 5, nacházelo se 656 m před místem zastavení na SK č. 8;
• v 9:30:06 h	vlak Os 3818 zastavil na SK č. 8 žst. Olomouc hl. n., přičemž s HDV nebylo podle zaznamenaných dat dále pohybováno, a to ani v době vzniku MU. Pozn. DI: v době vzniku MU bylo HDV zabrzděno přímočinnou brzdou (tlak v brzdových válcích $> 0,3 \text{ bar}$ , tlak v hlavním potrubí byl na jmenovité hodnotě $4,975 \text{ bar}$ ). Pohyb HDV následkem srážky (viz body 3.1.3 a 3.1.8 této ZZ) byl uskutečněn smykem přímočinnou brzdou zabrzděných kol – záznamové zařízení proto zaznamenávalo trvale rychlost $0 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , tzn. stání vozidla.

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Olomouc hl. n. byla vybavena SZZ 3. kategorie ESA 11 s panely elektronického rozhraní EIP a s JOP, které bylo možné obsluhovat místně z dopravní kanceláře na ústředním stavědle nebo dálkově z CDP Přerov. Všechna návěstidla byla světelná typu AŽD 70. V žst. byly ke zjišťování volnosti SK použity kolejové obvody KOA-1 a počítače náprav typu ACS2000.

V žst. bylo provozovatelem dráhy ZDD stanoveno 15 posunovacích obvodů, přičemž posunovací obvod č. 1 byl vymezen prostorem ohraničeným vjezdovými návěstidly 1L, 2L, BL, NL, BS, VBS a hlavními (cestovými) návěstidly (dále jen cestové návěstidlo) Lc104, Lc102, Lc101 a Sc103. Součástí předmětného posunovacího obvodu byly také SK č. 4b, SK č. 8 a 10, vč. výhybek č. 24, 26, 29, 32a/b, 33, 34, 36, 38, 40, 41 a 43.

Seřaďovací návěstidlo Se29 bylo návěstidlem trpasličím, umístěným vpravo přímo u SK č. 4b, v km 87,300, tj. 102 m před ZV č. 38 a 318 m před místem srážky na SK č. 8.

Seřaďovací návěstidlo Se34 bylo návěstidlem trpasličím, umístěným vpravo přímo u SK grygovského zhlaví, v km 87,141, tj. 43 m před ZV č. 38 a 159 m před místem srážky.

Výhybka č. 38 (ve směru jízdy sunutého posunového dílu rozhodná pro jízdu DV na SK č. 8 nebo 10), byla výhybkou levou tvaru J49 1:11-300 LI b, kdy ZV se nacházel v km 87,098, tzn. ve vzdálenosti 116 m před místem srážky na SK č. 8.

SK č. 8, omezená polohou hlavního (odjezdového) návěstidla (dále jen odjezdové návěstidlo) S8 a cestového návěstidla Lc8, o celkové (užitečné) délce 298 m (230 m), byla kolejí dopravní, vjezdovou, odjezdovou a průjezdnou pro vlaky všech směrů, použitelnou pro vlaky osobní dopravy.

Posunová cesta pro sunutý posunový díl byla ze SK č. 4b postavena kolem seřaďovacího návěstidla Se29, přes výhybku č. 24 přímým směrem proti hrotu, přes výhybku č. 26 přímým směrem proti hrotu, přes celou křižovatkovou výhybku 32a/b vedlejším směrem zprava doprava, kolem seřaďovacího návěstidla Se34, přes výhybku č. 36 přímým směrem proti hrotu, přes výhybku č. 38 proti hrotu vedlejším směrem doleva na SK č. 8. Od konce výhybky č. 38 v km 87,068 je SK č. 8 po služební přechod v km 87,025, tj. na délce 43 m, vedena v levostranném oblouku o poloměru 350 m. SK byla dále vedena v přímém směru, přičemž ve směru jízdy sunutého posunového dílu klesala ve sklonu 0,1 ‰.

Železniční svršek SK č. 8 tvořily širokopatní kolejnice tvaru R 65 vyrobené v roce 1982, upevněné k betonovým pražcům SB 8 s upevněním KS pružnými svěrkami Skl 24. Štěrkové lože bylo z lomového kamene frakce 31,5/63 mm.

Nejvyšší dovolená rychlost sunutého posunového dílu byla 30 km·h<sup>-1</sup>.

Analýzou dat zaznamenaných technologickým počítačem 1 SZZ žst. Olomouc hl. n. bylo, po zohlednění časové odchylky mezi reálným časem a časem zaznamenaným SZZ žst. Olomouc hl. n., mj. zjištěno:

• v 8:27:02 h	obsluhující zaměstnanec umístil na SK č. 8 štítek „3819“;
• v 8:30:27 h	postavena posunová cesta pro jízdu posunového dílu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n. se soupravou TDV pro vlak Os 3819 z VK č. 20 na SK č. 4b, seřaďovací návěstidlo Se37 začalo návěstit návěst „Posun dovolen“;
• v 8:30:59 h	přední čelo taženého posunového dílu minulo seřaďovací návěstidlo Se37;
• v 8:32:00 h	tažený posunový díl vjel celý na SK č. 4b;
• v 8:34:33 h	postavena posunová cesta pro jízdu sunutého posunového dílu se soupravou TDV pro vlak Os 3819 ze SK č. 4b na volnou SK č. 8, seřaďovací návěstidlo Se29 začalo návěstit návěst „Posun dovolen“;
• v 8:34:49 h	přední čelo sunutého posunového dílu minulo seřaďovací návěstidlo Se29;
• v 8:35:43 h	sunutý posunový díl vjel celý na SK č. 8;
• v 8:37:16 h	postavena posunová cesta pro jízdu posunového dílu tvořeného

	<p>samostatně jedoucím HDV ze SK č. 8 na grygovské záhlaví, a to na SK, která je pokračováním traťové koleje č. 1 Olomouc hl. n. – Grygov, odjezdové návěstidlo S8 začalo návěstit „Posun dovolen“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 8:37:26 h</li> </ul>	<p>přední čelo posunového dílu minulo odjezdové návěstidlo S8;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• od 8:38:25 h do 8:58:57 h</li> </ul>	<p>v obvodu osobního nádraží realizovány posuny 1. posunovou zálohou, jež nebyly pro potřeby šetření dané MU relevantní;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:26:56 h</li> </ul>	<p>postavena vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 3818 z traťové koleje č. 2 Grygov – Olomouc hl. n. na obsazenou SK č. 8. Vjezdové návěstidlo 2L začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:28:10 h</li> </ul>	<p>vlak Os 3818 obsadil kolejový obvod za vjezdovým návěstidlem 2L;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:29:47 h</li> </ul>	<p>vlak Os 3818 vjel celý na SK č. 8;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:32:19 h</li> </ul>	<p>postavena posunová cesta pro jízdu taženého posunového dílu 1. posunové zálohy (se soupravou DV pro vlak R 1327) z VK č. 24 na SK č. 4b. Seřaďovací návěstidlo Se39 začalo návěstit „Posun dovolen“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:32:56 h</li> </ul>	<p>přední čelo taženého posunového dílu minulo seřaďovací návěstidlo Se39;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:33:32 h</li> </ul>	<p>postavena vlaková cesta pro jízdu vlaku Os 3845 ze SK č. 12 na traťovou kolej č. 2 (Olomouc hl. n. – Grygov). Odjezdové návěstidlo S12 začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/hod a volno“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:33:36 h</li> </ul>	<p>obsluhující zaměstnanec umístil na SK č. 10 štítek „1327“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:33:55 h</li> </ul>	<p>tažený posunový díl vjel celý na SK č. 4b;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:34:14 h</li> </ul>	<p>přední čelo vlaku Os 3845 minulo odjezdové návěstidlo S12;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:35:12 h</li> </ul>	<p>postavena posunová cesta pro jízdu sunutého posunového dílu od seřaďovacího návěstidla Se34 na obsazenou SK č. 8, seřaďovací návěstidlo Se34 začalo návěstit „Posun dovolen“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:35:16 h</li> </ul>	<p>postavena posunová cesta pro jízdu sunutého posunového dílu (se soupravou DV pro vlak R 1327) ze SK č. 4b, přes výhybky č. 24, 26 a 32a/b, k seřaďovacímu návěstidlu Se34, seřaďovací návěstidlo Se29 začalo návěstit „Posun dovolen“;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:35:32 h</li> </ul>	<p>přední čelo sunutého posunového dílu minulo seřaďovací návěstidlo Se29;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:35:54 h</li> </ul>	<p>přední čelo sunutého posunového dílu minulo seřaďovací návěstidlo Se34;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• v 9:36:02 h</li> </ul>	<p>sunutý posunový díl vjel celý za seřaďovací návěstidlo Se34;</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• SZZ žst. Olomouc hl. n. vykazovalo v posuzované době normální činnost, tzn. bezporuchový stav.</li> </ul>	

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

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, vč. osob ve smluvním vztahu:

- vedoucí posunu 1. posunové zálohy – Zápis se zaměstnancem a Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - směnu nastoupil v 5:50 h, kdy před směnou byl doma a odpočíval,
  - v průběhu směny nebyl rozrušen, směna do doby vzniku MU probíhala bez mimořádností,
  - o požadavcích na provedení jednotlivých posunů před vznikem MU informoval dispečera 1C v zácviu, s nímž rovněž sjednával jednotlivé posuny – komunikace byla vedena přímo RDST,
  - z důvodu obsazenosti všech kolejí vlečky ČD, určených k odstavování souprav TDV, sjednal v cca 9:25 h přistavení soupravy TDV pro vlak R 1327 k nástupišti na volnou SK č. 10 asi o 1 h dříve než obvykle, tak aby měl volnou VK pro odstavení soupravy TDV od vlaku Os 3818. Daný posun sjednal v době stání 1. posunové zálohy na VK č. 24. Dispečer 1C v zácviu mu potvrdil, že bude možné soupravu TDV pro vlak R 1327 na SK č. 10 přistavit,
  - **při udělení svolení k posunu se soupravou DV pro vlak R 1327 z VK č. 24**, daném dispečerem 1C v zácviu, **přeslechl číslo SK, na kterou bylo svolení uděleno**, protože radiotelefonní spojení přerušilo „chrčení“ RDST. **Domníval se, že svolení k posunu bylo uděleno na SK č. 10**, kdy předpokládal, že mu **dispečer 1C v zácviu dá svolení k posunu na SK, podle jeho požadavku při žádosti o posun se soupravou DV pro vlak R 1327**,
  - v minulosti hlásil závady RDST svému nadřízenému, ale nedovede časově určit, kdy tyto závady hlásil. Podle jeho vyjádření „*vysílačky neustále chrčí a komunikaci se nedá přesně rozumět.*“,
  - bylo mu známo, že v situaci, kdy pokynu danému RDST přesně nerozumí – pokyn není z nějakého důvodu srozumitelný, nedá strojvedoucímu pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu a znovu se dotáže na znění pokynu. Do doby obdržení srozumitelného pohybu pokyn k uvedení posunového dílu nedá a s posunovým dílem vyčká na místě,
  - před zahájením sunutí posunového dílu (soupravy TDV vlaku R 1327) ze SK č. 4b se dohodl se strojvedoucí o udávání vzdálenosti při jízdě sunutého posunového dílu v metrech a také v počtech vozů,
  - při posunu s DV soupravy vlaku R 1327 ze SK č. 4b byl v čele sunutého posunového dílu. Situaci před posunovým dílem sledoval z čelních (přechodových) dveří na předním čele vozu. V posunové cestě byla dvě seřadovací návěstidla, která návěstila návěst „Posun dovolen“. **Nepostavení posunové cesty podle jeho požadavku**, dle svého vyjádření:
    - v Zápisu se zaměstnancem, **zjistil „Následně jsme vjeli na kolej č. 8 obsazenou, když jsem si všiml, že posunová cesta je postavena špatně, snažil jsem se strojvedoucího zastavit prostřednictvím vysílačky, volání zastav, zastav“**,
    - v Záznamu o podaném vysvětlení DI, **zjistil „hned za návěstidlem Se34.“**.

Z dynamiky jízdy posunového dílu usoudil, že strojvedoucí na jím daný pokyn reagoval brzděním, avšak následně posunový díl narazil do DV stojících na SK č. 8;

- posunovač 1. posunové zálohy – Zápis se zaměstnancem:
  - po přivěšení HDV k DV soupravy vlaku R 1327 nastoupil na VK č. 24 do TDV řazeného za HDV, kde setrval celou dobu posunu až do vzniku MU,
  - vedoucí posunu byl při sunutí ze SK č. 4b v čele posunového dílu,
  - pokyny dávané vedoucím posunu strojvedoucímu při posunu přenosnou RDST slyšel, ale nevybavuje si přesné znění pokynu, kterým vedoucí posunu dal strojvedoucímu pokyn k zastavení sunutého posunového dílu na SK č. 8 – uvědomuje si však, že nějaký pokyn daný vedoucím posunu při sunutí ho znejistil;
- strojvedoucí 1. posunové zálohy – Zápis se zaměstnancem:
  - směna probíhala bez mimořádností až do doby sunutí TDV soupravy vlaku R 1327 ze SK č. 4b na volnou SK č. 10, kdy posunová cesta byla postavena na SK č. 8, jež byla obsazena DV, a on o této skutečnosti před zahájením sunutí nevěděl,
  - na základě pokynu daného vedoucím posunu uvedl na SK č. 4b posunový díl do pohybu formou sunutí. Když RDST dostal od vedoucího posunu pokyn ke zpomalení, pouze snížil rychlost jízdy. V té době stále předpokládal, že posunový díl sune na volnou SK č. 10,
  - protože v průběhu sunutí od vedoucího posunu nedostal RDST podle jeho vyjádření pokyn „Stůj, Stůj“, tzn. návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, nepoužil ihned rychločinné brzdění,
  - následovala srážka posunového dílu se stojícími DV,
  - po celou dobu sunutí byl přesvědčen, že posunový díl sune na SK č. 10, tzn. na SK podle pokynu vedoucího posunu,
  - až po vzniku MU zjistil, že posun sunutím byl prováděn na obsazenou SK č. 8, následně zjišťoval zdravotní stav členů posunové čety, inicioval přivolání ZZS a vznik MU ohlásil na ohlašovací pracoviště dopravce ČD;
- dispečer 1C – Zápis se zaměstnancem:
  - službu vykonával na pozici dispečera 1C, přičemž dohlížel na výkon služby dispečera 1C v zácviku, který absolvoval na CDP Přerov poznání místních poměrů v žst. Olomouc hl. n.,
  - v průběhu směny zaujal v dopravním sále místo v úrovni 1. řady stolů, v průchozí uličce, v bezprostřední blízkosti vlevo od pracoviště dispečera 1C. Na pracovním stole měl otevřené pomůcky s plánem obsazení SK, přičemž z boku nahlížel na monitory JOP a sledoval vše, co se děje, a dohlížel na dispečera 1C v zácviku, který pod jeho dohledem řídil dopravní provoz v žst. Olomouc hl. n.,
  - zaslechl dotaz vedoucího posunu, zda bude možné na SK žst. Olomouc hl. n. předčasně vystavit soupravu DV vlaku R 1327 s pravidelným odjezdem v 11:05 h. Dispečer 1C v zácviku proto s jeho souhlasem předběžně určil SK č. 10 na jižním konci nástupiště tak, aby se od severu na SK č. 10 dalo

v případě potřeby ještě vjíždět s jiným vlakem ve směru od Velké Bystřice. Domníval se, že šlo o další požadavek v pořadí daný vedoucím posunu, kdy posun bude probíhat až po uskutečnění dříve sjednaného posunu ze SK č. 8 se soupravou TDV od vlaku Os 3818,

- požadavek dopravce a vedoucím posunu sjednaný posun se soupravou TDV od vlaku Os 3818 ze SK č. 8, pro který bylo dispečerem 1C v zácviku dáno svolení k posunu, nebyl vedoucím posunu zrušen. Asi v 9:32 h vedoucí posunu RDST ohlásil připravenost k posunu 1. posunové zálohy z VK č. 24. Proto s dispečerem v zácviku vyčkali na příjezd vlaku Os 3818 od žst. Grygov na obsazenou SK č. 8. Po vjezdu vlaku Os 3818 na SK č. 8 dovolil dispečer 1C v zácviku jízdu 1. posunové zálohy z VK č. 24 na SK č. 4b a po výstupu cestujících z vlaku Os 3818 jízdu ze SK č. 4b na obsazenou SK č. 8,
- za jízdy posunového dílu se soupravou DV pro vlak R 1327 z VK č. 24 neslyšel požadavek dopravce o posunu na SK č. 10. Jednoznačně však zaregistroval dání svolení dispečera 1C v zácviku k posunu na obsazenou SK č. 8, přičemž žádný člen posunové čety 1. posunové zálohy nijak nereagoval na informaci obsaženou v uděleném svolení k posunu z VK č. 24, dané RDST, že svolení k posunu bylo uděleno na obsazenou SK č. 8. Protože v práci dispečera 1C v zácviku neshledal žádnou závalu, do řízení drážní dopravy nevstoupil ani nijak nezasáhl. Kdyby zaregistroval požadavek vedoucího posunu na posun se soupravou DV pro vlak R 1327 na SK č. 10, přimělo by ho to přinejmenším dotazem ověřit, zda má být dříve sjednaný posun na SK č. 8 zrušen. Jevilo se mu zcela logické, že nejprve bude v plném rozsahu dokončen sjednaný posun na SK č. 8, kdy měla být přestavena souprava TDV od vlaku Os 3818 na kolejiště vlečky ČD, protože vlak Os 3819, stojící také na SK č. 8, měl pravidelný odjezd stanoven dříve než vlak R 1327,
- SK č. 8 byla v době sunutí posunového dílu ze SK č. 4b obsazena soupravami DV vlaků Os 3818 a Os 3819. V té době se soustředil na další řízení a plánování drážní dopravy v žst. Olomouc hl. n.,
- souprava TDV od vlaku Os 3818 měla být v souladu s požadavkem dopravce a svolením k posunu daným dispečerem 1C v zácviku přestavena na kolejiště vlečky ČD, aby byl umožněn odjezd vlaku Os 3819, který stál na SK č. 8 až za soupravou vlaku Os 3818. Požadavek na výše uvedený posun byl vedoucím posunu 1. posunové zálohy vznesen již v době, kdy byla na SK č. 8 z vlečky ČD přistavována souprava TDV vlaku Os 3819,
- v průběhu sunutí ze SK č. 4b na SK č. 8 v RDST slyšel pokyn vedoucího posunu 1. posunové zálohy „*pomalu*“, „*postavil to na 8. kolej*“, což mu připadalo v pořádku, protože pro posun ze SK č. 4b na SK č. 8 bylo dispečerem 1C v zácviku dáno svolení a souhlas k posunu,
- následně uslyšel v RDST pokyn vedoucího posunu k zastavení posunového dílu a že došlo ke srážce s DV stojícími na SK č. 8. Dále také v RDST zaslechl otázku neidentifikované osoby, asi na strojvedoucího posunového dílu, „*tys neslyšel stůj?*“,
- proto se RDST dotázal, zda jsou všichni členové posunové čety 1. posunové zálohy v pořádku. Posléze obdržel informaci o zranění posunovače a že na místo vzniku MU byla přivolána ZZS,

- po zjištění, že došlo ke srážce posunového dílu 1. posunové zálohy se soupravou TDV vlaku Os 3818, se předčasně omluvil, ačkoli nevěděl, k jaké chybě došlo. Celá věc mu nebyla lhostejná. Domníval se, že se celý posunový díl nevešel na obsazenou SK č. 8. Současně mu bylo zřejmé, že při prováděném posunu muselo dojít k nějakému nedorozumění;
- dispečer 1C v zácviu – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 21. 5. 2021 absolvoval poznání místních poměrů na CDP Přerov u úsekového dispečera 1C a řídil dopravní provoz v žst. Olomouc hl. n.;
  - v průběhu směny byl vedoucím posunu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n. průběžně informován o požadavcích týkajících se zamýšlených posunů. V závislosti na dopravní situaci uděloval svolení k posunu a podle možností stavěl posunové cesty dle požadavku dopravce a dával souhlas k posunu,
  - asi v 8:30 h vedoucí posunu oznámil požadavek na změnu časové polohy přistavení soupravy TDV vlaku Os 3819 na SK č. 8 s tím, že vlak Os 3818 poté vjede na obsazenou SK č. 8 a HDV od tohoto vlaku bez objíždění přejde na vlak Os 3819. Následně měla být 1. posunovou zálohou žst. Olomouc hl. n. z jižní strany SK č. 8 přestavena souprava TDV od vlaku Os 3818 na kolejiště vlečky ČD. Danému požadavku dopravce chtěl vyhovět, a proto požadavek obratem potvrdil RDST vedoucímu posunu. Bezprostředně poté udělil svolení a souhlas k posunu, kdy proběhla 1. část posunu, spočívající v přistavení soupravy TDV vlaku Os 3819 k severní části nástupiště č. 4 na SK č. 8. HDV 1. posunové zálohy poté přejelo ze SK č. 8 na VK č. 24,
  - 2. část posunu, spočívající v přestavení soupravy TDV vlaku Os 3818 ze SK č. 8 na koleje vlečky ČD, vedl i nadále v patrnosti a vyčkával, kdy mu podmínky dopravního provozu umožní dání svolení k posunu pro dokončení 2. části sjednaného posunu,
  - před půl desátou obdržel od vedoucího posunu informaci o požadavku na možné přistavení DV pro vlak R 1327, přičemž opět se jednalo o změnu plánované technologie. Náhledem do technologických pomůcek zjistil, že vlak R 1327 má plánovaný pravidelný odjezd v 11:05 h a souprava pro tento vlak bývá přistavována až okolo 10:45 h. Opět měl snahu požadavku vedoucího posunu vyhovět, a proto vedoucímu posunu podle jeho slov odpověděl „že *Krnov bych dal na 10. sk.*“.  
Poznámka DI: výrazem „Krnov“ jsou myšlena DV soupravy vlaku R 1327 Olomouc hl. n. – Krnov – Ostrava-Svinov – Ostrava střed.  
**Tento požadavek vedoucího posunu pokládal za další v pořadí, který se měl uskutečnit až po realizaci obou částí předchozího sjednaného posunu na SK č. 8 a až po jím daném svolení k posunu na SK č. 10,**
  - předchozí požadavek dopravce na přestavení soupravy TDV od vlaku Os 3818 ze SK č. 8 vedoucí posunu **nezrušil**,
  - na monitorech SZZ sledoval jízdu vlaku Os 3818, pro který postavil vjezdovou vlakovou cestu od žst. Grygov na obsazenou SK č. 8 a následně vjezd tohoto vlaku sledoval na monitorech kamerového systému žst. Olomouc hl. n.,
  - v 9:32 h vedoucí 1. posunové zálohy ohlásil připravenost k posunu z VK č. 24. Proto po vystoupení cestujících z vlaku Os 3818 dal svolení k posunu z VK č. 24 na SK č. 8 přes SK č. 4b, tzn. v souladu s vydaným svolením k posunu,



a následně stavěl posunové cesty a věnoval se dalším dopravním úkonům, mj. musel počítat čekací a přestupní doby mezi jednotlivými nástupišti, dříve než některému z vlaků postavil odjezdovou vlakovou cestu a komunikoval s operátorkou tak, aby mezi jednotlivými vlaky byly v žst. Olomouc hl. n. navzájem zachovány přípoje. Na dopravním sále panoval ruch, jelikož se jednalo o dobu, kdy se rozjížděla skupina vlaků,

- posléze obdržel informaci o prudkém najetí sunutého posunového dílu 1. posunové zálohy do DV stojících na SK č. 8. Chvilí na to mu byl hlášen vznik újmy na zdraví člena posunové čety,
- nastalou situaci začal společně s dispečerem 1C řešit jako MU a vše ohlásili dle ohlašovacího rozvrhu CDP Přerov,
- nedomníval se, že mezi jím a vedoucím posunu 1. posunové zálohy jsou nějaké pochybnosti či nejasnosti ohledně požadavků na posun. Svolení k posunu z VK dal v předstihu před stavěním posunové cesty a znělo jasně na obsazenou SK č. 8, což žádný ze členů posunové čety 1. posunové zálohy dopravce ČD nerozporel. Tudíž byl přesvědčen, že vše probíhalo dle požadavku dopravce, tzn. že 1. posunová záloha měla dokončit dříve sjednaný a nedokončený posun na odvezení soupravy TDV od vlaku Os 3818 ze SK č. 8, protože požadavek na jeho provedení vedoucí posunu nezrušil,
- RDST komunikoval také s peronním posunovačem ve věci popotážení soupravy vlaku Os 3819 na SK č. 8 na jižní (grygovský) konec nástupiště č. 4, a to po provedení posunu se soupravou TDV od vlaku Os 3818, spočívajícím v jejím přestavení na kolejiště vlečky ČD. Podle jeho vyjádření *„Zkrátka v mé mysli se jednoznačně ze všech úkonů spojovalo plnění toho, co bylo dříve dohodnuto, odvoz soupravy 3818. Proto ho ani nenapadlo, že by v komunikaci s 1. pos. zálohou ČD, a.s., mohla být vnímána nějaká mnohoznačnost v pořadí úkonů, že nejdříve „sklízí 3818“ a pak „nahazuje Krnováka“.“*,
- požadavek na provedení posunu s DV soupravy pro vlak R 1327 vedl v patrnosti. Posun chtěl uskutečnit na SK č. 10, avšak až po ukončení posunu s TDV soupravy od končícího vlaku Os 3818 na SK č. 8, který v pořadí předcházela pozdější žádosti na přistavení „Krnováka“, tj. soupravy DV pro vlak R 1327,
- v průběhu prováděného posunu zaslechl v RDST pokyn vedoucího posunu „Pomalů“, a proto se domníval, že posun je prováděn v souladu s podmínkami sjednanými vedoucím posunu a jím daným svolením a souhlasem k posunu a že sunutý posunový díl bude opatrně najíždět na DV stojící na SK č. 8,
- požadavky na technologii budoucích plánovaných posunů dopravci běžně sdělují kdykoliv v průběhu celého dne (směny), a to i s velkým časovým předstihem. Vzhledem k intenzitě drážního provozu bývá zcela běžné, že nelze požadavku dopravce na provedení posunu vyhovět ihned, a proto se dohodne odlišná technologie posunu. Je obvyklé, že požadavky na provedení posunu vznášejí dopravci průběžně a v předstihu i v době, kdy se ještě realizují dříve sjednané posuny. Svolení k posunu a k jeho zahájení uděluje vždy traťový dispečer, až je to možné, tzn. v době, kdy dopravní situace v žst. provedení požadovaného posunu umožňuje.

Obdobně takto v předstihu byla vedoucím posunu sjednána technologie posunu pro přistavení soupravy TDV pro výchozí vlak Os 3819 a posunu pro odvoz

soupravy TDV končícího vlaku Os 3818. Takto předběžně vnímal i požadavek na plánovaný posun pro přistavení soupravy DV vlaku R 1327 na SK č. 10. Neuvědomuje si, že by v rozhodném rušném okamžiku vůbec zaslechl požadavek vedoucího posunu 1. posunové zálohy dopravce ČD k okamžité jízdě na SK č. 10. Zaslechl jen připravenost k posunu, a proto v souladu s dřívějším nezrušeným požadavkem udělil svolení k posunu na obsazenou SK č. 8, přičemž byl přesvědčený, že koná správně. V případě, že by zaslechl požadavek vedoucího posunu 1. posunové zálohy na posun na SK č. 10, ověřil by si, zda 1. posunová záloha má v úmyslu provést posun se soupravou TDV od vlaku Os 3818, jak bylo předem plánováno a s vedoucím posunu sjednáno.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- strojvedoucí vlaku Os 3819 – Zápis se zaměstnancem:
  - po nástupu na směnu na SK č. 8 žst. Olomouc hl. n. vystřídal na ose strojvedoucího, který přivezl vlak Os 3818,
  - před HDV vlaku Os 3819 stála souprava TDV od vlaku Os 3818, které měla být posunovou zálohou odtažena. On sám očekával na příchod vozmistra, aby vykonali úplnou zkoušku brzd vlaku Os 3819,
  - v době vzniku MU stál v pravých nástupních dveřích HDV 163.029-2. Následkem nárazu posunového dílu do DV stojících na SK č. 8 si pohmoždil levou ruku, ošetření však nepožadoval,
  - v soupravě vlaku Os 3819 se nacházela vlakvedoucí, která byla odvezena ZZS k ošetření;
- vlakvedoucí vlaku Os 3819 – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 21. 5. 2021 prováděla kontrolu soupravy TDV vlaku 3819 na SK č. 8. Při vstupu do služebního oddílu si odložila věci. V té době zaregistrovala náraz, kterým byla odhozena na pravou a levou stranu služebního oddílu, a poté upadla na podlahu. Po vystoupení ze soupravy byla odvezena ZZS k ošetření.

Prostor žst. Olomouc hl. n. v místě MU byl monitorován kamerovým systémem se záznamem. Z rozboru těchto záznamů, které byly v rámci šetření poskytnuty DI, vyplývá:

• v 9:30:06 h	vlak Os 3818 zastavil na SK č. 8 žst. Olomouc hl. n.;
• v 9:30:17 h	peronní posunovač za účelem přivěšení HDV 163.029-2 k soupravě výchozího vlaku Os 3819 vstoupil mezi stojící HDV a TDV 50 54 21-08 317-9;
• v 9:31:30 h	ukončen výstup cestujících z vlaku Os 3818;
• v 9:31:50 h	peronní posunovač za účelem vyvěšení HDV 163.029-2 od soupravy TDV končícího vlaku Os 3818 vstoupil mezi stojící HDV a TDV 50 54 21-08 319-5;
• v 9:34:47 h	vlakvedoucí nastoupila do TDV soupravy vlaku Os 3819;
• v 9:35:58 h	přední čelo sunutého posunového dílu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n., jedoucího ve směru od SK č. 4b, vjelo na výhybku č. 38;

• v 9:36:15 h	<b>vznik MU</b> – přední čelo sunutého posunového dílu narazilo do DV stojících na SK č. 8. Srážkou byly soupravy DV vlaků Os 3818 a Os 3819 stojící na SK č. 8 posunuty ve směru sunutí posunového dílu cca o 1 m za současného odražení DV posunového dílu zpět proti původnímu směru sunutí;
• v 9:36:17 h	posunový díl zastavil v konečném postavení po MU;
• v 9:36:35 h	z TDV 50 54 29-29 022-2 řazeného v čele sunutého posunového dílu vlevo ve směru sunutí vystoupil na nástupiště č. 4 vedoucí posunu a do kolejiště mezi SK č. 8 a 10 vystoupil posunovač, který nejistou chůzí (zjevně otřesen) pokračoval k nástupišti č. 5;
• v 9:37:16 h	posunovač posunového dílu se posadil na hranu nástupiště č. 5, přičemž se k němu dostavili ostatní členové posunové čety a vozmistr, který v době vzniku MU vykonával činnosti na DV stojících na kolejích vlečky ČD.

Komunikace mezi dispečerem 1C v zácviku / dispečerem 1C a vedoucím posunu / strojvedoucím 1. posunové zálohy, resp. vedoucím posunu a strojvedoucím 1. posunové zálohy, byla zaznamenána záznamovým zařízením ReDat umístěným na CDP Přerov. Pro potřeby šetření předmětné MU byly posuzovány níže uvedené relevantní záznamy komunikace:

čas hovoru	hovořící účastník	doslovný přepis hovoru
• 8:15:36 h až 8:15:39 h	dispečer 1C v zácviku	„ <b>Jasně, tak pro 3819 by mohla být 8. kolej.</b> “
• 8:15:41 h až 8:15:47 h	vedoucí posunu	„ <i>Ano, tam by, byla 18, jak přijede by na to ... a já bych tu 18 schoval.</i> “
• 9:27:30 h až 9:27:31 h	vedoucí posunu	„ <i>Cedepečko na příjmu?</i> “
• 9:27:35 h – 9:27:36 h	dispečer 1C v zácviku	„ <i>CDP slyší.</i> “
• 9:27:37 h – 9:27:42 h	vedoucí posunu	„ <i>Prosím Tě, mám takovou prosbu. Měl bys kolejničku na 11 hodin na krnováka?</i> “ Pozn. DI: krnovákem se rozumí souprava DV pro vlak R 1327.
• 9:27:46 h – 9:27:47 h	dispečer 1C v zácviku	„ <i>Momentík.</i> “
• 9:27:57 h – 9:27:59 h	dispečer 1C v zácviku	„ <i>Jo, dáme krnováka na 10.</i> “
• 9:28:00 h – 9:28:02 h	vedoucí posunu	„ <i>Vynikající, pasuje.</i> “
• 9:32:04 h – 9:32:09 h	vedoucí posunu	„ <b>Cedepečko na té 24. su tak nachystané do béčka na tu 10.</b> “ Pozn. DI: „béčkem“ myšlena SK č. 4b.

• 9:32:13 h – 9:32:20 h	dispečer 1C v zácviku	„ <b>Ano, rozumím. Tak pro mašinku první zálohy za chvíli bude svítit bílá ze 24. do 4b a 8. obsazená.</b> “
• 9:32:22 h – 9:32:24 h	vedoucí posunu	„ <b>Ano, rozumím a pojedem do 4b.</b> “
• 9:32:25 h – 9:32:27 h	vedoucí posunu	„ <b>Tak máš tam bílou, tak potom do 4b.</b> “
• 9:33:11 h – 9:33:13 h	vedoucí posunu	„ <b>Tak potahuj 1. záloho ze 24 ven.</b> “
• 9:33:17 h – 9:33:21 h	vedoucí posunu	„ <b>Cedepečko na té 10. ti to nechám na jihu, ať si od severu můžeš brát regionky.</b> “
• 9:33:23 h – 9:33:25 h	dispečer 1C v zácviku	„ <b>Ano, na 10. to necháš na jihu, dobrá.</b> “
• 9:33:50 h – 9:33:56 h	vedoucí posunu	„ <b>Potahuj první záloho pomalu, a pomaličku to zastav na 4 bécku. Je to dobrý.</b> “
• 9:35:30 h – 9:35:32 h	vedoucí posunu	„ <b>1. záloho posunuj.</b> “
• 9:35:36 h – 9:35:38 h	vedoucí posunu	„ <b>Posunuj 1. záloho, posunuj.</b> “
• 9:35:42 h – 9:35:44 h	vedoucí posunu	„ <b>1. záloho posunuj.</b> “
• 9:35:48 h – 9:35:50 h	vedoucí posunu	„ <b>Posunuj 1. záloho, posunuj.</b> “
• 9:35:53 h – 9:35:55 h	vedoucí posunu	„ <b>1. záloho posunuj.</b> “
• 9:35:59 h – 9:36:01 h	vedoucí posunu	„ <b>Posunuj 1. záloho, posunuj.</b> “
• <b>9:36:04 h – 9:36:04 h</b>	vedoucí posunu	„ <b>Posunuj.</b> “
• <b>9:36:06 h – 9:36:07 h</b>	vedoucí posunu	„ <b>Mašinku za návěstidlo, pomalu,</b> “. Pozn. DI: návěstidlem myšleno odjezdové návěstidlo směr Grygov/Blatec.
• <b>9:36:08 h – 9:36:10 h</b>	vedoucí posunu	„ <b>dal nás na osm, pomalu 1. záloho</b> “
• <b>9:36:10 h – 9:36:12 h</b>	vedoucí posunu	„ <b>a můžeš to zastavit, taky pomalu</b> “
• <b>9:36:12 h – 9:36:13 h</b>	vedoucí posunu	„ <b>dobrý zastav</b> “
• <b>9:36:13 h – 9:36:14 h</b>	vedoucí posunu	„ <b>1. zastav</b> “

• <b>9:36:14 h až 9:36:15 h</b>	vedoucí posunu	„ <b><i>zastav 1.</i></b> “
• 9:36:32 h až 9:36:34 h	vedoucí posunu	„ <i>tys neslyšel na mašince?</i> “
• 9:36:35 h až 9:36:36 h	strojvedoucí	„ <i>ty k...a!</i> “
• 9:36:37 h až 9:36:39 h	vedoucí posunu	„ <i>jsem říkal zastav 1., jsme do toho buchli</i> “
• 9:36:43 h až 9:36:46 h	vedoucí posunu	„ <i>Cedepečko, prosím Tě, Tys nás dal na 8.</i> “
• 9:37:03 h až 9:37:10 h	dispečer 1C	„ <i>Kluci omlouváme se, to byla naše chyba, omlouváme se, nevšimli jsme si toho, pustíme vás zpátky, nestalo se nikomu nic?</i> “
• 9:42:01 h až 9:42:03 h	strojvedoucí	„ <i>Cedepečko, prosím Tě, jseš na příjmu?</i> “
• 9:42:04 h až 9:42:05 h	dispečer 1C	„ <i>Cedepečko na příjmu.</i> “
• 9:42:06 h až 9:42:16 h	strojvedoucí	„ <i>Ted'kom budem na té 8. bohužel stát, protože sem přijede rychlá, zkontrolovat posunovače, takže co teď budu dělat nevím.</i> “
• 9:42:22 h až 9:42:24 h	dispečer 1C	„ <i>Kluci, co se stalo?</i> “
• 9:42:25 h až 9:42:30 h	strojvedoucí	„ <i>Posunovač má pohmožděný žebra. Když najel na to, tak si pohmoždil žebra.</i> “
• 9:42:32 h až 9:42:33 h	dispečer 1C	„ <i>Dobrý, dík.</i> “

### 3.2 Faktický popis události

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

Posunu se soupravou DV pro vlak R 1327 předcházelo sjednání posunu mezi vedoucím posunu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n. a dispečerem 1C v zácviku spočívajícím v přistavení soupravy TDV pro vlak Os 3819 z kolejiště vlečky ČD na SK č. 8 a po příjezdu vlaku Os 3818 do žst. Olomouc hl. n. na obsazenou SK č. 8 také v přestavení soupravy TDV tohoto vlaku na kolejiště vlečky ČD, pro které udělil dispečer 1C v zácviku svolení. V 8:35:43 h vjel sunutý posunový díl, tvořený soupravou TDV pro vlak Os 3819, celý na SK č. 8. Po odstavení této soupravy TDV byly HDV 1. posunové zálohy realizovány další posuny. V 9:26:56 h byla dispečerem 1C v zácviku postavena vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 3818 z traťové koleje č. 2 Grygov – Olomouc hl. n. na obsazenou SK č. 8, ve stejném čase vjezdové návěstidlo 2L začalo návěstit návěst „Rychlost 40 km/h a jízda podle rozhledových poměrů“. V době stání 1. posunové zálohy na VK č. 24, v čase od 9:27:37 h do 9:28:02 h, byla mezi vedoucím posunu a dispečerem 1C v zácviku vedena verbální komunikace RDST, kdy se

vedoucí posunu dotázal na možnost dřívějšího přistavení soupravy TDV pro vlak R 1327. Důvodem bylo uvolnění koleje na kolejišti vlečky ČD pro odstavení soupravy TDV vlaku Os 3818. Dispečer 1C v zácviu vedoucím posunu určil pro soupravu DV vlaku R 1327 SK č. 10.

V 9:30:06 h vlak Os 3818 zastavil na obsazené SK č. 8 žst. Olomouc hl. n. tak, že HDV 163.029-2 vlaku Os 3818 se vzájemně narážecím ústrojím dotýkalo TDV 50 54 21-08 319-5 řazeným jako 1. TDV soupravy vlaku Os 3819. Následovalo přivěšení HDV 163.029-2 k soupravě vlaku Os 3819 a vyvěšení tohoto HDV od soupravy TDV vlaku Os 3818, realizované peronním posunovačem žst. Olomouc hl. n.

V době od 9:32:04 h do 9:32:09 h obdržel dispečer 1C v zácviu informaci od vedoucího posunu o připravenosti 1. posunové zálohy k posunu z VK č. 24 na SK č. 10 přes SK č. 4b, kterou potvrdil s tím, že informaci rozumí. Přes tuto skutečnost dispečer 1C v zácviu dal vedoucím posunu v době od 9:32:13 h do 9:32:20 h pokyn, že bude postavena posunová cesta z VK č. 24 na SK č. 4b a poté na obsazenou SK č. 8 a nikoliv na vedoucím posunu požadovanou SK č. 10, protože dispečer 1C v zácviu se domníval, že bude realizován doposud neukončený posun pro soupravu TDV vlaku Os 3818 a následný posun s touto soupravou ze SK č. 8 na kolejiště vlečky ČD. V době od 9:32:22 h do 9:32:24 h vedoucí posunu informaci o postavení posunové cesty z VK č. 24 na SK č. 4b a poté na obsazenou SK č. 8, tzn. na jinou SK než jím požadovanou, nijak nerozporoval (nevznesl námitku) a pokyn potvrdil, ačkoli podle svého vyjádření informaci o postavení posunové cesty na obsazenou SK č. 8 v RDST přeslechl. Domníval se, že svolení k posunu bylo uděleno na SK č. 10, kdy předpokládal, že mu dispečer 1C v zácviu dá svolení k posunu na SK podle jeho požadavku. Vedoucí posunu přijatý pokyn daný RDST neopakoval v plném rozsahu. Dispečer 1C v zácviu byl tímto utvrzen, že bude realizován doposud neukončený posun pro soupravu TDV vlaku Os 3818 a následný posun s touto soupravou ze SK č. 8 na kolejiště vlečky ČD.

V 9:32:18 h byl posunový díl na VK č. 24, tvořený HDV 794.007-5 a dvěma DV pro vlak R 1327, uveden do pohybu formou tažením ve směru Grygov (na SK č. 4b). V době od 9:33:17 h do 9:33:21 h, tzn. za jízdy taženého posunového dílu z VK č. 24 na SK č. 4b, proběhla další verbální komunikace mezi dispečerem 1C v zácviu a vedoucím posunu týkající se místa přistavení soupravy DV pro vlak R 1327 na SK č. 10, která nebyla pro dispečera 1C v zácviu z jeho pohledu informací přímo související s právě prováděným posunem 1. posunové zálohy na SK č. 8. Domníval se, že je nadále prováděn posun pro soupravu TDV vlaku Os 3818, který nebyl ukončen. V 9:34:00 h tažený posunový díl zastavil na SK č. 4b.

V době od 9:35:12 h do 9:35:16 h byla dispečerem 1C v zácviu postupně postavena posunová cesta ze SK č. 4b na obsazenou SK č. 8. Souhlas k posunu sunutého posunového dílu pro jízdu ze SK č. 4b na SK č. 8 byl dán návěstmi „Posun dovolen“, návěstěnými seřaďovacími návěstidly Se29 a Se34. Ačkoli vedoucí posunu při pokynu dispečera 1C v zácviu přeslechl číslo SK, tak s posunovým dílem nevyčkal na místě, dispečera 1C v zácviu se nedotázal na znění pokynu a v době od 9:35:17 h do 9:35:21 h dal strojvedoucímu RDST pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu.

Sunutý posunový díl byl strojvedoucím uveden do pohybu v 9:35:22 h. Vedoucí posunové čety se nacházel v TDV 50 54 29-29 022-2, které bylo čelním DV posunového dílu. Během sunutí dával strojvedoucímu RDST opakovaně pokyny pro jízdu posunového dílu.

V 9:35:54 h minulo přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí na 30 km·h<sup>-1</sup> úroveň seřaďovacího návěstidla Se34. O 4 s později minulo přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí 29 km·h<sup>-1</sup> úroveň ZV č. 38, přestavené do polohy pro jízdu DV na/z SK č. 8 a o další 4 s později vjelo přední čelo posunového dílu rychlostí 29 km·h<sup>-1</sup> na srdcovkovou část výhybky č. 38 ve směru na SK č. 8. V tomto místě na dráze mohl vedoucí posunu nejpozději zjistit, že

posunová cesta není postavena podle jeho požadavku na SK č. 10, ale na SK č. 8, přičemž nepostavení posunové cesty podle jeho požadavku vedoucí posunu podle svého vyjádření zjistil „*hned za návěstidlem Se34.*“, tzn. již před úrovní ZV č. 38. Vedoucí posunu přesto pokračoval v dávání pokynů strojvedoucímu RDST k sunutí.

Ve vzdálenosti 56 m před DV stojícími na SK č. 8 dal vedoucí posunu v době od 9:36:06 h do 9:36:07 h strojvedoucímu RDST pokyn „*Mašinku za návěstidlo, pomalu.*“. Strojvedoucí na daný pokyn při rychlosti  $28 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  reagoval zavedením provozního brzdění snížením tlaku vzduchu v hlavním potrubí o 0,4 bar (z provozního tlaku 4,975 bar na 4,575 bar). V době od 9:36:08 h do 9:36:10 h dal vedoucí posunu strojvedoucímu informaci/pokyn o nepostavení posunové cesty podle jeho požadavku „*dal nás na osm, pomalu 1. záloho*“, kterou zmírnil dáním pokynu vyjadřujícího návěst „Pomalu“. Průběžnou brzdou brzděný posunový díl jedoucí rychlostí  $25 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  se v danou chvíli nacházel předním čelem ve vzdálenosti 27 m před DV stojícími na SK č. 8. V době od 9:36:10 h do 9:36:12 h dal vedoucí posunu další zmírněný pokyn „*a můžeš to zastavit, taky pomalu*“. Přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí  $22 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  se nyní nacházelo na SK č. 8 ve vzdálenosti 15 m před stojícími DV. V době od 9:36:12 h až 9:36:13 h dal vedoucí posunu RDST strojvedoucímu pokyn „*dobrý zastav*“, na který strojvedoucí ihned reagoval snížením tlaku vzduchu v hlavním potrubí o další 0,2 bar pro neprodlené zastavení posunového dílu. Přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí  $20 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  se nacházelo ve vzdálenosti 7 m před stojícími DV. V době od 9:36:13 h do 9:36:14 h dal vedoucí posunu strojvedoucímu pokyn „*1. zastav*“, na který strojvedoucí reagoval zavedením rychločinného brzdění. Přední čelo sunutého posunového dílu jedoucího rychlostí  $18 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  se nacházelo ve vzdálenosti 3 m před místem srážky. V 9:36:14 h až 9:36:15 h dal vedoucí posunu strojvedoucímu další pokyn „*zastav 1.*“, přičemž v 9:36:15 h došlo ke vzniku MU, kdy přední čelo sunutého posunového dílu narazilo rychlostí  $12 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  do TDV souprav vlaků Os 3818 a Os 3819 stojících na SK č. 8.

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

- 9:36 h vznik MU;
- 9:39 h vozmistr (zaměstnanec ČD), který se dostavil na místo MU po jejím vzniku, ohlásil vznik MU ZZS;
- 9:41 h strojvedoucí 1. posunové zálohy ohlásil dispečerovi 1C vznik MU s újmou na zdraví posunovače;
- 9:42 h ZZS vznik MU ohlásila PČR, jež na místo vyslala hlídku Obvodního oddělení PČR Olomouc 3;
- 9:45 h dispečer 1C ohlásil vznik MU dle ohlašovacího rozvrhu CDP Přerov;
- 9:49 h výjezdová skupina ZZS se dostavila na místo vzniku MU;
- 9:50 h hlídka PČR Obvodního oddělení Olomouc 3 se dostavila na místo vzniku MU;
- 9:53 h vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU na O18 SŽ;
- 9:57 h pověřená osoba O18 SŽ oznámila vznik MU na COP DI jako srážku DV x DV (prudké najetí) při posunu formou sunutím na SK č. 8 žst. Olomouc hl. n., při které utrpěl posunovač újmu na zdraví;

- 9:59 h zaměstnanec na COP DI na základě oznámených skutečností udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 11:08 h pověřená osoba O18 SŽ doplnila původní oznámení vzniku MU na COP DI o informaci o újmě na zdraví další osoby – vlakvedoucí vlaku Os 3819;
- 12:10 h obnoven provoz na SK č. 8.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován, a to v 9:39 h, tj. 3 minuty po vzniku MU, vozmistrem žst. Olomouc hl. n.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Obvodní oddělení Olomouc 3;
- ZZS.

## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy SŽ a dopravce ČD mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., jehož součástí je mj. rámcová organizace a stanovený způsob provádění prohlídek a měření staveb drah pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy, udělování a provádění pokynů, a použití DV k jízdě.

Osoba řídící drážní dopravu, tzn. také dispečer 1C a dispečer 1C v zácviku, je ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) a odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., § 2, 12, 13, 14, 15 a 16 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřního předpisu SŽDC D1, mj. povinna při obsluze dráhy využívat závislostí, vyplývajících z činnosti provozovaného SZZ a traťového zabezpečovacího zařízení, přičemž pokyny udílené při řízení drážní dopravy (v dopravní službě) musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoli nedorozumění, a nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Za správný výkon dopravní služby při provozování dráhy a drážní dopravy odpovídá každý zaměstnanec osobně, přičemž bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování právních předpisů a vnitřních předpisů SŽ všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování, a to vč. závazných slovních znění při dávání pokynů pro jízdu posunového dílu prostřednictvím RDST. Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost, což má přednost před všemi ostatními činnostmi.

Za daný pokyn odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, kdo jej má vykonat. Pokud by provedení pokynu odporovalo ustanovením předpisů, musí zaměstnanec, který má pokyn při provozování dráhy a drážní dopravy vykonat, ihned vznést námitky. Zaměstnanec v zácviku (dispečer 1C v zácviku, který v době vzniku MU absolvoval na CDP Přerov poznání místních poměrů), jenž má složenou příslušnou odbornou zkoušku, používá v hlášeních a zápisech své příjmení a má plnou odpovědnost za výkon dopravní služby podle své odborné způsobilosti. Stejně tak má plnou odpovědnost za výkon dopravní služby zaměstnanec, který je pověřen dohledem nad zaměstnancem v zácviku (dispečer 1C).

Pokyny týkající se výkonu dopravní služby a bezpečnostních opatření dané zaměstnancem s odbornou způsobilostí k organizování a řízení drážní dopravy musí



uposlechnout všichni zaměstnanci činní ve výkonu dopravní služby, vč. zaměstnanců dopravce, jakož i ostatní osoby pracující v žst. Pokyn s pominutím bezprostředně nadřazeného se smí dát jen k odvrácení hrozícího nebezpečí. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí.

Posunovat s DV je možné až po udělení svolení k posunu, které je souhrnnou informací potřebnou pro bezpečné provádění posunu, jemuž předchází sjednání posunu mezi osobou řídící drážní dopravu v dopravně a zaměstnancem řídícím posun nebo vedoucím posunové čety, je-li tímto pověřen. Posun může strojvedoucí vykonávat buď bez posunové čety, nebo s posunovou četou. Při posunu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n., tzn. při posunu prováděném s posunovou četou, byl trvale pověřen sjednáváním posunu vedoucím posunu, a to v souladu s ustanovením čl. 1664 předpisu SŽDC D1 a technologickými pomůckami „Pokyny pro výkon dopravní služby“.

Svolení k posunu dává v podmínkách žst. Olomouc hl. n. při dálkově ovládaném SZZ dispečer 1C (dispečer 1C v zácviku), při místním řízení pohotovostní výpravčí A, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu osobního nádraží. Při posunu prováděném na SK určených pro jízdu vlaků ho může udělit, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová, parní) všech činných HDV zařazených v posunovém dílu. Svolení k posunu musí vždy pro bezpečné zajištění posunu obsahovat minimálně informace:

- na kterých SK určených pro jízdu vlaků je dovoleno posunovat;
- čas, kdy se smí zahájit posun;
- čas, kdy má být povolený posun nejpozději ukončen;
- které SK určené pro jízdu vlaků bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené;
- čas, kdy se musí ostatní koleje určené pro jízdu vlaků uvolnit;
- kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit.

Svolení k posunu platí jako souhlas k posunu, ale jen pro jízdu posunového dílu k nejbližšímu nepřenosnému návěstidlu platnému pro posun. Souhlas k posunu smí v podmínkách žst. Olomouc hl. n. při dálkově ovládaném SZZ dát dispečer 1C (dispečer 1C v zácviku) až po postavení a kontrole správného postavení posunové cesty. Udělený souhlas k posunu platí jen pro konkrétní postavenou posunovou cestu, kterou se rozumí úsek SK od konce posunového dílu až k místu, které stanovil zaměstnanec řídící posun (vedoucí posunu). O postavené posunové cestě informuje dispečer 1C (dispečer 1C v zácviku) zaměstnance řídícího posun přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety udělením souhlasu k posunu, čímž současně dovoluje uvést posunový díl do pohybu. Při posunu s posunovou četou předává dispečer 1C (dispečer 1C v zácviku) strojvedoucímu souhlas k posunu prostřednictvím vedoucího posunové čety, který dá pokynem k uvedení posunového dílu do pohybu strojvedoucímu informaci o tom, že pro danou posunovou cestu byl dán souhlas k posunu. Jedním ze způsobů dání souhlasu k posunu je návěst dovolující posun návěstěná nepřenosným návěstidlem platným pro posun, které platí jen pro příslušnou SK. V tomto úseku musí být dotčené výhybky a výkolejky správně přestaveny pro zamýšlenou jízdu.

Z verbální komunikace vedené mezi dispečerem 1C v zácviku a vedoucím posunu 1. posunové zálohy (viz bod 3.1.9 této ZZ) mj. vyplývá, že posun se soupravou DV pro vlak R 1327 z **VK č. 24 na SK č. 10** byl vedoucím posunu sjednán s dispečerem 1C v zácviku v době od

9:27:37 h do 9:28:02 h, tzn. v době, **kdy 1. posunovou zálohou nebyl dokončen předchozí posun sjednaný vedoucím posunu s dispečerem 1C v zácviku v době od 8:15:36 h do 8:15:47 h.** Ten spočíval v provedení přistavení soupravy TDV pro vlak Os 3819 z kolejiště vlečky ČD na SK č. 8 a po příjezdu vlaku Os 3818 do žst. Olomouc hl. n. také v přestavení soupravy TDV tohoto vlaku na kolejiště vlečky ČD. **V době od sjednání posunu se soupravami TDV vlaků Os 3819 a Os 3818 do doby vzniku MU nebyl dopravcem ČD požadavek na provedení dříve sjednaného posunu, spočívajícího v přestavení soupravy TDV vlaku Os 3818 na kolejiště vlečky ČD, zrušen.**

Dispečer 1C v zácviku obdržel v době od 9:32:04 h do 9:32:09 h od vedoucího posunu informaci o připravenosti 1. posunové zálohy k posunu z VK č. 24 na SK č. 10 přes SK č. 4b, kterou potvrdil s tím, že informaci rozumí. **Přes tuto skutečnost dispečer 1C v zácviku dal vedoucímu posunu** v době od 9:32:13 h do 9:32:20 h **pokyn**, který musel každý zaměstnanec dopravce uposlechnout, **o tom, že bude postavena posunová cesta z VK č. 24 na SK č. 4b a poté na obsazenou SK č. 8**, kdy pokyn souhlas k posunu bude dán návěstí „Posun dovolen“ návěstěnou seřaďovacím návěstidlem Se39, a tedy nikoliv na vedoucímu posunu požadovanou SK č. 10. **Uvedené bylo zapříčiněno nepozorností dispečera 1C v zácviku při komunikaci s vedoucím posunu vedené RDST**, spočívající v přeslechnutí čísla vedoucímu posunu požadované SK č. 10, kdy se domníval, že v dané chvíli bude realizován doposud neukončený posun pro soupravu TDV vlaku Os 3818 a následný posun s touto soupravou ze SK č. 8 na kolejiště vlečky ČD, viz také výše uvedený odstavec. **Vedoucí posunu informaci dispečera 1C v zácviku o tom, že bude postavena posunová cesta z VK č. 24 na SK č. 4b a poté na obsazenou SK č. 8, tzn. na jinou SK než jím požadovanou**, v době od 9:32:22 h do 9:32:24 h, **nijak nerozporoval (nevznesl námitku) a slovy „Ano, rozumím a pojedem do 4b.“ pokyn potvrdil, ale neopakoval přijatý pokyn v plném rozsahu**, čímž dispečera 1C v zácviku **utvrdil** v jeho domnění, že bude realizován doposud neukončený posun pro soupravu TDV vlaku Os 3818 a následný posun s touto soupravou ze SK č. 8 na kolejiště vlečky ČD. V době od 9:33:17 h do 9:33:21 h, tzn. za jízdy taženého posunového dílu z VK č. 24 na SK č. 4b, proběhla následná komunikace mezi dispečerem 1C v zácviku a vedoucím posunu týkající se přistavení soupravy DV pro vlak R 1327 na SK č. 10 obsahující konkretizaci místa odstavení DV po přistavení k nástupišti č. 5, jež nebyla pro dispečera 1C v zácviku informací přímo související s právě prováděným posunem 1. posunové zálohy na SK č. 8 (pro soupravu TDV vlaku Os 3818), pro nějž bylo dispečerem 1C v zácviku dáno svolení k posunu, přitom tento posun nebyl ukončen, ale upřesňující informací o postupu při dalším posunu.

Z verbální komunikace vedené mezi dispečerem 1C v zácviku a vedoucím posunu 1. posunové zálohy dále vyplývá, že **dispečer 1C v zácviku vedoucímu posunu prokazatelně dal svolení k posunu, aniž by mu oznámil čas, kdy má být povolený posun zahájen a nejpozději ukončen**, přičemž v rámci daných dopravních hovorů vedoucímu posunu **toleroval**:

- **slangový výraz „béčko“ pro označení SK č. 4b, který není provozovatelem dráhy povoleným místním názvem**, avšak dispečerovi 1C v zácviku nebyl jeho význam vzhledem k místu provádění posunu nejasný;
- **neopakování pokynu daného RDST na důkaz, že jej vedoucí posunu správně pochopil.**

Výše uvedené nedostatky nelze posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože dispečer 1C v zácviku nedal vedoucímu posunu 1. posunové zálohy svolení k posunu na SK č. 10 a vedoucí posunu po zjištění, že posunová cesta nebyla postavena podle jeho požadavku, tzn. na SK č. 10, nejpozději v prostoru výhybky č. 38, nedal strojvedoucímu

sunutého posunového dílu stručný a srozumitelný pokyn neohrožující bezpečnost provozování drážní dopravy pro neprodlené zastavení posunového dílu, resp. pro zastavení pohybu DV všemi dostupnými prostředky, ještě před DV stojícími na SK č. 8 (viz také bod 3.1.9 této ZZ a viz níže uvedená analýza plnění úloh a povinností dopravce ČD).

**Dispečer 1C, který byl provozovatelem dráhy pověřen dohledem nad výkonem dopravní služby dispečera 1C v zácviu**, i přes výše uvedené nedostatky ve verbální komunikaci vedené v době od 9:32:13 h do 9:32:24 h při sjednávání posunu a dání svolení k posunu pro jízdu posunového dílu z VK č. 24 na SK č. 8 přes 4b, **neshledal žádná pochybení a neučinil žádná opatření k odvrácení nebezpečí. Z uvedeného vyplývá, že při prováděném dohledu toleroval nedostatky ve výkonu dopravní služby dispečera 1C v zácviu, čímž nedbal na přesné (důsledné) dodržování technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.**

#### Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU** související s činností dispečera 1C a dispečera 1C v zácviu:

- § 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. 261 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování.“.  
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:
  - čl. 312 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„Za daný pokyn odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, kdo jej má vykonat. ...“;
- čl. 1692 písm. a) a b) vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se svolením výpravčího. Výpravčí smí dát svolení k posunu, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová, parní) všech činných hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu. Při tomto svolení oznámí výpravčí zaměstnanci řídícímu posun nebo vedoucímu posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat:
  - a) ...;
  - b) čas, kdy se smí zahájit posun; čas, kdy má být povolený posun nejpozději ukončen; ...“;
- čl. 94 SŘ žst. Olomouc hl. n.:  
„Zkrácené názvy nebo zkratky stanic a místní názvy

Název ŽST, zastávky	zkrácený název pro dopravní dokumentaci (kromě písemných rozkazů) a telefonní dopravní hovory, hlášení a zprávy	zkratky v dopravní dokumentaci	zkratky v EDD

Centrální dispečerské pracoviště Přerov	CDP	CDP	
...	...		

...“

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

- čl. 2433 vnitřního předpisu SŽDC D1:

*„U stanic, ..., může schvalovatel ZDD povolit, aby se při dopravních hovorech, hlášeních a zprávách používalo zkrácených názvů stanic (např. Královo Pole, Město apod.). Povolovaný zkrácený název musí být vždy uveden i v ZDD sousedních stanic a všech stanovišť na širé trati v přilehlých mezistaničních úsecích (i s ohledem na případnou výlukou dopravní služby výpravčího).“*

Strojvedoucí sunutého posunového dílu, který je zaměstnancem řídícím posun, nesmí ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., § 16, 33 a 35 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřního předpisu SŽDC D1 a ČD D2 překročit rychlost sunutí  $30 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , přičemž je mj. povinen, umožňuje-li mu to výhled z místa, odkud je ovládáno HDV, splnit pokyny dané návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun. U sunutých posunových dílů doprovázených posunovou četou zajišťuje bezpečnost při posunu zaměstnanec v čele posunového dílu. Strojvedoucí je proto dále mj. povinen řídit se pokyny davanými ručními návěstmi pro posun nebo rádiovým zařízením (RDST), sledovat volnost posunové cesty (tj. zda v posunové cestě nejsou DV, případně jiné překážky, které může ze svého stanoviště zpozorovat) a rozmístění DV, zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku, resp. vedoucího posunu, ani podle informace dispečera 1C (dispečera 1C v závěru).

Pro jízdu posunového dílu se při dávání pokynů prostřednictvím RDST používají následující závazná slovní znění vyjadřující návěst:

- „Souhlas k posunu“ – závazné slovní znění pokynu: „záloha (uvede se označení v ... (uvede se název žst.) z koleje ... (uvede se číslo koleje) směrem ... (uvede se směr posunu) posun dovolen“, jež informuje zaměstnance řídícího posun o postavené posunové cestě a dovoluje uvést posunový díl do pohybu;
- „Přiblížit“ – závazné slovní znění pokynu: „záloha (uvede se označení zálohy) v ... (uvede se název žst.) z koleje ... (uvede se číslo koleje) směrem .... (uvede se směr posunu) posunuj“, jež přikazuje pohyb vozidel směrem k zaměstnanci, který tuto návěst dává;
- „Pomalů“ – závazné slovní znění pokynu: „záloha (uvede se označení zálohy) v ... (uvede se název žst.) z koleje ... (uvede se číslo koleje) pomalů“, jež přikazuje strojvedoucímu snížit rychlost vozidel na nejvýše  $5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  a předvěstí návěst pro posun „Stůj“.

Návěst „Pomalů“ musí být dávana nejméně 100 m (odhadem) před místem zastavení sunutého posunového dílu, pokud strojvedoucí před započítáním posunu nerozhodne jinak. Bude-li sunutí prováděno na vzdálenost kratší než 100 m, musí vedoucí posunové čety na tuto skutečnost strojvedoucího upozornit.

Nenásleduje-li bezprostředně po návěsti „Pomalů“ snížení rychlosti vozidel, je zaměstnanec povinen dát neprodleně návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“.

V úseku posledních 100 m před místem zastavení zaměstnanec oprávněný předávat pokyny pro jízdu posunového dílu (vedoucí posunu) trvale udržuje navázané rádiové spojení a pokyny pro jízdu posunového dílu opakovaně předává ve formě udání zbývající vzdálenosti (vzdálenost udává v metrech) nebo jen názvem návěsti (např. „Pomalů“);

- „Stůj“ – závazné slovní znění pokynu: „*záloha* (uvede se označení zálohy) v ... (uvede se název žst.) z *koleje* ... (uvede se číslo koleje) **zastav**“, jež **přikazuje strojvedoucímu neprodleně zastavit pohyb vozidel**;
- Stůj, zastavte všemi prostředky“ – závazné slovní znění pokynu: „*záloha* (uvede se označení zálohy) **stůj, stůj**“, jež **přikazuje zastavit pohyb vozidel všemi dostupnými prostředky**.

Strojvedoucí posunového dílu, tvořeného DV pro vlak R 1327, řídil HDV řady 794.007-5 ze stanoviště strojvedoucího 1. Bezpečnost sunutého posunového dílu při jízdě ze SK č. 4b na SK č. 8 byla v souladu s právními předpisy zajišťována vedoucím posunu nacházejícím se v TDV 50 54 21-29 022-2 řazeným v čele posunového dílu, a to **pokyny davanými RDST, jejichž znění neodpovídalo provozovatelem dráhy stanoveným závazným zněním – neobsahovaly informace o názvu žst. a číslu koleje, ze které se posunuje** (viz bod 3.1.8 této ZZ), **a jež byly po celou dobu sunutí strojvedoucím tolerovány**. Souhlas k posunu byl dispečerem 1C v zácviu udělen návěstí „Posun dovolen“ návěstěnou seřadovacími návěstidly Se29 a Se34. Na pokyn vedoucího posunu daný RDST, kterým byl strojvedoucí informován o zamýšleném posunu na SK č. 10, uvedl strojvedoucí posunový díl na SK č. 4b do pohybu. Následující pokyny pro sunutí byly strojvedoucímu dávány vedoucím posunu opakovaně v časovém intervalu 3 až 4 s, přičemž strojvedoucí ze svého stanoviště nemohl zpozorovat postavení posunové cesty na SK č. 8 a volnost posunové cesty. Důvodem byly směrové poměry postavené posunové cesty a řazení HDV na konci posunového dílu.

Když se přední čelo sunutého posunového dílu nacházelo již na SK č. 8, ve vzdálenosti 56 m před stojícími DV, dostal strojvedoucí od vedoucího posunu RDST pokyn „*Mašinku za návěstidlo, pomalu*“. Strojvedoucí na daný pokyn reagoval při rychlosti 28 km·h<sup>-1</sup> manipulací s ovladačem samočinné brzdy – snížením tlaku vzduchu v hlavním potrubí o 0,4 bar. O 2 s později dostal strojvedoucí od vedoucího posunu informaci/pokyn „*dal nás na osm, pomalu 1. záloho*“, tzn. o postavení posunové cesty na SK č. 8, na jejímž základě měl strojvedoucí posunový díl zastavit, který však byl vedoucím posunu zmírněn pokynem vyjadřujícím návěst „Pomalů“. Přední čelo posunového dílu jedoucího v 9:36:10 h rychlostí 25 km·h<sup>-1</sup> se nacházelo na SK č. 8 ve vzdálenosti 27 m před stojícími DV. Na uvedenou informaci/pokyn navazoval opět zmírněný pokyn „*a můžeš to zastavit, taky pomalu*“. Přední čelo sunutého posunového dílu jedoucího v 9:36:12 h rychlostí 22 km·h<sup>-1</sup>, v té době provozně brzděného průběžnou brzdou tlakem v hlavním potrubí sníženým o 0,4 bar, se v danou chvíli nacházelo ve vzdálenosti 15 m před DV stojícími na SK č. 8. Vzápětí v krátkém sledu v časech od 9:36:12 h až 9:36:15 h následovaly další 3 pokyny vedoucího posunu:

- „*dobrý zastav*“, na který strojvedoucí ihned reagoval manipulací s ovladačem samočinné brzdy – snížením tlaku vzduchu v hlavním potrubí o další 0,2 bar pro neprodlené zastavení posunového dílu. Přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí 20 km·h<sup>-1</sup> se nacházelo na SK č. 8 ve vzdálenosti 7 m před stojícími DV;

- „1. zastav“, na který strojvedoucí reagoval zavedením rychločinného brzdění. Přední čelo sunutého posunového dílu jedoucího rychlostí 18 km·h<sup>-1</sup> se nacházelo ve vzdálenosti 3 m před místem srážky;
- „zastav 1.“ daný v podstatě v době srážky.

Z výše uvedeného vyplývá, že strojvedoucí posunového dílu, jenž byl odpovědný za provedení pokynů daných vedoucím posunu, jedoucím při posunu formou sunutí ze SK č. 4b žst. Olomouc hl. n. v čele posunového dílu, se danými pokyny řídil a jednal podle nich, tzn. podle zjištěných skutečností.

### Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU** související s činnostmi strojvedoucího posunového dílu:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;
- čl. 37 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11:  
„Při dávání pokynů prostřednictvím rádiové stanice se používají tato závazná slovní znění:

Pro jízdu vlaku, posunového dílu a PMD	
Návěst	Slovní znění pokynů
...	...
Návěst Stůj	Vlak/záloha/PMD (uvede se označení) v ... (uvede se název ŽST) z koleje ... (uvede se číslo koleje) zastav.
...	....
Návěst Přiblížit	Vlak/záloha/PMD (uvede se označení) v ... (uvede se název ŽST) z koleje ... (uvede se číslo koleje) směrem .... (uvede se směr posunu) posunuj.
Návěst Pomalu	Vlak/záloha/PMD (uvede se označení) v ... (uvede se název ŽST) z koleje ... (uvede se číslo koleje) pomalu.
...	....

U ostatních pokynů neuvedených v tomto článku, které jsou předávány prostřednictvím rádiových sítí se simplexním provozem, je nutno dodržet slovní znění podle názvu návěsti uvedené v předpise SŽDC D1.“

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

- čl. 7 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11:  
*„Pokud jsou v tomto předpise uvedena závazná slovní znění, jsou vytištěna kurzívou a nesmějí být měněna, vyjma názvů dopraven, příjmení osob, čísel vlaků, čísel kolejí, předložek, kilometrických a časových údajů.“*

Vedoucí posunu, který je dopravcem ČD trvale pověřen plněním činností zaměstnance řídicího posunu a ke sjednávání posunu, musí ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., § 16 a 33 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřního předpisu SŽDC D1 a ČD D2 včas před zahájením posunu informovat dispečera 1C (dispečera 1C v zácviku) o požadované technologii posunu (požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr provádět posun, předpokládaná doba posunu), pokud není tato technologie uvedena v TTP nebo v technologických pomůckách GVD (Plán obsazení dopravních kolejí, Grafikon provozních procesů stanice, Pokyny pro výkon dopravní služby nebo Rozvrh sjednaných pravidelných obsluh vleček).

Má-li být posun uskutečněn na kolejích určených pro jízdu vlaků, smí být uskutečněn jen se svolením dispečera 1C (dispečera 1C v zácviku), které musí obsahovat souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu (viz výše), přičemž bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat. Vedoucí posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, musí před zahájením posunu zpravit všechny zúčastněné zaměstnance o postupu prací, způsobu provedení posunu a o všech mimořádnostech, které jim nemohou být známy.

**Ukončení posunu a uvolnění kolejí určených pro jízdu vlaků ohlásí ihned zaměstnanec řídicí posun (vedoucí posunu) po jeho ukončení dispečerovi 1C (dispečerovi 1C v zácviku) přímo.**

**U sunutých posunových dílů zajišťuje bezpečnost při posunu zaměstnanec v čele posunového dílu – v případě 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n. vedoucí posunu. Ten je mj. povinen:**

- zaujmout při posunu takové místo, aby z něho mohl řídit pohyb vozidel;
- před uvedením vozidel do pohybu zjistit pohledem nebo dotazem, případně není-li to se zřetelem na místní poměry možné, co nejdříve v průběhu jízdy, zda pro každou zamýšlenou jízdu posunového dílu:
  - neprenosná návěstidla platná pro posun dovolují posun,
  - je správně postavena posunová cesta.

Dostal-li vedoucí posunu souhlas k posunu od dispečera 1C (dispečera 1C v zácviku), nemusí správné postavení posunové cesty kontrolovat. **Musí ale podle možnosti (a to i v průběhu jízdy) sledovat, zda je posunová cesta postavena podle jeho požadavku** nebo podle informace dispečera 1C (dispečera 1C v zácviku);

- dát pokyn k zastavení posunového dílu tak, aby posunový díl zastavil nejdále v místě oznámeného konce posunové cesty (viz výše) nebo
- **dát neprodleně pokyn k zastavení posunového dílu, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku** ani podle informace dispečera 1C (dispečera 1C v zácviku).

**Ukončení posunu a uvolnění kolejí určených pro jízdu vlaků ohlásí ihned zaměstnanec řídicí posun (vedoucí posunu) po jeho ukončení výpravčímu (dispečerovi 1C, dispečerovi 1C v zácviku) přímo** nebo prostřednictvím výhybkáře.

Vedoucí posunu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n. byl dopravcem trvale pověřen plněním činností zaměstnance řídicího posunu a ke sjednávání posunu (ve smyslu předpisu SŽDC D1 plněním stanovených povinností strojvedoucího při posunu s posunovou četou), tzn. také při posunu prováděném s DV pro vlak R 1327 z kolejiště vlečky ČD na SK žst. Olomouc hl. n. Posun se soupravou uvedených DV z **VK č. 24 na SK č. 10** byl vedoucím posunu sjednán s dispečerem 1C v zácviu v době, **kdy 1. posunovou zálohou nebyl dokončen předchozí již dříve sjednaný posun**, spočívající v provedení přistavení soupravy TDV pro vlak Os 3819 z kolejiště vlečky ČD na SK č. 8 a po příjezdu vlaku Os 3818 do žst. Olomouc hl. n. také v přestavení soupravy TDV tohoto vlaku na kolejiště vlečky ČD, přičemž v **době od sjednání posunu se soupravami TDV vlaků Os 3819 a Os 3818 do doby vzniku MU nebyl vedoucím posunu požadavek na provedení tohoto dříve sjednaného posunu zrušen** (viz výše uvedený text popisující plnění úloh a povinností dispečera 1C v zácviu).

Vedoucí posunu ohlásil v době od 9:32:04 h do 9:32:09 h dispečerovi 1C v zácviu připravenost 1. posunové zálohy k posunu z VK č. 24 na **SK č. 10** přes SK č. 4b, přičemž **pro označení SK č. 4b použil slangový výraz „béčko“, který není provozovatelem dráhy povoleným místním názvem**. Dispečerovi 1C v zácviu byl jeho význam vzhledem k místu provádění posunu jasný, a proto potvrdil, že této informaci rozumí. **Přes tuto skutečnost vedoucí posunu obdržel v době od 9:32:13 h do 9:32:20 h od dispečera 1C v zácviu pokyn, který měl uposlechnout, o postavení posunové cesty z VK č. 24 na SK č. 4b a poté na obsazenou SK č. 8** s tím, že souhlas k posunu bude dán návěstí „Posun dovolen“ návěstěnou seřadovacím návěstidlem Se39, **a nikoliv na vedoucím posunu požadovanou SK č. 10**. Vedoucí posunu informaci dispečera 1C v zácviu o tom, že bude postavena posunová cesta z VK č. 24 na SK č. 4b a poté na obsazenou SK č. 8, tzn. na jinou SK, než jím požadovanou, nijak nerozporeoval (nevznesl námitku). Podle svého vyjádření informaci o postavení posunové cesty na obsazenou SK č. 8 v RDST **přeslechl**, protože radiotelefonní spojení mělo přerušit „chrčení“ RDST. Domníval se, že svolení k posunu bylo uděleno na SK č. 10, **kdy předpokládal, že mu dispečer 1C v zácviu dá svolení k posunu na SK, podle jeho požadavku při žádosti o posun se soupravou DV pro vlak R 1327**. V době od 9:32:22 h do 9:32:24 h **pokyn přijatý slovy „Ano, rozumím a pojedem do 4b.“ dispečerovi 1C v zácviu potvrdil, avšak neopakováním přijatého pokynu v plném rozsahu, týkajícího se dopravního opatření při posunu – posunu na obsazenou SK č. 8**, dispečera 1C v zácviu **utvrdil** v jeho domnění, že bude realizován doposud neukončený posun pro soupravu TDV vlaku Os 3818 a následný posun s touto soupravou ze SK č. 8 na kolejiště vlečky ČD a nikoliv posun se soupravou DV pro vlak R 1327.

Souhlas k posunu sunutého posunového dílu pro jízdu ze SK č. 4b na SK č. 8 byl dán návěstmi „Posun dovolen“ návěstěnými seřadovacími návěstidly Se29 a Se34. Ačkoli vedoucí posunu při pokynu dispečera 1C v zácviu přeslechl číslo SK, na níž měl být uskutečněn posun sunutím, a bylo mu známo, že **v situaci, kdy pokynu danému RDST přesně nerozumí (pokyn mu nebyl srozumitelný), nesmí v souladu s technologickými postupy dát strojvedoucímu pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu, tak s posunovým dílem nevyčkal na místě, znova se dispečera 1C v zácviu nedotázal na znění pokynu** a v době od 9:35:17 h do 9:35:21 h **dal strojvedoucímu RDST slovy „Tak 1. záloho dvakrát posun dovolen, posunuj směr Štěpánov, 10. volná.“ pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu**. Tímto pokynem strojvedoucího informoval o tom, že pro danou posunovou cestu byl dán souhlas k posunu.

Vedoucí posunové čety se nacházel v TDV 50 54 29-29 022-2, které bylo při sunutí čelním DV posunového dílu, čímž splnil podmínku pro jízdu sunutého posunového dílu, tzn. aby mohl zajistit bezpečnost při posunu – mj. přehlédnout SK před DV a v případě, že zjistí okolnosti



ohrožující bezpečnost při posunu nebo že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku, dát neprodleně pokyn k zastavení posunového dílu. V průběhu sunutí ze SK č. 4b dával strojvedoucímu RDST několik pravidelně opakovaných pokynů pro jízdu posunového dílu, **jejichž znění neodpovídalo provozovatelem dráhy stanoveným závazným zněním – neobsahovaly informace o názvu žst. a číslu koleje, ze které se posunuje** (viz bod 3.1.9 této ZZ).

V 9:35:58 h minulo přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí 29 km·h<sup>-1</sup> úroveň ZV č. 38 přestavené do polohy pro jízdu DV na/z SK č. 8. V 9:36:02 h vjelo přední čelo posunového dílu rychlostí 29 km·h<sup>-1</sup> na srdcovkovou část výhybky č. 38 ve směru na SK č. 8, tzn. do místa na dráze, kde vedoucí posunu mohl nejpozději zjistit, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku na SK č. 10, ale na SK č. 8. **Nepostavení posunové cesty podle jeho požadavku vedoucí posunu dle svého vyjádření zjistil „hned za návěstidlem Se34.“, tzn. již před úrovní ZV č. 38. Vedoucí posunu namísto dání neprodleného pokynu k zastavení posunového dílu (posunový díl by při zavedení rychločinného brzdění zastavil před DV stojícími na SK č. 8) pokračoval v dávání pokynů strojvedoucímu RDST k sunutí**, a to pokynem daným v 9:36:04 h, tj. v době, kdy se přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí 28 km·h<sup>-1</sup> již nacházelo na SK č. 8 ve vzdálenosti 75 m před stojícími DV soupravy vlaků Os 3818 a 3819.

Ve vzdálenosti 56 m před DV stojícími na SK č. 8 dal v době od 9:36:06 h do 9:36:07 h vedoucí posunu strojvedoucímu RDST pokyn „*Mašinku za návěstidlo, pomalu.*“. Strojvedoucí na daný pokyn reagoval zavedením provozního brzdění pro snížení rychlosti posunového dílu. V době od 9:36:08 h do 9:36:10 h dal vedoucí posunu strojvedoucímu informaci/pokyn „*dal nás na osm, pomalu 1. záloho.*“. **Vedoucí posunu namísto dání neprodleného pokynu k zastavení posunového dílu, kdy mu byly známy okolnosti ohrožující bezpečnost drážní dopravy při posunu, zmírnil jím daný pokyn dáním pokynu vyjadřujícího návěst „Pomalu“.** Vzápětí v době od 9:36:10 h do 9:36:12 h **dal vedoucí posunu další zmírněný pokyn „a můžeš to zastavit, taky pomalu“.** Přední čelo posunového dílu jedoucího rychlostí 22 km·h<sup>-1</sup> se v danou chvíli nacházelo na SK č. 8 ve vzdálenosti 15 m před stojícími DV, tzn. **v místě, z něhož mohl posunový díl rychločinným brzděním, zavedeným na základě pokynu k zastavení posunového dílu, ještě zastavit před DV stojícími na SK č. 8.** V krátkém sledu od 9:36:12 h až 9:36:15 h, tzn. v době krátce před a v podstatě v době vzniku MU, dal vedoucí posunu RDST strojvedoucímu další pokyny „*dobrý zastav*“, „*1. zastav*“ a „*zastav 1.*“. Těmito pokyny již nebylo možné vzniku MU zabránit.

### **Zjištění:**

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD **v příčinné souvislosti se vznikem MU** související s činností vedoucího posunu:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;
- čl. 261 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování.“.  
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:

- čl. 312 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„Za daný pokyn odpovídá ten, kdo jej dal, za provedení ten, kdo jej má vykonat. ...“;
- čl. 1728 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„U sunutých posunových dílů zajišťuje bezpečnost při posunu zaměstnanec v čele posunového dílu. “;
- čl. 263 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„Každý zaměstnanec musí znát návěst Stůj, zastavte všemi prostředky; tuto návěst je povinen dát vždy, když je ohrožena bezpečnost drážní dopravy nebo lidské životy. ...“

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

- čl. 264 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1:  
„... Každý zaměstnanec, vykonávající dopravní službu, je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“;
- čl. 37 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) Z11:  
„Při dávání pokynů prostřednictvím rádiové stanice se používají tato závazná slovní znění:

*Pro jízdu vlaku, posunového dílu a PMD*

Návěst	Slovní znění pokynů
Návěst Stůj, zastavte všemi prostředky	Vlak/záloha/PMD (uvede číslo, označení vlaku, zálohy, PMD) stůj, stůj. ...

...“;

- čl. 313 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„... Kdo přijímá pokyn týkající se dopravních opatření, daný telekomunikačním zařízením, musí jej opakovat a potvrdit, není-li uvedeno jinak, na důkaz, že jej správně pochopil.“;
- čl. 1679 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„Je-li strojvedoucímu nebo členovi posunové čety zřejmé, že posunová cesta není pro jeho jízdu postavena, nesmí posunový díl uvést do pohybu nebo musí učinit všechna opatření k neprodlenému zastavení a závadu musí vždy ohlásit co nejdříve výhybkáři.“;
- čl. 1750 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„Zaměstnanec řídící posun je dále povinen před uvedením vozidel do pohybu zjistit pohledem nebo dotazem, případně není-li to se zřetelem na místní poměry možné, co nejdříve v průběhu jízdy, zda pro každou zamýšlenou jízdu posunového dílu:

a) ...;

b) je správně postavena posunová cesta.

Dostal-li zaměstnanec řídící posun nebo vedoucí posunové čety, při posunu s posunovou četou, souhlas k posunu od výhybkáře, nemusí správné postavení posunové cesty kontrolovat. Musí ale podle možnosti (a to i v průběhu jízdy) sledovat,

*zda je posunová cesta postavena podle jeho požadavku nebo podle informace výhybkáře.*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení a níže uvedené ustanovení čl. 1753 a 1756 do souvislosti s definičním:

- čl. 59 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1:  
*„Výhybkář je společný název pro všechny zaměstnance určené k obsluze výhybek, včetně výpravčích, ...“*,
- čl. 1664 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1:  
*„... Předpisem dopravce však může být vedoucí posunové čety trvale pověřen plněním stanovených povinností strojvedoucího při posunu s posunovou četou. ...“*,
- čl. 72 vnitřního předpisu dopravce ČD D2:  
*„... V případě, kdy je vedoucí posunové čety pověřen činnostmi zaměstnance řídicího posun, musí strojvedoucí vždy před zahájením posunu vyrozumět výpravčího nebo výhybkáře, že je vedoucí posunové čety pověřen k předávání pokynů výpravčímu nebo výhybkáři (a naopak), není-li v příslušném ZPD – část B uvedeno, že je sjednáváním posunu trvale pověřen vedoucí posunové čety. Trvalé pověření vedoucího posunové čety činnostmi zaměstnance řídicího posun a trvalé pověření vedoucího posunové čety ke sjednávání posunu dle tohoto článku musí být vždy uvedeno v ZPD – část B.“*;
- čl. 1753 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
*„Strojvedoucí (i v případě, že v souladu s ustanoveními tohoto předpisu není zaměstnancem řídicím posun) je při posunu povinen:*  
*a) až e) ...;*  
*g) zastavit posunový díl, zjistí-li takové okolnosti, které ohrožují bezpečnost při posunu nebo zjistí-li, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku ani podle informace výhybkáře.*  
*U sunutých posunových dílů musí strojvedoucí tyto povinnosti plnit, jen umožňuje-li mu to výhled z místa, odkud je ovládáno hnací vozidlo; v opačném případě neodpovídá za jejich splnění. ... U sunutých posunových dílů musí povinnosti, uvedené v tomto článku, plnit (popř. zajistit jejich plnění) vždy i vedoucí posunové čety.“*;
- čl. 1756 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
*„Při posunu musí strojvedoucí dodržet podmínky jízdy podle rozhledových poměrů, ...“*.

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

- čl. 65 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
*„Jízda podle rozhledových poměrů je takový způsob jízdy, při kterém je jízda drážního vozidla řízena pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo, při které musí strojvedoucí zastavit vlak nebo posunový díl před stojícími nebo stejným směrem jedoucími vozidly ve společné jízdni cestě a podle možností i před jinou překážkou, ohrožující jeho jízdu včetně protijedoucích vozidel“*,
- čl. 66 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
*„Při jízdě podle rozhledových poměrů musí jet vlak nebo posunový díl nejvýše takovou rychlostí, aby zastavil na vzdálenost, na kterou strojvedoucí (zaměstnanec v čele sunutého vlaku nebo posunového dílu) vidí, ...“*.

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;
- čl. 37 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11:  
„Při dávání pokynů prostřednictvím rádiové stanice se používají tato závazná slovní znění:

Pro jízdu vlaku, posunového dílu a PMD	
Návěst	Slovní znění pokynů
...	...
Návěst Stůj	Vlak/záloha/PMD (uvede se označení) v ... (uvede se název ŽST) z koleje ... (uvede se číslo koleje) zastav.
...	....
Návěst Přiblížit	Vlak/záloha/PMD (uvede se označení) v ... (uvede se název ŽST) z koleje ... (uvede se číslo koleje) směrem .... (uvede se směr posunu) posunuj.
Návěst Pomalu	Vlak/záloha/PMD (uvede se označení) v ... (uvede se název ŽST) z koleje ... (uvede se číslo koleje) pomalu.
...	....

U ostatních pokynů neuvedených v tomto článku, které jsou předávány prostřednictvím rádiových sítí se simplexním provozem, je nutno dodržet slovní znění podle názvu návěsti uvedené v předpise SŽDC D1.“

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

- čl. 7 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11:  
„Pokud jsou v tomto předpise uvedena závazná slovní znění, jsou vytištěna kurzívou a nesmějí být měněna, vyjma názvů dopraven, příjmení osob, čísel vlaků, čísel kolejí, předložek, kilometrických a časových údajů.“.
- čl. 94 SŘ žst. Olomouc hl. n.:  
„Zkrácené názvy nebo zkratky stanic a místní názvy

Název ŽST, zastávky	zkrácený název pro dopravní dokumentaci (kromě písemných rozkazů) a telefonní dopravní hovory, hlášení a zprávy	zkratky v dopravní dokumentaci	zkratky v EDD
---------------------	---	--------------------------------	---------------

Centrální dispečerské pracoviště Přerov	CDP	CDP	
...	...		

...“

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

- čl. 2433 vnitřního předpisu SŽDC D1:  
„U stanic, ..., může schvalovatel ZDD povolit, aby se při dopravních hovorech, hlášeních a zprávách používalo zkrácených názvů stanic (např. Královo Pole, Město apod.). Povolený zkrácený název musí být vždy uveden i v ZDD sousedních stanic a všech stanovišť na širé trati v přilehlých mezistaničních úsecích (i s ohledem na případnou výlukou dopravní služby výpravčího).“

#### 4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy DV 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 DV, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.

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

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

## 4.3 Lidské faktory

### 4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou 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.

Zaměstnavatelé SŽ a ČD zajistili u zúčastněných zaměstnanců podmínky pro odpočinek před směnou, přičemž nebylo zjištěno, že by zaměstnavatelé (provozovatel dráhy a dopravce) v průběhu směny nezajistili přestávku na jídlo a oddech, resp. přiměřenou dobu na oddech a jídlo.

Šetřením příčin a okolností vzniku dané MU nebyly zjištěny skutečnosti prokazující úmyslné jednání zúčastněných. Je nepochybné, že jednání vedoucího posunu 1. posunové zálohy žst. Olomouc hl. n. bylo ovlivněno sérií jeho nevědomých chyb – **nepozorností** při komunikaci s dispečerem 1C v zácviku vedené RDST ve věci posunu se soupravami TDV pro vlak Os 3819 a vlaku Os 3818 a posunu se soupravou DV pro vlak R 1327, ve spojení se sérií navazujících pochybení v důsledném dodržování postupů obsažených ve vnitřních předpisech dopravce a provozovatele dráhy při zajišťování bezpečnosti při posunu se soupravou DV pro vlak R 1327 realizovaném formou sunutí ze SK č. 4b, tzn. při jednání podle okolností zjištěných sledováním posunové cesty (zda je posunová cesta postavena podle jeho požadavku, zda je volná a jaké je rozmístění DV). Po zjištění okolností ohrožujících bezpečnost při posunu, že posunová cesta není postavena podle jeho požadavku a postavená posunová cesta není volná (byla obsazena DV vlaků Os 3818 a 3819), **nedal vedoucí posunu strojvedoucímu neprodleně stručný a srozumitelný pokyn k zastavení sunutého posunového dílu** (viz bod 4.1.1 této ZZ).

Vedoucí posunu byl zdravotně a odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce, kdy funkci vedoucího posunu vykonával od 22. 10. 2019.

### 4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Provozovatel dráhy SŽ, v období od 1. 1. 2021 do vzniku MU vykonal na sále 3 CDP Přerov 18 kontrol (z toho 2 v noční době) zaměřených na plnění stanovených úkolů a dodržování předpisových ustanovení při organizování a řízení drážní dopravy. Těmito kontrolami byly zjištěny 2 závady, které s problematikou sjednání posunu a udělení svolení k posunu nesouvisely.

Dopravce ČD, v období od 1. 1. 2020 do vzniku MU, vykonal v žst. Olomouc hl. n. 11 kontrol zaměřených na činnost na MU zúčastněných zaměstnanců dopravce (2 kontroly vedoucího posunu a 9 kontrol strojvedoucího) při posunu v žst. Olomouc hl. n. Při těchto kontrolách byly dopravcem zjištěny 3 nedostatky – běžné provozní závady.

Poslední kontrola na činnost vedoucího posunu před vznikem MU byla dopravcem ČD vykonána dne 18. 8. 2020. Kontrolou nebyly zjištěny nedostatky.

Poslední kontrola na činnost strojvedoucího posunového dílu před vznikem MU byla dopravcem ČD vykonána dne 18. 5. 2021. Kontrolou byly zjištěny nedostatky v ústrojové kázni.

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 a dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

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

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

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

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

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

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

#### **4.4.7 Jiné systémové faktory**

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.



#### 4.5 Předchozí události podobné povahy

DI v období od 1. 1. 2015 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, eviduje celkem 20 obdobných MU, kdy při posunu s posunovou četou prováděném formou sunutí DV došlo ke srážce posunového dílu s DV. V uvedeném období není žádná obdobná MU evidována v žst. Olomouc hl. n.

Následkem všech výše uvedených MU utrpělo 8 osob újmu na zdraví a vznikla škoda ve výši 4 538 184 Kč.

DI šetřila příčiny a okolnosti v období od 1. 1. 2015 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem 1 obdobné MU, a to ze dne 20. 7. 2018 v žst. Brno hl. n., kdy došlo ke srážce sunutého posunového dílu s rozjíždějícím se vlakem Os 4615.

### 5 ZÁVĚRY

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- neprodlené nedání stručného a srozumitelného pokynu vedoucím posunové čety 1. posunové zálohy železniční stanice Olomouc hl. n. osobě řídící drážní vozidlo k zastavení sunutého posunového dílu tak, aby ta mohla posunový díl bezpečně zastavit nejpozději v místě na dráze před stojícími drážními vozidly.

Příspěvajícími faktory mimořádné události byl:

- řetězec závad v důsledném dodržování vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce vedoucím posunové čety 1. posunové zálohy železniční stanice Olomouc hl. n. při:
  - komunikaci s osobou řídící drážní dopravu v železniční stanici Olomouc hl. n.,
  - jednání po zjištění okolností ohrožujících bezpečnost při posunu sunutím.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

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

Causal factor:

- failure to give an immediate, brief and comprehensible instruction to stop the shunting operation safely in front of the standing rolling stocks to the train driver of the shunting operation by the supervisor of shunting.

Contributing factor:

- a sequence of faults in compliance with the internal regulations of the infrastructure manager and railway undertaking by the supervisor of the shunting operation in:
  - communication with the person who controls the railway traffic at Olomouc hl. n. station;
  - acting after the detection of circumstances endangering safety during the shunting.

Systemic factor: none.

## 5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ a dopravce ČD k datu projednání této ZZ neukončili vlastní šetření dané MU.

Provozovatel dráhy SŽ k datu projednání této ZZ nepřijal žádná opatření.

Doprovce ČD přijal po vzniku MU následující opatření:

- po ukončení vlastního šetření a po vydání Vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU budou příčina, okolnosti vzniku MU a odpovědnost za její vznik, vč. zadání pokynů vedoucích k předcházení vzniku podobných MU, zařazeny k projednání na nejbližším pravidelné měsíční poradě kontrolorů vozby;
- vedoucímu posunu nařídil absolvovat mimořádné ověření znalostí v rozsahu příslušné odborné zkoušky;
- vůči vedoucímu posunu uplatnil postup podle zákona č. 262/2006 Sb.

## Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ and the railway undertaking ČD have not completed their own investigation of the occurrence on the day of the final report processing.

The infrastructure manager SŽ has not taken any measures on the day of the final report processing.

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

- the cause, the circumstances of the accident and responsibility for the occurrence, incl. issuing the instructions to prevent the similar occurrences will be included on the discussion at the next regular monthly meeting of vehicle inspectors after completion of his own investigation and after issuing of the Assessment of the causes and circumstances of the accident;
- it was ordered to pass an extraordinary verification of knowledge within the scope of the relevant professional examination to the supervisor of shunting;
- it was applied the procedure according to the Act No. 262/2006 Coll. against the supervisor of the shunting.

## 5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- dispečer 1C v zácviku, společně s dispečerem 1C, jenž byl pověřen dohledem nad výkonem dopravní služby dispečera 1C v zácviku, v rámci dopravních hovorů tolerovali vedoucímu posunu:
  - používání slangového výrazu, který nebyl provozovatelem dráhy povoleným místním názvem,
  - neopakování pokynu daného RDST na důkaz, že jej vedoucí posunu správně pochopil.

U dopravce ČD:

- vedoucí posunu v rámci dopravních hovorů s dispečerem 1C v zácviku používal slangový výraz, který nebyl provozovatelem dráhy povoleným místním názvem;
- vedoucí posunu dával pokyny pro jízdu posunového dílu, jejichž znění neodpovídalo provozovatelem dráhy stanoveným závazným zněním;

- strojvedoucí toleroval pokyny vedoucího posunu davané pro jízdu posunového dílu, jejichž znění neodpovídalo provozovatelem dráhy stanoveným závazným zněním.

### **Additional observations**

At the infrastructure manager SŽ:

- during the traffic calls, the dispatcher 1C in training, together with the dispatcher 1C, who was charged with the supervision of the performance of the transport service of the dispatcher 1C in training, tolerated the supervisor of shunting:
  - to use a slang term which was not a local name authorized by the infrastructure manager,
  - failure to repeat the instruction given by the radio station to prove that the supervisor of shunting understood it correctly.

At the railway undertaking ČD:

- the supervisor of shunting used a slang term in the traffic calls with the dispatcher 1C in training, the slang term was not a local name authorized by the infrastructure manager;
- the supervisor of shunting gave instructions for movement of the shunting operation, but their wording did not correspond to the binding wording set by the infrastructure manager;
- the train driver tolerated the instructions of the supervisor of shunting given for the movement of the shunting operation, even though their wording did not correspond to the binding wording set by the infrastructure manager.

## **6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ**

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává, protože nebyly zjištěny takové poznatky, které by vydání bezpečnostního doporučení v rámci předcházení vzniku mimořádných událostí opodstatňovaly.

## **SAFETY RECOMMENDATIONS**

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

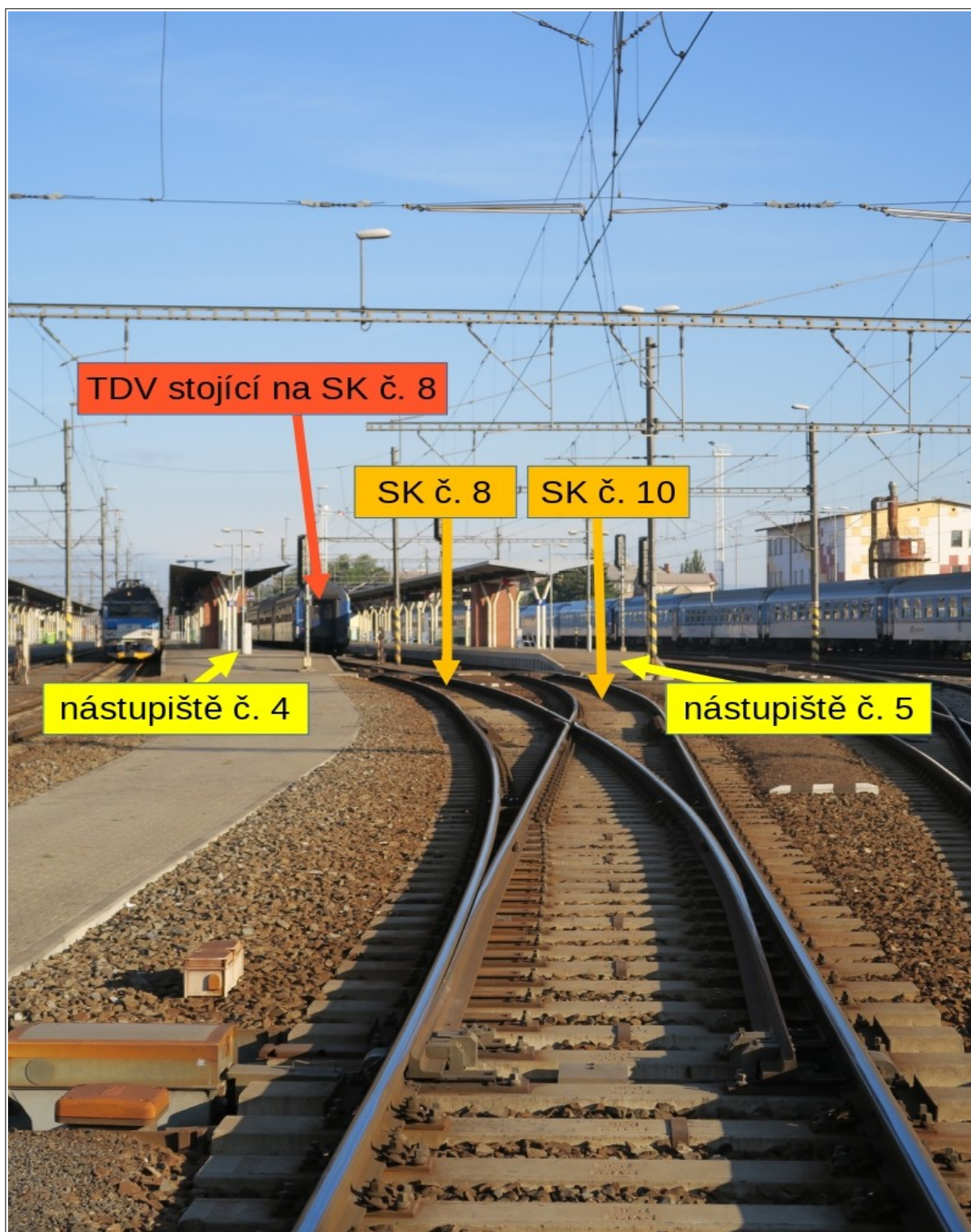
V Ostravě dne 18. 11. 2021

Ing. Adrian Kufa v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Ostrava

Ing. Petr Maikranz v. r.  
ředitel  
Územního inspektorátu Ostrava

Robert Kindl v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Ostrava

## PŘÍLOHY



Obr. č. 2: Pohled od ZV č. 38 směrem k nástupištím č. 4 a 5 žst. Olomouc hl. n. (výhybka č. 38 přestavena pro jízdu DV na SK č. 10).  
Zdroj: DI





Obr. č. 3: Snímek z kamerového systému zachycující sunutý posunový díl v prostoru srdcovky výhybky č. 38 žst. Olomouc hl. n. Zdroj: SŽ



Obr. č. 4: Snímek z kamerového systému zachycující sunutý posunový díl na SK č. 8 žst. Olomouc hl. n. v době vzniku MU. Zdroj: SŽ