



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nezajištěná jízda vlaku Ex 512 proti vlaku Os 3775 v železniční stanici Hoštejn

Čtvrtek, 15. září 2022

Accident and incident investigation report

Unsecured movement of the long distance passenger train No. 512 on a track occupied by regional passenger train No. 3775 at Hoštejn station

Thursday, 15th September 2022

č. j.: 6-3125/2022/DI

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

1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události: 15. 9. 2022, 8:39 h.

Popis události: nezajištěná jízda vlaku Ex 512 po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě na 1. traťovou kolej obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, železniční stanice Hoštejn, odjezdové návěstidlo L2 v km 31,257.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, akciová společnost (dopravce vlaků Ex 512 a Os 3775).

Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 9 097 Kč.

Bezprostřední příčina:

- povolení jízdy vlaku Ex 512 na přivolávací návěst po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě ze 2. staniční koleje železniční stanice Hoštejn směrem na 1. traťovou kolej do železniční stanice Krasíkov obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775.

Přispívající faktor:

- nezrušení nouzových závěrů výhybek č. 15 a 16 v železniční stanici Hoštejn přestavených do odbočného směru po předchozí jízdě vlaků.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

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

Drážnímu úřadu:

v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí vlastních opatření směřujících k realizaci níže uvedených bezpečnostních doporučení:

- v přiměřeném časovém horizontu (s ohledem na dobu trvání vývoje a schvalovacího procesu) zajistit u staničních zabezpečovacích zařízení ovládaných prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště znemožnění postavení obsluhujícím zaměstnancem zadané nouzové vlakové cesty a informování o podmínkách bránících postavení nouzové vlakové cesty (např. štítkem upozorňujícím na chybnou obsluhu), a to v případech, kdy by mělo dojít:
 - k jízdě vlaku na jinou než obsluhujícím zaměstnancem zvolenou kolej nebo
 - k jízdě drážních vozidel proti sobě na téže koleji,
 - popř. i v dalších odůvodněných případech na základě analýzy provedené provozovatelem dráhy (např. kdyby mělo drážní vozidlo dojet k přejezdu dříve, než uplyne přibližovací doba);
- jako adekvátní doplnění předchozího bezpečnostního doporučení pro opačnou posloupnost stavění jednotlivých cest současně zajistit u těchto zařízení znemožnění postavení vlakové cesty na kolej, na kterou je zároveň postavena protisměrná nouzová vlaková cesta nebo nouzová posunová cesta;
- do doby realizace prvního výše uvedeného bezpečnostního doporučení zvážit u těchto zařízení nastavení prioritizace zobrazení na zadávacím počítači jednotného obslužného pracoviště tak, že by během zobrazení rizikové stránky v reliéfu kolejiště nebyly zvýrazněny přerušovaným červeným podbarvením takové prvky z této rizikové stránky, které jsou označeny varovným štítkem (zavádí a ruší se povel „STIT“) nebo štítkem kolejové výluky (zavádí a ruší se povel „VYL“), a obsluhující zaměstnanec je tak na ně již jiným způsobem upozorňován (obsluhující zaměstnanec tyto prvky označil s vědomím nutnosti u nich zajišťovat splnění nesplněných podmínek náhradním způsobem);
- zajistit u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace:
 - úpravu znění čl. 404 vnitřního předpisu SŽ D1 o doplnění textu ukládajícího výpravčímu oprávněnému k zahájení výluky na tratích a v dopravních dálkově řízených s DOZ povinnost ohlásit zahájení výluky též výlukou dotčeným zaměstnancům dopravní služby v obsazených dopravních;
 - přijetí takového opatření, které zamezí neoprávněnému používání zaměstnaneckých personálních identifikačních karet (tedy bezpečnostního prvku nezbytného pro obsluhu zabezpečovacího zařízení) jinými osobami než jejich držiteli.

SUMMARY

Date and time: 15th September 2022, 8:39 (6:39 GMT).

Description: unsecured movement of the long distance passenger train No. 512 on an incorrect train route to track line occupied by oncoming regional passenger train No. 3775.

Type of train: the long distance passenger train No. 512;
the regional passenger train No. 3775.

Location: Hoštejn station, the main (departure) signal device L2, km 31,257.

Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 512 and the regional passenger train No. 3775).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 9 097,-

Causal factor:

- permission to drive for train No. 512 at Hoštejn station at the calling-on signal along an incorrect train route from 2. station track towards the 1. track line to Krasíkov station occupied by the oncoming regional passenger train No 3775.

Contributing factor:

- failure to cancel the emergency locking of switches No. 15 and 16 at Hoštejn station placed in the turning direction after the previous train ride.

Systemic factor: none.

Recommendations:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- in a reasonable time (with regard to the duration of the development and approval process) ensure, for station interlocking plant controlled through a unified service workplace, that the operator cannot set up the specified emergency train route and inform about the conditions preventing the creation of the emergency train route (e.g. with a label warning about incorrect operation), in cases where:
 - to movement of train on an other track than operating employee selected or,
 - to movement a rolling stocks against to each other on the same track,
 - or also in other justified cases based on the analysis carried out by the IM (e.g. when the rolling stock should arrive to the level crossing before the approach time expires);
- to ensure at the same time for these devices prevent the creation of a train route on a track on which is also create an opposite emergency train route or an emergency shunting route as an adequate addition to the previous safety recommendation for the opposite sequence of creation of train routes;
- until the implementation of the first safety recommendation mentioned above, for these devices, to consider setting the display priority on the entry computer of the

unified service workplace so that during the display of the risk page in the relief of trackage were not highlighted with a dashed red tint such elements from this risk page which are marked with a warning label (introduce and cancel by the command „STIT“) or with a track possession label (introduce and cancel by the command „VYL“) and the serving employee is alerted in a different way (the serving employee marked these elements with the knowledge of the need to ensure fulfillment of the unfulfilled conditions in an alternative way);

- to ensure at IM (Správa železnic, státní organizace):
 - to amend wording of Article 404 of the internal regulation SŽ D1 about the addition of the text imposing the authorized station dispatcher to start a track possession on lines and in operating points remotely controlled with remote control of interlocking plant the obligation to announce the start of the track possession also to the employees of the transport service affected by the track possession in occupied operating points;
 - to adopt of a measure which prevents the unauthorized use of employee personal identification cards (i.e. a security element necessary for the operation of the interlocking plant) by persons other than holders of this cards.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	12
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	12
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	12
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	12
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	12
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	12
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	12
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	12
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	13
2.9 Interakce se soudními orgány.....	13
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	13
3 POPIS UDÁLOSTI.....	13
3.1 Popis a základní informace.....	13
3.1.1 Popis typu události.....	13
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	13
3.1.3 Popis místa události.....	14
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	17
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	17
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	17
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	18
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	19
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	22
3.2 Faktický popis události.....	26
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	26
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	26
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	27
4.1 Úlohy a povinnosti.....	27
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	27
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	41
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	41
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	41
4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	41
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	42
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	42
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	42
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	42

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	42
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	42
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	42
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	42
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	42
4.3 Lidské faktory.....	42
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	43
4.3.2 Pracovní faktory.....	43
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	43
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	43
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	43
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	43
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	44
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	44
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	44
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	44
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	44
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	44
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	44
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	44
5 ZÁVĚRY.....	47
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	47
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	48
5.3 Doplnující zjištění.....	49
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	50
PŘÍLOHY.....	53

Seznam použitých zkratk a symbolů

BTS	základnová radiostanice (Base Transceiver Station)
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, akciová společnost
DAP	dokumenty a předpisy vnitropodnikové legislativy Správy železnic s. o.
DI	Drážní inspekce
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovací zařízení
DV	drážní vozidlo
DÚ	Drážní úřad
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
GSM-R CZ	Globální systém mobilní komunikace pro železnici
G-STOP	generální STOP
GTN	graficko-technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
HV	hnací vozidlo
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JSM	jednosměrné volání
KAC	aplikace Kontrolně analytické centrum
KÚ	kolejový úsek / kolejové úseky
MU	mimořádná událost
OZOV	odpovědný zástupce objednavatele výluky
PIK	personální identifikační karta
PMD	posun mezi dopravními
PN	přivolávací návěst
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
ROV	rozkaz o výluce
SK	staniční kolej / koleje
SHV	speciální hnací vozidlo
SKP	skupinové spojení
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace (před 1. 1. 2020 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – SŽDC)
TK	traťová kolej / traťové koleje
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TPC	technologický počítač
ÚI	územní inspektorát
VR	výlukový rozkaz
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZPC	zadávací počítač
ZTP-JOP	základní technické požadavky-jednotné obslužné pracoviště
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
nařízení vlády č. 589/2006 Sb.	nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěsní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽ D7/2	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D7/2 Organizování výlukových činností“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽ SM 102	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ SM 102 Používání provozních aplikací pro řízení provozu a organizování drážní dopravy“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis SŽDC PNDOZ	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Prováděcí nařízení pro trať Dluhonice (mimo) – Česká Třebová (mimo) s dálkově ovládaným zabezpečovacím zařízením“, čj. 10041/2017-SŽDC-CDP PRE-ATP, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Provozní řád GSM-R CZ	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Provozní řád vlakového rádiového zařízení – systém GSM-R CZ“,

Staniční řád žst. Hoštejn	čj. 63310/2019-SŽDC GŘ-O11, ve znění platném v době vzniku mimořádné události vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád žst. Hoštejn“, č.j.: 21612/2021-SŽ-OŘ OLC, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
---------------------------	---

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 15. 9. 2022.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a opakovanosti na základě oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

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

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 2x inspektor ÚI Ostrava, 3x inspektor ÚI Brno.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní. Požadované informace pro šetření příčin a okolností vzniku MU byly DI poskytnuty, vyjma dat k vyhodnocení průběhu jízdy vlaku Os 3775 z důvodu absence softwaru umožňujícího jejich stažení z registračního rychloměru typu DEUTA č. 89244 instalovaného v HV D ČD 95 80 0 650.997-9 u dopravce ČD. Místo toho byl provozovatelem drážní dopravy jako náhradní řešení poskytnut alespoň výpis z blackboxu umístěného na stanovišti strojvedoucího č. 2 pod vlakovým zabezpečovačem typu MIREL, který zaznamenal data z vlakového zabezpečovače a rychlost od čidla vlakového zabezpečovače.

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

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

- ohledání místa mimořádné události včetně zúčastněných drážních vozidel, technických zařízení a infrastruktury dráhy;

- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce, Policie ČR;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného HV 681 007-1 vlaku Ex 512;
- analýza dat zaznamenaných technologickým počítačem SZZ;
- analýza záznamů telefonního a radiového spojení získaných z aplikace KAC;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;
- ověřovací pokus na CDP Přerov za účelem zjištění způsobu aplikace bezpečnostního doporučení ze dne 7. 9. 2018 vydaného na základě MU [Český Brod](#).

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

DI se během šetření předmětné MU potýkala s následujícími problémy:

DI nemohla provést analýzu způsobu řízení HV strojvedoucím vlaku Os 3775, neboť provozovatel drážní dopravy nedisponoval softwarem pro stažení dat z registračního rychloměru typu DEUTA č. 89244, kterým bylo vybaveno HV D ČD 95 80 0650.997-9. Jako náhradní řešení byl provozovatelem drážní dopravy poskytnut výpis z blackboxu umístěného na stanovišti strojvedoucího č. 2 pod vlakovým zabezpečovačem typu MIREL, který zaznamenal data z vlakového zabezpečovače a rychlost od čidla vlakového zabezpečovače.

Tato skutečnost ovlivnila způsob a postupy v šetření, nicméně nezpůsobila nedostatek důkazů pro objektivní zjištění příčin a okolností vzniku MU.

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: nezajištěná jízda DV.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 15. 9. 2022.

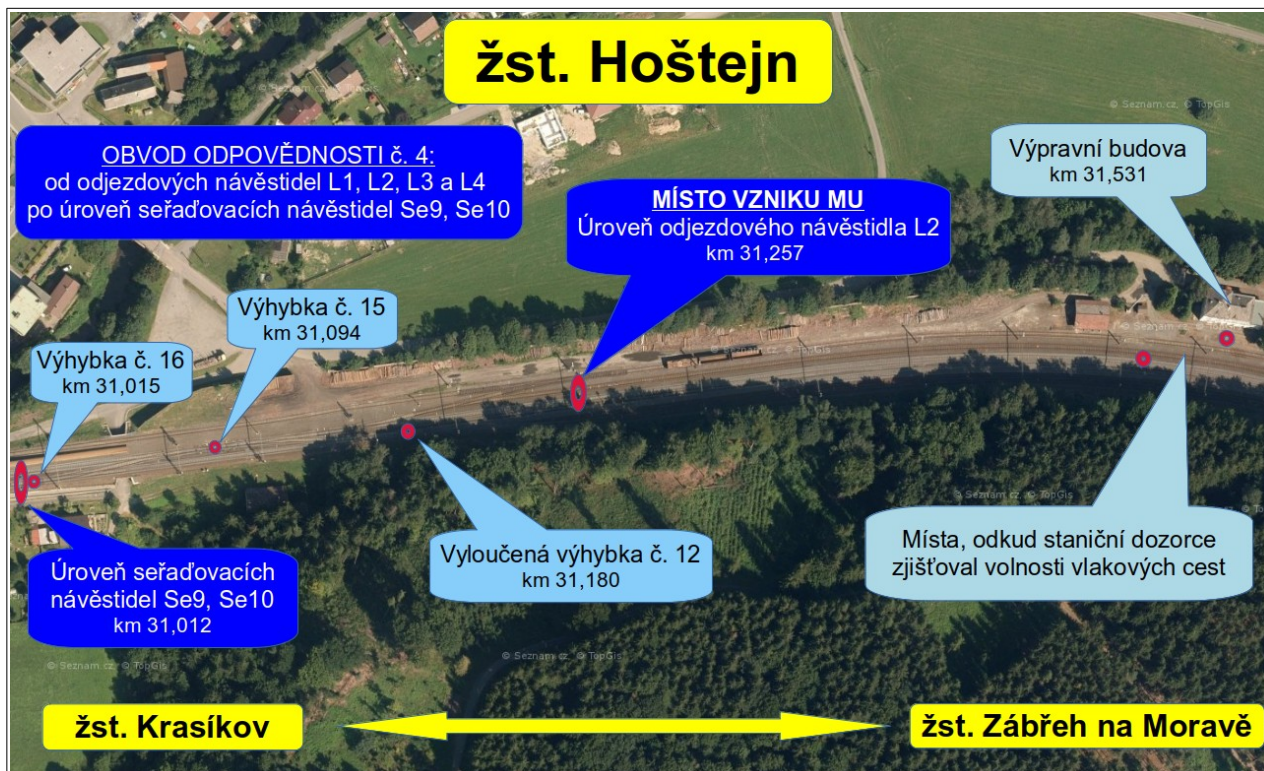
Čas: 8:39 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, trať 309A Přerov – Česká Třebová, železniční stanice Hoštejn, odjezdové návěstidlo L2, km 31,257.

GPS souřadnice: [49.8733400N, 16.7786231E](#).

3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Hoštejn leží na dráze železniční, celostátní, v km 31,531 trati Přerov – Česká Třebová. Elektrifikovaná trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: mapy.cz a DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Nejdříve bylo provedeno ohledání místa zastavení vlaků Ex 512 a Os 3775 v žst. Hoštejn a na 1. TK, ve směru k železniční stanici Krasíkov, a to pochůzkou kolem jejich souprav. Následně bylo provedeno samotné ohledání souprav vlaků Ex 512 a Os 3775. Dále bylo provedeno ohledání prvků SZZ v žst. Hoštejn, a to technologických počítačů SZZ ESA 11 ve stavědlové ústředně umístěné v bývalé výpravní budově, hlavního odjezdového návěstidla L2 v km 31,257, a výhybek č. 15 a 16. Souběžně bylo DI provedeno ohledání na pracovišti řídicí dispečerky oblasti 2C CDP Přerov.

Ohledáním vlaků bylo zjištěno:

Vlak Ex 512 zastavil čelem na 1. TK mezi žst. Hoštejn a Krasíkov v km 30,182, tj. 42 m (ve směru jeho jízdy) za hlavním vjezdovým návěstidlem 1S umístěným pro opačný směr jízdy, které se nacházelo v km 30,224. Vlak byl sestaven ze 7 DV (ucelená jednotka), v čele s HV č. CZ ČD 93 54 6 681 007-1 řízeným z čelního stanoviště strojvedoucího. Čelo

i konec vlaku byl označen předepsanými návěstmi. Ve svěšení vlaku nebyly zjištěny závady a předmětná DV nebyla poškozena.

Vlak byl sestaven celkem ze 7 DV, měl délku 185 m, 28 náprav, hmotnost 412 t, potřebná brzdící % 150, skutečná brzdící % 194, vlak byl brzděn I. způsobem brzdění, v režimu brzdění R+Mg. Prostřednictvím PČR byla provedena zkouška strojvedoucího na požití alkoholu s výsledkem „negativní“. Na HV byla zadokumentována „Trvalá zpráva o brzdění“ a „Všeobecný rozkaz pro vlak 512“. Na stanovišti strojvedoucího bylo na ovládacím panelu radiostanice nastaveno číslo vlaku 512 na síti GSM-R CZ. Na místě byla prostřednictvím lokomotivní houkačky opakovaně provedena časová značka na zaznamenávaných datech DV vlaku Ex 512 za účelem spárování se správným časem. První pokus se nepodařilo zaznamenat. Dále byla provedena zkouška spojení s CDP Přerov, při kterém bylo provedeno srovnání pomocí přesného času. Dále bylo provedeno ověření funkčnosti brzd, přičemž problém nebyl zjištěn.

Odhadnutá škoda na DV činila dle zjištěných skutečností 0 Kč. Dle sdělení zástupce dopravce ve vlaku Ex 512 cestovalo 206 cestujících, závada na DV vlaku Ex 512 nebyla na místě MU zjištěna a ani nikým uplatněna. Ohledáním kabiny a stanoviště strojvedoucího vlaku Ex 512 nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu před vznikem MU bránilo v nerušeném pozorování trati a návěstí a jednání podle zjištěných skutečností.

Vlak Os 3775 zastavil čelem na 1. TK mezi žst. Hoštejn a Krasíkov v km 30,125, tj. 99 m před hlavním vjezdovým návěstidlem 1S, které je v km 30,224. Vlak byl sestaven z motorového vozu č. D ČD 95 80 0 650 997-9, který jel vpřed stanovištěm č. 1. Čelo i konec vlaku byly označeny předepsanými návěstmi. V sestavení vlaku nebyly zjištěny závady a předmětné DV nebylo poškozeno. Vlak měl 1 DV, délku 25,5 m (dle trvalé zprávy o brzdění 26 m), 4 nápravy, hmotnost 46 t (dle trvalé zprávy o brzdění 49 t), potřebná brzdící % 111, dle trvalé zprávy o brzdění skutečná brzdící % 165, a byl brzděn I. způsobem brzdění v režimu brzdění P+Mg. Prostřednictvím PČR byla provedena zkouška strojvedoucího na požití alkoholu s výsledkem „negativní“. Na HV byla zadokumentována „Trvalá zpráva o brzdění“ a příslušný tabelární jízdní řád. Na stanovišti strojvedoucího bylo na ovládacím panelu radiostanice nastaveno číslo vlaku 3775 na síti GSM-R CZ. Na místě byla prostřednictvím lokomotivní houkačky provedena časová značka na zaznamenávaných datech DV vlaku Os 3775 za účelem spárování se správným časem. Dále byla provedena zkouška spojení s CDP Přerov a při tomto hovoru byla rovněž provedena korekce pomocí přesného času. Dále bylo rovněž provedeno ověření funkčnosti brzd, přičemž problém nebyl zjištěn.

Odhadnutá škoda na DV činila dle zjištěných skutečností 0 Kč. Dle sdělení zástupce dopravce ve vlaku Os 3775 cestovalo 6 cestujících, závada na DV vlaku Os 3775 nebyla na místě MU zjištěna a ani nikým uplatněna. Ohledáním kabiny a stanoviště strojvedoucího vlaku Os 3775 nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu před vznikem MU bránilo v nerušeném pozorování trati a návěstí a jednání podle zjištěných skutečností.

Čela protijedoucích vlaků zastavila na vzdálenost 57 m od sebe.

Ohledáním infrastruktury bylo zjištěno:

Kolejová spojka výhybek č. 15 a 16 v žst. Hoštejn byla v době ohledání přestavena do přímého směru (ke změně polohy výhybek došlo po předchozím souhlasu DI uděleném v 9:55 h, který byl podmíněn provedením dokumentace stavu před provedením dílčích změn pověřenou osobou provozovatele dráhy). Výhybky byly ústředně přestavované

elektromotorickým přestavníkem a nevykazovaly nestandardní stav nebo poškození. Závada na železničním svršku nebo na jiných součástech dráhy nebyla na místě MU zjištěna a ani nikým uplatněna.

Hlavní odjezdové návěstidlo L2 bylo situováno v km 31,257 a v době ohledání návěstilo návěst „Stůj“. Návěstidlo L2 bylo umístěno vpravo od SK č. 2 v žst. Hoštejn a jednalo se o samostatné stožárové návěstidlo světelné s pěti proměnnými znaky. Pod světelnými znaky byl stožár návěstidla označen červeným označovacím štítkem obdélníkového tvaru obsahujícím bílý text „L2“, pod nímž se nacházela indikátorová tabulka s bílou číslicí „5“ na černém podkladu a označovací pás v kombinaci střídajících se červených a bílých pruhů, kdy bílé pruhy byly poloviční délky než červené.

K poškození infrastruktury ani jiných součástí dráhy v souvislosti s předmětnou MU nedošlo. V době ohledání stál na SK č. 4 žst. Hoštejn v úseku od odjezdového návěstidla L4 po výpravní budovu vlak Pn 62102. Při výjezdu ze žst. Hoštejn krasíkovským záhlavím projížděl vlak Ex 512 levým obloukem po 1. TK, přičemž měl strojvedoucí z důvodu zalesněného svahu vlevo vedle koleje omezený výhled ve směru své další jízdy.

Ohledání zabezpečovacího zařízení:

Náhledem do archivů technologických počítačů SZZ ESA 11 přímo ve stavědlové ústředně žst. Hoštejn bylo zjištěno, že na hlavním odjezdovém návěstidle L2 byla při odjezdu vlaku Ex 512 ze 2. SK rozsvícena PN a tím umožněna jeho další jízda. Dále nebylo zjištěno, že by SZZ v žst. Hoštejn v době vzniku MU vykazovalo nestandardní stav, přičemž bylo dotčeno výše uvedenou předpokládanou výlukou, a to dle ROV č. 23171, etapa C. Dle zápisu v dokumentu „Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“, který byl umístěn ve stavědlové ústředně SZZ v žst. Hoštejn, byly v této železniční stanici dne 15. 9. 2022 v 7:06 h na žádost příslušného OZOV vypnuty z činnosti kolejové obvody výhybek č. 10, 12, 13 a 14. Téhož dne v 10:03 h byly na žádost příslušného OZOV zapnuty do činnosti kolejové obvody výhybek č. 10, 12, 13 a 14. SZZ následně bylo přezkoušeno a vykazovalo správnou činnost.

Za přítomnosti DI byly staženy archivy technologických počítačů SZZ ESA 11 přímo ve stavědlové ústředně žst. Hoštejn, obsahující data o jízdách cestách pro vlaky Ex 512 a Os 3775. Dále zde byl zadokumentován „Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“ žst. Hoštejn a pořízena fotodokumentace. Bylo provedeno porovnání přesného času s časem technologických počítačů SZZ ESA 11 přímo ve stavědlové ústředně žst. Hoštejn.

Ohledáním pracoviště CDP Přerov bylo zjištěno:

Drážní doprava v žst. Hoštejn byla řízena dálkově z CDP Přerov. V době vzniku předmětné MU řídila a organizovala drážní dopravu v žst. Hoštejn řídicí dispečerka oblasti 2C CDP Přerov (dále také řídicí dispečerka).

Na pracovišti řídicí dispečerky byla provedena dokumentace ručně psaného dopravního deníku, telefonního zápisníku, záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení a zajištěny s MU související hovory z aplikace KAC. Dále byl zajištěn příslušný rozkaz o výluce, tabulky traťových poměrů, základní dopravní dokumentace žst. Hoštejn a provedena fotodokumentace monitoru ZPC zachycující dopravní situaci v žst. Hoštejn po MU před zrušením nouzového závěru výhybek č. 15 a 16 (viz obr. č. 2).

Povětrnostní podmínky: zataženo, občasný déšť, teplota +16 °C, viditelnost nesnížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: přímý úsek v odřezu zalesněného svahu, stoupání 5,80 ‰.

Provoz v místě MU a jeho okolí byl v omezeném (narušeném) režimu. V době vzniku MU v žst. Hoštejn probíhala předpokládaná výluka z důvodu údržbových prací na železničním svršku v souladu s ROV č. 23171 etapa C, ze dne 16. 8. 2022, při které byla vyloučena výhybka č. 12. Z tohoto důvodu nebylo možné jezdit s DV ve směru od žst. Krasíkov na a z 1. a 3. SK.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Škoda na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

Vlivem MU vznikly provozovateli dráhy náklady na zprovoznění dopravní cesty ve výši 9 097 Kč.

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

V důsledku vzniku MU došlo mezi žst. Hoštejn a žst. Krasíkov k přerušení provozu v obou TK v době od 8:39 h do 10:00 h, kdy byl obnoven provoz po 2. TK. Provoz po 1. TK byl obnoven ve 13:30 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov, zaměstnankyně SŽ;
- řídící dispečer oblasti 2C CDP Přerov, zaměstnanec SŽ;
- staniční dozorce žst. Hoštejn, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Ex 512, zaměstnanec ČD;
- strojvedoucí vlaku Os 3775, 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.

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

Dopravcem vlaků Ex 512 a Os 3775 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 ode dne 23. 1. 2020.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Ex 512	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	185	1. (HV)	93 54 6 681 007 – 1	R+Mg
Počet náprav:	28	2.	93 54 6 081 007 – 7	R+Mg
Hmotnost (t):	412	3. (HV)	93 54 6 683 007 – 9	R+Mg
Potřebná brzdící procenta (%):	150	4.	93 54 6 084 007 – 4	R+ Mg
Skutečná brzdící procenta (%):	194	5. (HV)	93 54 6 684 007 – 8	R+Mg
Chybějící brzdící procenta (%):	0	6.	93 54 6 082 007 – 6	R+Mg
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	40	7. (HV)	93 54 6 682 007 – 0	R+Mg
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Ex 512:

- ucelená elektrická jednotka řady 680 (Pendolino) byla sestavena ze čtyř činných hnacích drážních vozidel a tří vložených nehnacích drážních vozidel;
- držitelem elektrické jednotky byly ČD;
- elektrická jednotka byla vybavena radiostanicí MESA 26 umožňující komunikaci v sítích TRS a GSM-R CZ, která však svým zapojením nepodporovala funkcionality GSM-R STOP a na dálkový pokyn k zastavení vlaku v síti GSM-R CZ neumožňovala samočinné zastavení DV.

HV 93 54 6 681 007 – 1 byl v době vzniku MU vybaven zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu ALSTOM STS for CDT680 MEMOCARD, č. 1007. Ze zaznamenaných dat po provedené korekci (+ 8 s) vyplývá:

- 8:39:23 h průjezd předního čela vlaku rychlostí 40 km.h⁻¹ kolem odjezdového návěstidla L2 v km 31,257;
- 8:39:24 h při rychlosti 39 km.h⁻¹ na návěstním opakovači zhaslo červené světlo;
- 8:40:50 h při rychlosti 40 km.h⁻¹ ve vzdálenosti 93 m před zastavením registrováno použití brzd;
- 8:41:05 h čelo vlaku zastavilo v km 30,182.

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

Vlak:	Os 3775	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	26	HV:	95 80 0 650 997 – 9	P+Mg
Počet náprav:	4			
Hmotnost (t):	49			
Potřebná brzdící procenta (%):	111			
Skutečná brzdící procenta (%):	165			

Chybějící brzdicí procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	120			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 3775:

- vlak sestával ze samostatného motorového vozu Stadler Regio-Shuttle RS1;
- držitelem motorového vozu byly ČD, motorový vůz byl zapsán v registru Spolkové republiky Německo (řada 650);
- motorový vůz byl vybaven radiostanicí MESA 23-01 umožňující komunikaci v sítích TRS a GSM-R CZ, která však svým zapojením nepodporovala funkcionality GSM-R STOP a na dálkový pokyn k zastavení vlaku v síti GSM-R CZ neumožňovala samočinné zastavení DV.

HV 650.997-9 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu DEUTA RS1, v. č. 36603. Uvedený motorový vůz byl dle vyjádření jeho držitele zakoupen od německého provozovatele bez software pro stažení a vyhodnocení dat elektronického rychloměru s analogovým ukazatelem. Jako náhradní řešení byl provozovatelem drážní dopravy poskytnut výpis z blackboxu umístěného na stanovišti strojvedoucího č. 2 pod vlakovým zabezpečovačem typu MIREL, který zaznamenal data z vlakového zabezpečovače a rychlost od čidla vlakového zabezpečovače. Na základě poskytnutého výpisu dat z Blackboxu lze konstatovat, že strojvedoucí v daném úseku nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost a řádně obsluhoval vlakový zabezpečovač. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Hoštejn leží v km 31,531 celostátní dráhy Přerov – Česká Třebová. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích dvoukolejná a je elektrifikována stejnosměrnou trakční soustavou o napětí 3 000 V. Stanice není trvale obsazena, SZZ a přilehlá TZZ jsou dálkově obsluhovány z JOP CDP Přerov s možností předání řízení na PPV Třebovice v Čechách nebo na místní řízení do žst. Hoštejn. SK č. 1 a 2 v místě vzniku MU (v úrovni odjezdového návěstidla L2) jsou vedeny v odřezu zalesněného svahu a ve směru ke krasíkovskému zhlaví pokračují v přímém směru a ve stoupání 5,80 ‰. Záhlaví stanice ve směru jízdy vlaku Ex 512 pokračuje k žst. Krasíkov po náspu nejprve v pravém a poté v levém oblouku ve stoupání 3,30 ‰.

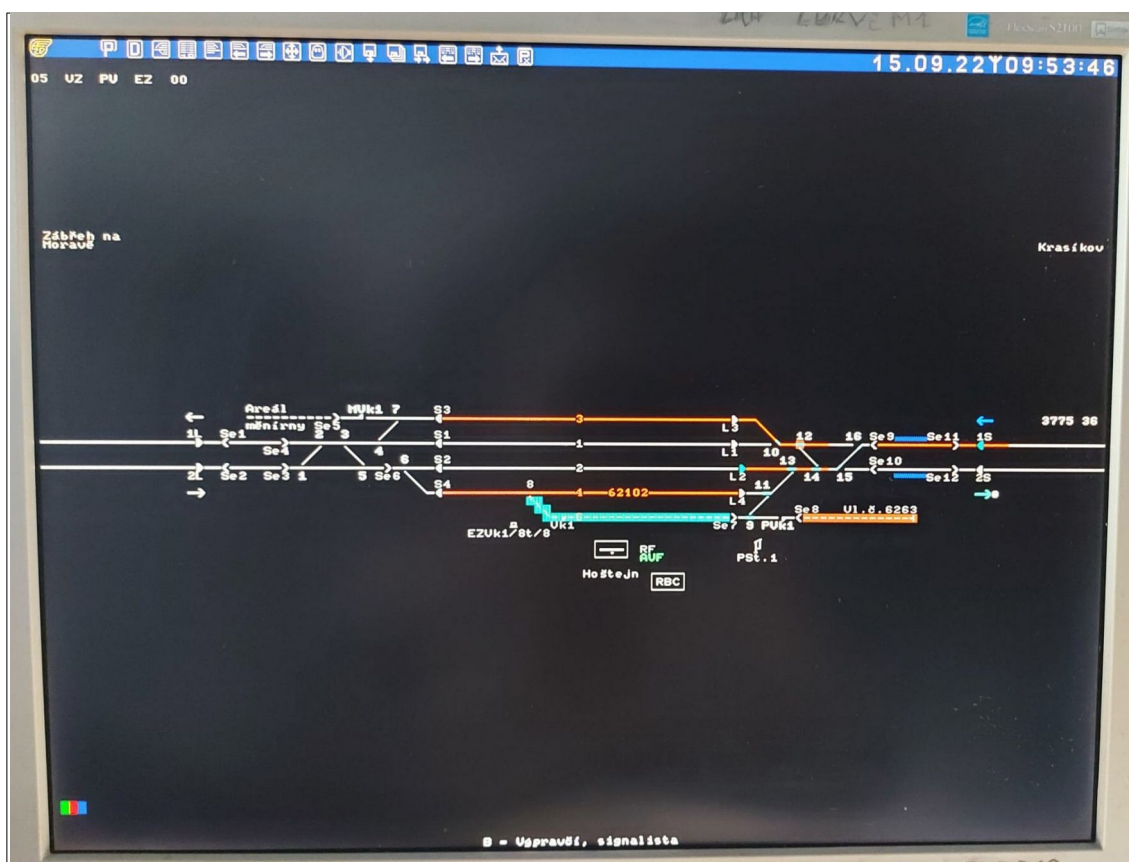
Žst. Hoštejn, jakožto i mezistaniční úseky Zábřeh na Moravě – Hoštejn a Hoštejn – Krasíkov, byly vybaveny traťovou částí vlakového zabezpečovače ETCS L2 (v daném případě vlaky pod dohledem ETCS nejely). Obslužné pracoviště radioblokové centrály bylo sloučeno s pracovištěm ovládání SZZ (JOP). Základní traťové rádiové spojení mezi řídícím dispečerem oblasti 2C CDP Přerov (výpravčím) a strojvedoucími HV zajišťoval digitální systém GSM-R CZ, který umožňoval řídícímu dispečerovi použít funkci G-STOP (pokyn obsluhujícího zaměstnance řízení provozu SŽ sloužící k aktivaci samočinné hlasové výzvy k zastavení vlaku (volání „Nouze vlak“), popř. samočinné aktivaci brzdového systému HV v případě ohrožení bezpečnosti provozování drážní dopravy nebo nebezpečí z prodlení (povel „Stop vlak“). Přenos kódu vlakového zabezpečovače se uskutečňoval i při jízdě proti správnému směru.

Žst. Hoštejn byla v době vzniku MU zabezpečena SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 typu ESA 11 dálkově ovládaným z CDP Přerov. Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení PZ 0291/05-E.41 byl vydán dne 22. 11. 2005. Prostředky pro zjišťování volnosti či obsazenosti KÚ byly dle Staničního řádu žst. Hoštejn kolejové obvody s výjimkou SK č. 4, kde pro určování volnosti KÚ sloužily počítače náprav. Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Ex 512 v místě vzniku MU, daná návěstí odjezdového návěstidla L2, činila 40 km.h⁻¹.

Provedenou analýzou dat zaznamenaných technologickým počítačem TPC4 SZZ žst. Hoštejn bylo po zohlednění časové odchylky mezi časem zaznamenaným SZZ a reálným časem (+ 3 s) mj. zjištěno:

- 7:06:21 h ze ZPC 4 na výhybku č. 12 zadán štítek kolejové výluky upozorňující na výluku č. 23171, etapa C;
- 8:16:58 h zaveden nouzový závěr na výhybkách č. 15 a 16 v poloze mínus;
- 8:31:26 h postavena nouzová vlaková cesta pro vjezd vlaku Ex 243 (výhybky č. 15, 16 a 10 v poloze minus, ostatní výhybky na krasíkovském zhlaví v poloze plus, na všech zaveden nouzový závěr, obsazeny KÚ V10, V12, V13, V14, 3K a 4K);
- 8:32:00 h postavena vlaková cesta pro odjezd vlaku Ex 243 ze 2. SK na 1. TK do Zábřehu na Moravě;
- 8:32:46 h vlakem Ex 243 obsazen KÚ 1SK za vjezdovým návěstidlem 1S;
- 8:35:57 h vlakem Ex 243 obsazen KÚ V6 za odjezdovým návěstidlem S2;
- 8:36:05 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ 2T8 (před vjezdovým návěstidlem 2L);
- 8:36:39 h zrušen závěr vlakové cesty za vlakem Ex 243;
- 8:37:01 h postavena vlaková cesta pro vjezd vlaku Ex 512 od vjezdového návěstidla 2L na 2. SK;
- 8:37:25 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ 2LK za vjezdovým návěstidlem 2L;
- 8:37:50 h vlakem Ex 512 uvolněn KÚ 2T8;
- 8:38:03 h vlakem Os 3775 obsazen KÚ 1T6;
- 8:38:16 h vlakem Os 3775 obsazen KÚ 1T5;
- 8:38:20 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ V1;
- 8:38:22 h vlakem Os 3775 uvolněn KÚ 1T6;
- 8:38:25 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ V5;
- 8:38:30 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ V6;
- 8:38:32 h řídící dispečerkou 2C (ze ZPC4) zadán povel k postavení nouzové vlakové cesty na PN od odjezdového návěstidla L2 na 2. TK;
- 8:38:33 h vlakem Ex 512 uvolněn KÚ 2LK;
- 8:38:34 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ 2K;
- 8:38:35 h vyvolání okna probíhající rizikové funkce technologických stránek informující o nesprávné poloze výhybek č. 15 a 16, s upozorněním na kolejovou výluku výhybky č. 12 a na obsazení KÚ V13 a V14;
- 8:38:38 h vlakem Ex 512 uvolněn KÚ V1;
- 8:38:41 h řídící dispečerkou 2C (ze ZPC4) zadána potvrzovací sekvence „a s d f Enter“ k rizikové funkci technologických stránek;

- 8:38:43 h vlakem Ex 512 uvolněn KÚ V5;
- 8:38:44 h na odjezdovém návěstidle L2 rozsvícena PN;
- 8:38:48 h vlakem Ex 512 uvolněn KÚ V6;
- 8:39:00 h vlakem Os 3775 obsazen KÚ 1T4;
- 8:39:05 h vlakem Os 3775 uvolněn KÚ 1T5;
- 8:39:10 h vlakem Os 3775 obsazen KÚ 1T3;
- 8:39:15 h vlakem Os 3775 uvolněn KÚ 1T4;
- 8:39:39 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ V15;
- 8:39:42 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ V16;
- 8:39:46 h vlakem Ex 512 obsazen KÚ 1SK;
- 8:40:02 h vlakem Ex 512 uvolněn KÚ V15;
- 8:40:06 h vlakem Ex 512 uvolněn KÚ V16;
- 8:40:17 h vlakem Ex 512 uvolněn KÚ 2K;
- 8:40:31 h řídicí dispečerkou 2C (ze ZPC4) zrušena PN na odjezdovém návěstidle L2;
- 8:40:51 h vlakem Os 3775 obsazen KÚ 1T1;
- 8:40:58 h vlakem Os 3775 uvolněn KÚ 1T2;
- 10:02:03 h zrušen nouzový závěr na výhybkách č. 15 a 16 v poloze mínus (trval po celou dobu od jeho zavedení v 8:16:58 h).



Obr. č. 2: Pohled na monitor ZPC řídicího dispečera 2C CDP Přerov zachycující situaci v žst. Hoštejn v době po vzniku MU před zrušením nouzového závěru výhybek č. 15 a 16 Zdroj: DI

Z rozboru stažených dat ze SZZ vyplynulo, že zařízení vykazovalo normální činnost a že jeho technický stav a způsob obsluhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU. Ohledáním SZZ provedeným po MU bylo zjištěno, že elektrické parametry SZZ odpovídaly daným technickým předpisům. Stav vnitřního i venkovního zařízení výstroje SZZ byl v pořádku a odpovídal technické dokumentaci. Stanovené prohlídky a údržba zabezpečovacího zařízení byly prováděny v předepsaných termínech stanovených Vyhláškou č. 177/1995 Sb., předpisy Správy železnic a schváleného plánu údržby.

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

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

- řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov řídící drážní dopravu v žst. Hoštejn – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 15. 9. 2022 sloužila na denní směně jako řídící dispečer 2C CDP Přerov, řídila též provoz v žst. Hoštejn;
 - v žst. Hoštejn probíhala výluka dle ROV č. 23171 etapa C, kdy byly vypnuty výhybkové úseky V10, V12, V13, V14 a kolejově vyloučena výhybka č. 12;
 - z důvodu výluky byly jízdy vlaků uskutečňovány postavením jízdní cesty nouzovým způsobem na PN;
 - po dobu konání výluky byla žst. Hoštejn obsazena dopravním zaměstnancem pro zjišťování volnosti jízdních cest;
 - po zjištění volnosti cesty pro odjezd vlaku Ex 512 zadala pro tento vlak nouzovou jízdní cestu na PN z 2. SK na 2. TK směr Krasíkov;
 - po zadání nouzové jízdní cesty si přečetla podmínky na rizikové stránce a potvrdila je;
 - po hlášení zaměstnance pro zjišťování volnosti jízdní cesty, že vlak 512 odjel ze žst. Hoštejn celý, si uvědomila chybnou polohu výhybek č. 15 a 16 a okamžitě se spojila s vlakem Ex 512 a neprodleně jej zastavila;
 - funkci G-STOP k zastavení vlaků nevyužila, neboť se v danou chvíli domnívala, že přímé spojení přes GSM-R volbou v GTN bude nejrychlejší.
- řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov řídící drážní dopravu v žst. Hoštejn – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
 - profesi řídícího dispečera na CDP Přerov vykonává od roku 2012, předtím od roku 1999 pracovala jako výpravčí;
 - její práce spočívá v řízení jízd vlaků, kdy pracuje se zabezpečovacím zařízením JOP a aplikací GTN;
 - dne 15. 9. 2022 sloužila na denní směně na sále č. 3 CDP Přerov jako řídící dispečer pro oblast 2C;

- v žst. Hoštejn probíhala výluka dle ROV č. 23171, etapa C, při které byla z provozu vyloučena výhybka č. 12 a vypnuty kolejové úseky výhybek č. 10, 12, 13 a 14;
- z důvodu výluky byly jízdy vlaků ve/ze směru Krasíkov uskutečňovány na nouzovou jízdní cestu přivolávací návěstí;
- po dobu konání výluky byla doprava Hoštejn obsazena dopravním zaměstnancem pro zjišťování volnosti jízdních cest;
- po zjištění volnosti cesty pro odjezd vlaku Ex 512 zadala nouzovou jízdní cestu na PN z 2. SK na 2. TK směr Krasíkov;
- po zadání nouzové jízdní cesty si přečetla podmínky na rizikové stránce a potvrdila je;
- po ohlášení zaměstnance pro zjišťování volnosti jízdní cesty, že vlak 512 odjel celý ze žst. Hoštejn, si pohledem na monitor uvědomila chybnou polohu výhybek č. 15 a 16 a okamžitě se přímým spojením přes GSM-R volbou v GTN spojila s vlakem Ex 512 a neprodleně jej zastavila;
- strojvedoucí vlaku Ex 512 byl při jízdě na přivolávací návěst povinen jet dle rozhledových poměrů rychlostí do 40 km.h^{-1} s pohotovostí k zastavení vozidla před vlakem či jinou překážkou;
- strojvedoucí vlaku Os 3775 jel od Krasíkova po 1. TK k vjezdovému návěstidlu 1S žst. Hoštejn, které v tu chvíli bylo postaveno na „Stůj“. K zastavení tohoto vlaku došlo díky dané návěsti na vjezdovém návěstidle;
- dle jejího názoru měli oba strojvedoucí situaci pod kontrolou a v daném případě to nebyl neovladatelný děj. Když hovořila se strojvedoucím vlaku Ex 512 (pozn. DI: při vydání pokynu k neprodlenému zastavení tohoto vlaku), tak jí strojvedoucí sdělil, že dojíždí, již skoro stojí a že se s druhým strojvedoucím vzájemně vidí;
- s ROV týkajícím se výluky v žst. Hoštejn byla seznámena při ranním nástupu do zaměstnání;
- jako řídící dispečerka oblasti 2C stavěla vlakovou cestu pro vlaky Ex 512 i Os 3775;
- ke špatnému postavení vlakové cesty pro vlak Ex 512 došlo z důvodu jejího přehlédnutí výpisu na rizikové stránce;
- náplň školení a přezkoušení měla dle požadavků, se správnými postupy dle předpisů SŽ byla plně seznámena;
- při nástupu na směnu se cítila v pořádku, byla střízlivá a odpočatá.

Řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov řídící drážní dopravu v žst. Hoštejn byla DI předvolána k podání vysvětlení. Uvedená osoba podání vysvětlení DI s odkazem na čl. 37 odst. 1 Ústavního zákona č. 2/1993 Sb., kterým se uvozuje Listina základních práv a svobod, odepřela.

- staniční dozorce žst. Hoštejn, zaměstnanec SŽ – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 15. 9. 2022 v 7:05 h nastoupil službu do žst. Hoštejn jako staniční dozorce pro zjišťování volnosti jízdních cest na zhlaví směr Krasíkov v rámci ROV 23171 etapy C;
 - v rámci služby měl komunikovat s příslušným dispečerem CDP Přerov;
 - služba probíhala bez závad;
 - v 8:36 h ho dispečerka CDP Přerov požádala o zjištění volnosti pro vlak Ex 512 na 2. SK a dále na 2. TK;
 - šel zjistit volnost pro uvedený vlak, a protože na 4. SK stál nákladní vlak (pozn. DI: vlak Pn 62102), musel jej obejít, aby viděl na krasíkovské zhlaví;
 - po ověření volnosti nahlásil dispečerce CDP Přerov volnost pro vlak Ex 512 na 2. SK a následně na 2. TK a očekával jeho příjezd;
 - po průjezdu uvedeného vlaku v 8:40 h dispečerce CDP Přerov nahlásil, že vlak ze žst. Hoštejn odjel celý, a dispečerka mu tuto informaci potvrdila;
 - o vzniku MU se dozvěděl až po komunikaci s dozorčím provozu žst. Šumperk;
 - dále se řídil pokyny dispečera CDP Přerov.
- staniční dozorce žst. Hoštejn, zaměstnanec SŽ – Záznam o podání vysvětlení DI:
 - dne 15. 9. 2022 při nástupu do směny se cítil zdrav a odpočatý;
 - službu v žst. Hoštejn nastoupil před 7:00 h, před směnou byl přezkoušen ze znalosti staničního řádu svým nadřízeným, který jej do Hoštejna dovezl;
 - při nástupu do směny byl seznámen s rozkazem o výluce č. 23171, který měl s sebou na místě;
 - při komunikaci s CDP Přerov používal ruční radiostanici, vyjma svého nástupu na pracoviště, kdy použil telefon;
 - jak a kým mu byl oznámen začátek výluky, si nevzpomíná;
 - zjišťování volnosti vlakové cesty prováděl tím způsobem, že po nahlášení čísla vlaku vyšel ven z výpravní budovy, odtud pohledem na krasíkovské zhlaví zjistil volnost vlakové cesty v úseku výhybek č. 13, 14, 15 a 16, kterou následně zhlásil radiostanicí na CDP Přerov;
 - zjišťování, že „Vlak odjel celý“, prováděl obdobným způsobem, přičemž vlak sledoval po dobu, až mu úplně zmizel z očí, resp. až mu celý zmizel v oblouku;
 - na místě nevedl žádnou písemnou evidenci, neboť údaje z komunikace jsou nahrávány a archivují se;
 - na místě výluky nevedl a nezapisoval údaje do Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty;
 - po předložení záznamu ze Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty vyžádaného od SŽ uvedl, že svoje písmo poznává a tudíž záznamy musel psát on, jen si na to již nevzpomněl;

- proč v Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty nezapisoval všechny údaje, si již nevzpomněl;
- jak prováděl zjišťování volnosti vlakové cesty u vlaků č. 883, 121, 522 a 1000, u kterých nebyly k tomuto úkonu v Zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty zapsány požadované údaje, si již nepamatoval;
- určené stanoviště (obvod odpovědnosti) měl ve výpravní budově, ze které vycházel ven zjišťovat požadované úkony. Toto stanoviště mu určil dozorčí provozu, který jej na místo přivezl;
- skutečnosti, že vlak odjel přes výhybky č. 15 a 16 nesprávně směrem na 1. TK, si nevšiml;
- na dotaz, proč neprováděl zjišťování volnosti z předepsaného stanoviště od odjezdových návěstidel L1 – L4 po úroveň seřaďovacích návěstidel Se9 – Se10 uvedl, že na krasíkovské zhlaví dobře viděl, a proto svoji činnost prováděl pohledem od výpravní budovy.
- strojvedoucí vlaku Ex 512 – Zápis se zaměstnancem:
 - na směnu dne 15. 9. 2022 nastoupil v 6:20 h řádně odpočatý, bez fyzického i psychického stresu;
 - s vlakem Ex 512 zastavil u vjezdového návěstidla žst. Hoštejn (pozn. DI: ze směru od žst. Zábřeh na Moravě);
 - po projetí protijedoucího vlaku se na vjezdovém návěstidle žst. Hoštejn rozsvítila návěst „Výstraha“ a na odjezdovém návěstidle žst. Hoštejn svítila „Přivolávací návěst“;
 - odjezd vlaku byl postaven na 1. TK, pokračoval dále v jízdě podle rozhledových poměrů rychlostí 40 km.h⁻¹;
 - při průjezdu obloukem zpozoroval u návěstidla v protisměru stojící osobní vlak;
 - zprvu předpokládal, že stojí na jiné koleji. Po narovnání oblouku zjistil, že stojí na stejné koleji;
 - použil průběžnou brzdu a plynule zastavil;
 - poté mu volala výpravčí žst. Hoštejn (pozn. DI: dispečerka CDP Přerov), aby s vlakem zůstal stát na místě až do vyšetření MU.
- strojvedoucí vlaku Os 3775 – Zápis se zaměstnancem:
 - na směnu dne 15. 9. 2022 nastoupil ve 4:14 h odpočatý, v psychické pohodě a střízlivý;
 - směna až do doby, kdy vedl vlak Os 3775 z Rudoltic v Čechách do Zábřehu na Moravě, probíhala bez závad;
 - po výjezdu ze žst. Krasíkov pokračoval dále ve směru na Hoštejn;
 - oddílové návěstidlo před žst. Hoštejn signalizovalo návěst „Výstraha“ a na vjezdovém návěstidle svítila návěst „Stůj“;
 - z důvodu špatných adhezních podmínek pro jistotu začal brzdit ještě před oddílovým návěstidlem a pomalu se blížil k vjezdovému návěstidlu žst. Hoštejn;

- přibližně 150 m od vjezdového návěstidla spatřil, jak v protisměru vyjel z oblouku vlak;
- když se nacházel zhruba v úrovni vjezdového návěstidla, uvědomil si, že vlak jede proti němu po stejné koleji;
- on i strojvedoucí protijedoucího vlaku okamžitě zabrzdili a vlaky zůstaly stát cca 60 m od sebe;
- po zajištění vlaku informoval o incidentu dispečerku CDP Přerov, regionálního dispečera ČD a poté vyčkal příjezdu vyšetřovacích složek, s nimiž následně plně spolupracoval na objasnění příčin předmětné MU;
- během předmětné MU nedošlo ke zranění osob ani k materiálním škodám na vozidlech či kolejovém svršku.

Prostor v místě MU nebyl monitorován kamerovým systémem se záznamem.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Vlak Ex 512 odjížděl z 2. SK žst. Hoštejn ve směru na žst. Krasíkov na povolující návěstní znak na odjezdovém návěstidle L2 po nesprávně postavené vlakové cestě přes výhybky č. 15 a 16 směrem na 1. TK, po které se k žst. Hoštejn blížil vlak Os 3775. Vlaková cesta pro vlak Ex 512 byla postavena nouzovým způsobem na PN (jízda podle rozhledových poměrů maximální rychlostí 40 km.h⁻¹) z důvodu probíhající výluky. Po výjezdu vlaku Ex 512 z oblouku krasíkovského záhlaví a vzájemném spatření strojvedoucí protijedoucí vlaky zastavili ve vzdálenosti 57 m od sebe.

Řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov se po zjištění vlastního pochybení prostřednictvím GSM-R CZ přímou volbou v GTN spojila se strojvedoucím vlaku Ex 512 a dala mu pokyn k zastavení všemi prostředky v době, kdy již tento vlak po zaregistrování protijedoucího vlaku sám zastavoval. Strojvedoucí vlaku Ex 512 ji při této příležitosti informoval, že vlak jedoucí po stejné koleji proti němu již rovněž stojí. Řídící dispečerka nepoužila k zastavení vlaků funkce G-STOP, přestože došlo k ohrožení bezpečnosti při provozování drážní dopravy (blíže viz kap. 4.1.1 ZZ).

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

- 8:40 h Staniční dozorce žst. Hoštejn oznámil řídící dispečerce oblasti 2C CDP Přerov, že vlak Ex 512 z jím sledovaného obvodu odpovědnosti odjel celý;
- 8:40 h Řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov si po zobrazení skutečné jízdy vlaku na monitoru uvědomila nesprávný směr jízdy vlaku Ex 512, ihned se přes GSM-R přímou volbou v GTN spojila s jeho strojvedoucím a dala mu pokyn k zastavení všemi prostředky v době, kdy již oba protijedoucí vlaky zastavovaly;
- 8:41 h Strojvedoucí vlaku Os 3775 ohlásil vznik MU řídící dispečerce oblasti 2C CDP Přerov;

- 8:45 h Řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov ohlásila vznik MU vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;
- 8:56 h Vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU pověřené osobě SŽ;
- 9:02 h Řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov vyrozuměla o vzniku MU nehodovou pohotovost SŽ, provozní obvod Olomouc;
- 9:04 h Řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov vyrozuměla o vzniku MU jednotku HZS SŽ Česká Třebová;
- 9:10 h Pověřená osoba SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 10:00 h Obnovení provozu ve 2. TK;
- 11:30 h Zahájeno ohledání místa vzniku MU zaměstnancem DI;
- 12:38 h Přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 13:30 h Úplné obnovení provozu (provoz obnoven i v 1. TK);
- 15:30 h Ukončeno ohledání místa vzniku MU inspektory DI.

Plán Integrovaného záchranného systému nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

Na místě MU přítomny následující složky IZS:

- Hasičský záchranný sbor SŽ Česká Třebová (technická pomoc);
- Policie ČR, Služba kriminální policie a vyšetřování, Územní odbor Ústí nad Orlicí.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy SŽ:

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

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

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

Drážní dopravu v žst. Hoštejn a přilehlých úsecích trati, stejně jako dopravní povinnosti uložené Staničním řádem žst. Hoštejn, **v době vzniku MU zajišťovala řídící dispečerka oblasti 2C CDP Přerov**. V době od 7:05 h do 10:23 h dne 15. 9. 2022 probíhala v žst. Hoštejn předpokládaná výluka dle ROV č. 23171 etapa C, při které byla z provozu vyloučena výhybka č. 12 a z toho důvodu nebyla možná jízda DV z/na lichou kolejovou skupinu (tedy na 1. a 3. SK) ve směru do žst. Krasíkov. Zároveň byly odpojené kolejové obvody výhybek č. 10, 12, 13 a 14 na krasíkovském zhlaví, proto nebylo možné přes tyto výhybky obsluhovat zabezpečovací zařízení normálním způsobem, ale bylo nutné stavět jízdní cesty nouzovým způsobem na PN. Volnost vlakových cest na krasíkovském zhlaví žst. Hoštejn (v obvodu odpovědnosti od odjezdových návěstidel L2, L4 po úroveň seřaďovacích návěstidel Se9, Se10) měl zjišťovat a traťovým dispečerům ohlašovat staniční dozorce přítomný po dobu výluky v žst. Hoštejn (dále též staniční dozorce nebo staniční dozorce žst. Hoštejn).

Řídící dispečerka obsluhující SZZ v žst. Hoštejn postavila v 8:16 h nouzovou vlakovou cestu na PN z 1. TK od Krasíkova na 2. SK pro vlak Služ 53927. Výhybky č. 15 a 16 (kolejová spojka mezi 1. a 2. SK) byly od té doby pod nouzovým závěrem v mínusovém postavení (v odbočném směru). Následně projely touto kolejovou spojkou při postavení nouzové vlakové cesty na PN vlaky Ex 113, Ex 1001 a Ex 241. Po průjezdu vlaku Ex 241 (z 1. TK od žst. Krasíkov po 2. SK na 1. TK do žst. Zábřeh na Moravě) stavěla řídící dispečerka vlakovou cestu pro vjezd vlaku Ex 512 ze 2. TK od žst. Zábřeh na Moravě na 2. SK normální obsluhou a následně (po ohlášení volnosti obvodu odpovědnosti staničním dozorcem) pro jeho odjezd ze 2. SK na 2. TK směrem do žst. Krasíkov nouzově na PN. Po zadání nouzové vlakové cesty pro odjezd vlaku Ex 512 došlo na textovém monitoru stavů technologie SZZ k vyvolání okna probíhající rizikové funkce s výpisem kontrolovaných podmínek nesplněných pro zadanou nouzovou vlakovou cestu (upozorňující mj. i na nesprávnou polohu výhybek č. 15 a 16) a prvky s nesplněnými podmínkami se v reliéfu kolejiště zvýraznily přerušovaným červeným podbarvením. **Potvrzovací sekvencí „a s d f Enter“ řídící dispečerka potvrdila splnění zobrazených nesplněných podmínek náhradním způsobem (aniž by splnila opatření vyplývající z nesprávného postavení výhybek č. 15 a 16) a poté se na odjezdovém návěstidle L2 rozsvítila „Přivolávací návěst“ dovolující vlaku Ex 512 odjezd přes takto nesprávně postavené výhybky č. 15 a 16. Vlak Ex 512 tak odjížděl nesprávně směrem na 1. TK, po které se k vjezdovému návěstidlu 1S žst. Hoštejn s návěstí zakazující jízdu blížil vlak Os 3775.**

Po odjezdu vlaku Ex 512 ohlásil staniční dozorce řídící dispečerce odjezd celého vlaku Ex 512 z jeho určeného obvodu odpovědnosti za volnost vlakové cesty (dle zápisu v dopravním deníku ve spojení se Staničním řádem žst. Hoštejn z obvodu č. 4 od odjezdových návěstidel L2, L4 po úroveň seřaďovacích návěstidel Se9, Se10), aniž by si všiml, že vlak přes výhybky č. 15 a 16 odjíždí místo směrem na 2. TK, nesprávně směrem na 1. TK. Řídící dispečerka si po zobrazení skutečné jízdy vlaku Ex 512 na monitoru ZPC JOP uvědomila jeho nesprávný směr jízdy, ihned po tomto zjištění se přes GSM-R CZ přímou volbou v GTN spojila s jeho strojvedoucím a dala mu pokyn k zastavení všemi prostředky v době, kdy již tento vlak po zaregistrování protijedoucího vlaku zastavoval. Vlak Os 3775 snižoval rychlost před vjezdovým návěstidlem 1S žst. Hoštejn zakazujícím jízdu a po zaregistrování protijedoucího vlaku na stejné koleji rovněž plynule zastavil v době, kdy řídící dispečerka komunikovala se strojvedoucím vlaku Ex 512. Čela protijedoucích vlaků zastavila na vzdálenost 57 m.

DI se dále v průběhu šetření předmětné MU zabývala otázkou, zda staniční dozorce žst. Hoštejn v rámci univerzální odpovědnosti stanovené za účelem zajištění co nejvyšší úrovně bezpečnosti při provozování dráhy a drážní dopravy, která zaměstnancům provozovatele dráhy vyplývá z ustanovení čl. 25 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1, učinil všechna opatření nezbytná k odvrácení nebezpečí plynoucího z odjezdu vlaku směrem na nesprávnou TK. V rámci šetření bylo totiž zjištěno, že po odjezdu vlaku Ex 512 ze žst. Hoštejn přítomný staniční dozorce radiostanicí oznámil na CDP Přerov, že „Vlak odjel celý“, aniž by si přitom všiml, že vlak odjíždí místo směrem na 2. TK, směrem na 1. TK. Ve vysvětlení, které podal inspektorům DI dne 14. 2. 2023, mj. uvedl, že zjištění „Vlak odjel celý“ prováděl pohledem z kolejíště od výpravní budovy žst. Hoštejn, tedy na vzdálenost cca 500 m od výhybek č. 15 a 16, přes které vlak nesprávně přešel ze 2. na 1. SK. Staniční dozorce na opakovaný dotaz nedokázal vysvětlit, proč si této skutečnosti nevšiml, přestože měl řídicí dispečerkou 2C CDP Přerov předem ohlášen správný směr postavení vlakové cesty. DI je toho názoru, že k přehlédnutí nesprávného směru jízdy vlaku staničním dozorcem došlo z důvodu, že uvedený pracovník **nevykonával své pracovní činnosti z obvodu odpovědnosti** (který byl správně v souladu se Staničním řádem žst. Hoštejn zápisem řídicí dispečerky do dopravního deníku určen jako úsek od odjezdových návěstidel L2, L4 po úroveň seřaďovacích návěstidel Se9, Se10), ale místo toho až **od výpravní budovy žst. Hoštejn na vzdálenost cca 500 m**.

K vyvození případného pochybení staničního dozorce žst. Hoštejn způsobené porušením ustanovení čl. 39 odst. 1 ve spojení s ustanovením čl. 6 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1 by bylo však nezbytné prokázat, že tomuto zaměstnanci byl uvedený obvod odpovědnosti pro zjišťování volnosti vlakových cest skutečně některým z traťových dispečerů CDP Přerov určen tak, jak byl zaznamenán zápisem provedeným řídicí dispečerkou do dopravního deníku. Mj. i za tímto účelem byli k podání vysvětlení DI předvoláni řídicí dispečer CDP Přerov řídicí provoz v úseku 2C ve službě v době od zahájení výluky do vzniku předmětné MU, oba však podání vysvětlení s odkazem na čl. 37 odst. 1 Ústavního zákona č. 2/1993 Sb., kterým se uvozuje Listina základních práv a svobod, odepřeli.

DI byla provedena analýza telefonního a radiového spojení mezi traťovými dispečery CDP Přerov řídicími provoz v oblasti 2C, kteří byli ve službě v době od zahájení výluky do vzniku předmětné MU, se staničním dozorcem přítomným po dobu výluky v žst. Hoštejn.

Provedenou analýzou bylo zjištěno, že **pokyny udílené řídicím dispečerem oblasti 2C CDP Přerov ve službě v době zahájení výluky** (dále řídicí dispečer noční směny nebo řídicí dispečer) **staničnímu dozorcovi žst. Hoštejn byly neúplné, laxní, nedostatečné a neurčité**. Řídicí dispečer staničního dozorce neinformoval o začátku výluky, neurčil mu přesný obvod odpovědnosti, jak to vyžadovalo ustanovení čl. 62 Staničního řádu žst. Hoštejn, a ani mu dostatečně nestanovil, jaké úkony má v souladu s ROV č. 23171 etapa C v určeném obvodu odpovědnosti vykonávat. O požadovaných úkonech, které má pro CDP Přerov v místě výluky zajišťovat, se staniční dozorce dozvěděl z vlastní iniciativy po zahájení výluky prostřednictvím telefonického dotazu řídicímu dispečerovi v 7:09:47 h, který mu však v průběhu hovoru udělil pouze pokyn k „hlášení konců“ (pozn. DI: ke zjištění a ohlášení „Vlak odjel celý“ dle čl. 277 vnitřního předpisu SŽ D1). **Neudělil mu však potřebný „Příkaz k přípravě vlakové cesty“ ve smyslu čl. 317 odst. 4 písm. b) vnitřního předpisu SŽ D1, který byl nezbytný pro zajištění bezpečného provozu přes odpojené kolejové obvody výhybek č. 13 a 14 na krasíkovském zhlaví** (blíže viz doslovný přepis hovoru níže).

Soubor: 2022_09_15_07-09-47_2.60_46_LABEL_PREROV_RD_2C_DT.mp3

Začátek a délka záznamu: 15. 9. 2022 v 7:09:47 h, 30 s

Obsah přepisu: hovor mezi řídícím dispečerem noční směny (ŘD) a staničním dozorcem (SD)

ŘD: CDP Přerov.

SD: Tady Hoštejn, (následuje příjmení SD). Já se teda hlásím na tu denní, na tu výluku, ještě jednou, jo.

ŘD: Jo, dyť já jsem tady stále stejně. Já ji řeknu, až přijde, (následuje křestní jméno ŘD denní směny), jo.

SD: Jo dobře. A co bude chtít hlásit, konce jo?

ŘD: Jo konce.

SD: Hmm. Od Krasíkova?

ŘD: No s největší pravděpodobností asi od Krasíkova. I z druhé strany.

SD: I z druhé strany, dobře. Tak ona se mi ozve až přijde, (následuje křestní jméno ŘD denní směny), jo?

ŘD: Ano.

SD: Dobře, tak jo. Děkuji. Zatím, nashle.

ŘD: Nashle.

Uvedené pochybení řídící dispečer neodstranil ani po prokazatelném zjištění, že ve vlakové cestě, za jejíž přípravu byl odpovědný, se nachází odpojené kolejové obvody (viz doslovný přepis hovorů níže).

Soubor: 2022_09_15_07-12-03_2.19_1335_LABEL_HOSTEJN_MRS.mp3

Začátek a délka záznamu: 15. 9. 2022 v 7:12:03 h, 18 s

Obsah přepisu: hovor mezi řídícím dispečerem (ŘD) a správou tratí (ST)

ŘD: Hele, jaktože mám obsazeny výhybky 13, 14?

ST: -----

Soubor: 2022_09_15_07-13-07_2.19_1335_LABEL_HOSTEJN_MRS.mp3

Začátek a délka záznamu: 15. 9. 2022 v 7:13:07 h, 44 s

Obsah přepisu: hovor mezi řídícím dispečerem noční směny (ŘD) a správou tratí (ST)

ŘD: Ta traťovka v Hoštejně, slyšíte mě?

ST: No, traťovka v Hoštejně slyší.

ŘD: Vy jste mě obsadili výhybky 13, 14?

ST: Jo, máme vyplý obvody.

ŘD: No dobrá.

ST: Tam to bylo i v tom rozkaze.

ŘD: Tuto já tedy zrovna nevidím, ale dobře.

ST: Jo dobrý, protože my děláme lepeňák mezi těma výhybkama jo, takže.

Z důvodu neudělení „Příkazu k přípravě vlakové cesty“ řídícím dispečerem noční směny, tedy v době od zahájení výluky v 7:05 h do vystřídání směn řídících dispečerů oblasti 2C CDP Přerov v 7:31 h, nedocházelo ke správnému zjišťování volnosti vlakových cest pro jízdy vlaků R 883, Ex 121, Ex 522 a Ex 1000 přes odpojené kolejové obvody výhybek č. 13 a 14 na krasíkovském zhlaví. Toto pochybení bylo napraveno až po vystřídání směn v 7:31 h, kdy od nástupu řídící dispečerky na denní směnu byla již volnost vlakové cesty staničním dozorcem na CDP Přerov hlášena a komunikace mezi uvedenými zaměstnanci probíhala standardně. K určení přesného obvodu odpovědnosti, ze kterého měl staniční dozorce vykonávat svoji činnost, však ani po vystřídání řídících dispečerů nedošlo. Uvedené skutečnosti jsou prokázány jak záznamy telefonního a radiového spojení mezi pracovištěm řídících dispečerů oblasti 2C CDP Přerov a staničního dozorce žst. Hoštejn, tak též záznamy staničního dozorce v zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty.

Na základě výše uvedených skutečností tak DI došla k závěru, že staničnímu dozorcovi žst. Hoštejn nelze vytknout skutečnost, že nevykonával svoje pracovní povinnosti v určeném obvodu odpovědnosti. Rovněž mu nelze vytknout skutečnost, že v prvotní části výluky po dobu služby řídícího dispečera noční směny nehlásil volnost pro připravované vlakové cesty pro jízdy vlaků R 883, Ex 121, Ex 522 a Ex 1000 přes odpojené kolejové obvody výhybek č. 13 a 14 na krasíkovském zhlaví. Výše uvedenými důkazy bylo totiž prokázáno, že řídící dispečer noční směny mu na začátku výluky neurčil přesné stanoviště (obvod odpovědnosti), ze kterého má vykonávat svoji činnost, a ani mu neudělil správné pokyny, jaké úkony v souladu s ROV č. 23171 etapa C má po dobu výluky vykonávat. Pochybení za nesprávnou přípravu vlakové cesty je tak v daném případě jednoznačně na straně řídícího dispečera, neboť dle čl. 317 odst. 13 vnitřního předpisu SŽ D1 *„Za včasné vydání správného příkazu k přípravě vlakové cesty všem zaměstnancům, kteří se musí zúčastnit na přípravě vlakové cesty, a za obdržení správného hlášení o provedení přípravy vlakové cesty odpovídá výpravčí.“*

Dalším šetřením bylo zjištěno, že řídící dispečer noční směny v době zahájení výluky v 7:05 h neprovedl dokumentaci tohoto úkonu v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace, jak to vyžadoval čl. 404 odst. 12 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1, a po zahájení výluky v rozporu s čl. 105 ve spojení s přílohou č. 37 Staničního řádu žst. Hoštejn nevedl náhradní dopravní dokumentaci – dopravní deník. Ten byl zaveden a o potřebné údaje o uskutečněných jízdách vlaků doplněn až po vystřídání směn v 7:31 h řídící dispečerkou denní směny. I jí vedená náhradní dopravní dokumentace v dopravním deníku však není přesná a úplná, neboť v ní např. úplně absentují zápisy k uskutečněným jízdám vlaků Ex 1002 a Pn 53927.

Na základě listinné dokumentace poskytnuté SŽ bylo dále zjištěno, že k odevzdávce a převzetí služby č. 4106 řídícího dispečera oblasti 2C na sále č. 3 CDP Přerov z noční na denní směnu mělo dle záznamu v GTN protokolu obsluhy a zápisu v telefonním zápisníku dojít dne 15. 9. 2022 v 6:26:07 h. Z informací získaných provedenou analýzou telefonního a radiového spojení mezi dotčenými řídícími dispečery se staničním dozorcem žst. Hoštejn a dále ze Zápisu se zaměstnancem – řídící dispečerkou denní směny provedeným dne 15. 9. 2022 bylo však zjištěno, že uvedená pracovnice měla při nástupu do zaměstnání dne 15. 9. 2022 zpoždění a nastoupila na denní směnu až v 7:31 h. Dle přílohy č. 8 vnitřního předpisu SŽ PNDOZ odevzdávka dopravní služby mezi traťovými (řídícími a úsekovými) dispečery probíhá osobně, ústně a písemně. Písemná odevzdávka má část klasickou (prováděnou formou zápisu v telefonním zápisníku) a část elektronickou

(prováděnou v aplikaci GTN v okně Odevzdávka služby). Pro úspěšné dokončení elektronické části odevzdávky dopravní služby je však nezbytné do čtečky karet, která je součástí vybavení pracoviště traťového dispečera, po předchozím vyjmutí PIK dispečera končícího službu vložit PIK dispečera přebírajícího službu. Na základě výše uvedených skutečností je tedy zřejmé, že uskutečněná písemná odevzdávka a převzetí služby č. 4106 dne 15. 9. 2022 v 6:26:07 h proběhla pouze fiktivně a řídící dispečer noční směny při ní použil PIK řídící dispečerky denní směny, která však v té době ještě nebyla osobně přítomna na pracovišti. Následně pod touto neoprávněnou registrací řídící dispečer noční směny ještě déle než 1 hodinu prováděl výkon dopravní služby v oblasti 2C CDP Přerov až do 7:31 h, kdy došlo k osobnímu ústnímu odevzdání a převzetí služby na pracovišti. Jakým způsobem si řídící dispečer opatřil PIK své kolegyně, zda to proběhlo s jejím souhlasem, či zda a do jaké míry byl popsán způsob odevzdávky služby v případě opožděného nástupu do zaměstnání „běžnou praxí“, zůstalo z dále uvedených důvodů nezjištěno.

Za účelem objasnění všech okolností předcházejících vzniku MU a zkoumání vlivu lidského faktoru na vznik MU byli k podání vysvětlení na pracoviště DI předvoláni řídící dispečer oblasti 2C CDP Přerov ve službě v době od zahájení výluky dle ROV č. 23171 etapa C do vzniku předmětné MU, oba však podání vysvětlení odepřeli (viz výše).

Závěrem nelze pominout též pochybení zaměstnanců provozovatele dráhy, zúčastněných na přípravě výluky, konkrétně při zpracování a schvalování ROV č. 23171, ze dne 16. 8. 2022, č.j.: 25804/2022-SŽ-OŘ OVA-NŘP. Uvedený ROV byl zpracován nedbale a nepřesně, kdy v části 6 a) tohoto ROV – „Provozní a dopravní opatření“ je pro etapu C nesprávně uvedeno: „Po dobu konání výluky bude dopravní Hoštejn předjízdny koleje obsazena dopravním zaměstnancem (min. se zkouškou D03) pro zjišťování volnosti jízdních cest na zhlaví směr Krasíkov **v obvodu výhybky č. 12**, který bude komunikovat s příslušným dispečerem CDP Přerov.“.

Pokud byla v části „1. Místo výluky“ uvedeného ROV výhybka č. 12 v dopravně Hoštejn předjízdny koleje kolejově vyloučena, postrádá zjišťování volnosti vlakových cest v obvodu této výhybky smysl, neboť přes tuto výhybku vlakové cesty nemohly být vůbec prováděny. V daném případě měl být obvod odpovědnosti pro zjišťování volnosti jízdních cest v uvedeném ROV určen buď podle Staničního řádu žst. Hoštejn jako obvod č. 4 (od odjezdových návěstidel L2, L4 po úroveň seřaďovacích návěstidel Se9 a Se10), popř. jiným způsobem (např. kolejový obvod výhybek č. 13 a 14), ale hlavně v souladu se stavem odpovídajícím dopravní situaci v místě výluky.

Totožné pochybení se v uvedeném ROV opakuje i v případě nařízené výluky výhybky č. 2 v dopravně Moravičany (etapa A).

V části „9. Zpravování doprovodu vlaku“ stejného ROV č. 23171 pak absentují údaje k etapám B a C.

Zjištěná pochybení svědčí nejen o nedbalém zpracování předmětného ROV, ale rovněž o nedbalém procesu jeho schvalování, při kterém nebyla uvedená pochybení zjištěna a napravena.

S ohledem na zjištěná četná pochybení ve výkonu služby traťového dispečera CDP Přerov v souvislosti s konáním předpokládané výluky byly zkoumání podrobeny mj. i vnitřní technologické postupy SŽ upravující tuto oblast výkonu služby, tedy zejména vnitřní předpisy SŽ D1 a SŽ D7/2. Provedenou analýzou těchto předpisů bylo mj. zjištěno, že

primární úprava činnosti dopravních zaměstnanců při výlukách je upravena vnitřním předpisem SŽ D1, konkrétně čl. 396 – 417. V čl. 404 tohoto předpisu je pak upraven postup výpravčích při zahajování předpokládané výluky, včetně vyrozumívání konkrétních zaměstnanců. Jeden ze způsobů vyrozumívání o zahájení výluky výpravčími je však nepřehledně uveden jen ve složité konstrukci upravující širší vztahy v příloze N.2.3 na konci vnitřního předpisu SŽ D7/2, přičemž v čl. 404 vnitřního předpisu SŽ D1 (přestože se jeho odst. 8 věnuje i stanicím s DOZ) zcela nelogicky chybí. Jednotlivé kroky a způsob této činnosti nejsou jednotné, jsou uvedeny roztržštěně ve dvou různých dokumentech, což je v rozporu s odpovídajícími ustanoveními systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy, aby příslušné bezpečnostní informace byly přesné, úplné, jednotné, snadno srozumitelné, odpovídajícím způsobem aktualizované. DI je toho názoru, že v rámci přehlednosti a srozumitelnosti vnitřních předpisů by měla být úprava činnosti výpravčích při zahajování předpokládané výluky sjednocena na jednom místě, přičemž takové změny lze docílit jednoduchou úpravou odst. 8 anebo doplněním nového odstavce v čl. 404 vnitřního předpisu SŽ D1.

Dále DI na základě neoprávněného použití PIK řídící dispečerky denní směny řídícím dispečerem noční směny provedla analýzu vnitřních předpisů a dokumentů upravujících oblast používání těchto karet na pracovištích výpravčích, tj. vnitřních předpisů SŽ SM102, SŽDC PNDOZ a Návodu pro obsluhu SZZ ESA – díl 3.

Provedenou analýzou bylo zjištěno, že žádný z těchto dokumentů neupravuje žádoucí zacházení zaměstnanců SŽ s PIK ve vztahu k jejich neoprávněnému použití. Vnitřní předpis SŽ SM102 sice v čl. 10.3.2 obsahuje úpravu ochrany náhradní PIK před zneužitím, úprava ochrany PIK vydaných přímo zaměstnancům však v daném předpise či jinde absentuje a není ani součástí předávacího dokumentu „Vydání PIK“, jimiž se předmětné karty předávají konkrétním zaměstnancům. DI považuje PIK za jeden z bezpečnostních prvků, který má jednak zamezit neoprávněným osobám v obsluze zabezpečovacího zařízení, ale zejména též jednoznačně identifikovat osobu obsluhující zabezpečovací zařízení z důvodu pozdějšího vyvození odpovědnosti v souvislosti s jeho nesprávnou obsluhou. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem je třeba přijmout takovou úpravu, která zamezí neoprávněnému používání zaměstnaneckých PIK jinými zaměstnanci, než jejich držiteli.

Zjištění:

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

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení“;
- § 15 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
*„Vjezd vlaku do dopravny s kolejovým rozvětvením, jízdu vlaku v dopravně a odjezd vlaku z dopravny lze dovolit bez zavedení dalších opatření, jsou-li splněny tyto podmínky:
b) zařízení chránící vlakovou cestu proti jízdě drážních vozidel z kolejí, které nejsou určeny pro jízdy vlaků, výhybky pojížděné a výhybky odvrtné musí být ve správné*

poloze pro danou vlakovou cestu a nesmí být přestaveny, dokud vlak příslušnou část vlakové cesty neuvolní (s výjimkou samovratných výhybek, pojížděných po hrotu jazyků),“;

- čl. 25 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti“;

- čl. 25 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má přednost před všemi ostatními činnostmi. Jsou-li zaměstnanci známy okolnosti ohrožující bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, musí ihned učinit všechna opatření k odvrácení nebezpečí (např. zastavení provozu) a upozornit na ně bezprostředně nadřízeného zaměstnance.“;

- čl. 54 odst. 2 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Pro jízdu vlaků, PMD a pro posun obsluhují výhybky a za jejich správnou polohu odpovídají výhybkáři“;

Toto ustanovení je třeba dát do souvislosti s ustanovením č. 26 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Výhybkář je společný název pro všechny zaměstnance určené k obsluze výhybek a výkolejek (např. výhybkář, dozorce výhybek, signalista).“;

- čl. 316 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Tyto musí být provedeny dříve, než výpravčí dovolí jízdu vlaku hlavním návěstidlem nebo jiným způsobem.“;

- čl. 316 odst. 18 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Zahájit obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení pro zamýšlenou vlakovou cestu smí výpravčí v případě, že má ve svém obvodu odpovědnosti splněny podmínky pro stavění vlakové cesty (viz čl. 317 tohoto předpisu).“;

- čl. 317 odst. 2 písm. c) vnitřního předpisu SŽ D1:

„Dříve než výpravčí nařídí přípravu vlakové cesty, musí zjistit, že v jeho obvodu odpovědnosti je:

c) vlaková cesta správně postavena.“;

- čl. 317 odst. 4 písm. ca) vnitřního předpisu SŽ D1:

„Příkazem k přípravě vlakové cesty nařizuje výpravčí zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty, aby v určených obvodech:

c) postavili vlakovou cestu, přičemž se musí přesvědčit, že:

ca) výhybky ve vlakové cestě, odvrátne výhybky a odvrátne výkolejky jsou správně přestaveny a zajištěny“;

- čl. 58 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z1:

„Obsluhující zaměstnanec musí při činnostech souvisejících s obsluhou zabezpečovacího zařízení vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených vnitřními předpisy SŽDC, ZDD a ostatními DAP. ...“;

- čl. 78 přílohy č. 16 Staničního řádu žst. Hoštejn:

„Obsluhující zaměstnanec je povinen zkontrolovat příslušné indikace před započítím obslužného úkonu. ...“;

- čl. 79 přílohy č. 16 Staničního řádu žst. Hoštejn:

„U povinně dokumentovaných povelů zabezpečovacího zařízení vyhodnocuje obsluhující zaměstnanec zabezpečovacím zařízením nesplněné podmínky, případně zabezpečovacím zařízením nekontrolované splnění některých podmínek, jež se vypisují na textovém monitoru (vyjma rušení výluk, potvrzení výluk, potvrzení volnosti jízdního profilu). Obsluhující zaměstnanec musí před vlastním potvrzením sekvencí „asdf“ zkontrolovat všechny prvky zobrazení na rizikové stránce dle Návodu AŽD, 1.díl, kapitola 5.3.1. a zajistit splnění podmínek vypsanych v seznamu nesplněných podmínek náhradním způsobem dle předpisu SŽDC(ČD) D2 a ZDD.“.

Zjištění:

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

Nevyužití funkce G-STOP řídicí dispečerkou

Řídicí dispečerka, přestože došlo k ohrožení bezpečnosti při provozování drážní dopravy, po zjištění nesprávného směru jízdy vlaku Ex 512 na 1. TK nevyužila k zastavení vlaků aktivace příkazu STOP VLAK z koncového dotykového terminálu GSM-R CZ, ale místo toho se spojila se strojvedoucím vlaku Ex 512 přes GSM-R CZ přímou volbou v GTN. Strojvedoucímu se dovolala v době, kdy již oba protijedoucí vlaky téměř stály. Tento její chybný postup mohl za jiných okolností vést ke zbytečnému prodloužení doby potřebné pro zastavení obou vlaků, neboť postupným kontaktováním strojvedoucích protijedoucích vlaků oproti jejich souběžnému informování aktivací příkazu STOP VLAK dochází k časové prodlevě, a tím k nebezpečí z prodlení.

- čl. 6.5.4. Provozního řádu GSM-R CZ:

„Příkaz STOP VLAK musí v případě ohrožení bezpečnosti při provozování drážní dopravy aktivovat zaměstnanec řízení provozu ve funkci výpravčí, dirigující dispečer, výpravčí DOZ nebo traťový dispečer. Příkaz STOP VLAK lze aktivovat pouze z koncového dotykového terminálu GSM-R CZ. Tento příkaz příslušná BTS odešle na všechny HV (SHV) v dotčené oblasti současně s aktivovaným nouzovým spojením NOUZE (SKP 299), jejíž mandatorní funkce nejsou fungováním připojeného volání JSM 499 NIJAK dotčené.“.

Neúplný zápis údajů do dopravního deníku řídicí dispečerkou

Řídicí dispečerka vedla v souladu s čl. 105 a přílohou č. 37 Staničního řádu žst. Hoštejn z důvodu realizovaného telefonického hlášení o provedení přípravy vlakové cesty náhradní dopravní dokumentaci – dopravní deník. V rozporu s bodem C.1.3.5 přílohy C.1.3 vnitřního předpisu SŽ D1 však některé zápisy v dopravním deníku nezapisovala

současně s hlášením, resp. některé neprovedla vůbec, v důsledku čehož došlo k absenci zápisů údajů k jízdám vlaků Ex 1002 a Pn 53927 v dopravním deníku.

- bod C.1.3.5 přílohy C.1.3 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Výpravčí zapisují stanovené údaje do dopravního deníku podle předtisku...”

...Zápisy v dopravním deníku zapisuje výpravčí současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.“

Fiktivní písemná odevzdávka služby č. 4106 řídicích dispečerů oblasti 2C

Řídicí dispečer dne 15. 9. 2022 v 6:26:07 h na sále č. 3 CDP Přerov uskutečnil fiktivní písemnou odevzdávku služby č. 4106, při které použil PIK řídicí dispečerky denní směny, která však v té době ještě nebyla osobně přítomna na pracovišti. Následně pod touto neoprávněnou registrací ještě déle než 1 hodinu prováděl výkon dopravní služby v oblasti 2C CDP Přerov až do 7:31 h, kdy teprve došlo k osobnímu ústnímu odevzdání a převzetí služby na pracovišti. Řídicí dispečerka dopravní službu převzala, aniž by vyžadovala opravu chybných časových údajů v písemné odevzdávce.

- čl. 28 vnitřního předpisu SŽDC PNDOZ:

„Řídicí a úsekoví dispečeré odevzdávají službu osobně, ústně a písemně v časech dle rozvrhu služby... Podrobný postup odevzdávky dopravní služby, včetně vzorů, je uveden v příloze č. 8 PNDOZ.“ ...;

- příloha č. 8 vnitřního předpisu SŽDC PNDOZ:

*„Odevzdávku dopravní služby provádí traťový dispečer osobně, ústně a písemně“...
... „Traťový dispečer přebírající službu vloží svoji PIK do čtečky karet, v GTN se zobrazí uložená odevzdávka, po jejím přečtení a odsouhlasení všech údajů potvrdí formulář odevzdávky služby volbou „Převzít službu“. Bezprostředně poté potvrdí nastupující zaměstnanec převzetí služby v telefonním zápisníku, kde doplní odkaz na pořadové číslo použitého formuláře odevzdávky služby v GTN“...;*

- čl. 41 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Zaměstnanec odevzdávající dopravní službu je plně odpovědný za správnost a úplnost všech údajů písemné odevzdávky dopravní služby.“;

- čl. 41 odst. 7 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Nejsou-li údaje v písemné odevzdávce dopravní služby úplné nebo přebírající zaměstnanec zjistí chybné údaje, musí na tuto skutečnost upozornit předávajícího zaměstnance, který musí chybějící údaje doplnit nebo chybné údaje opravit. Teprve poté smí přebírající zaměstnanec dopravní službu převzít.“

Neprovedení zápisu o zahájení výluky v dopravní dokumentaci řídicím dispečerem

Řídicí dispečer po zahájení výluky neprovedl dokumentaci tohoto úkonu v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace, jak to vyžadoval čl. 404 odst. 12 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1.

- čl. 404 odst. 12 písm. a) vnitřního předpisu SŽ D1:

„Zahájení výluky dokumentuje výpravčí červeně v provozní aplikaci pro vedení dopravní dokumentace (nebo v případě její poruchy v náhradní dopravní dokumentaci)“.

Neohlášení zahájení výluky staničnímu dozorci řídicím dispečerem

Řídicí dispečer zahájení výluky neohlásil staničnímu dozorci přítomnému po dobu výluky v žst. Hoštejn za účelem zjišťování volnosti jízdních cest.

- bod N.2.3 přílohy N vnitřního předpisu SŽ D7/2:

... „zahájení výluky ohlásí výpravčí (resp. dirigující dispečer, dispečer RB) zaměstnanci v obsazené dopravně a OZOV.“.

Neurčení obvodu pro zjišťování volnosti vlakových cest řídicím dispečerem

Řídicí dispečer po zahájení výluky neurčil staničnímu dozorci samostatný obvod pro zjišťování volnosti vlakových cest, jak to vyžadoval čl. 62 Staničního řádu žst. Hoštejn.

- čl. 62 Staničního řádu žst. Hoštejn:

„Staniční dozorce ...

- *z příkazu traťového dispečera CDP Přerov/výpravčího plní při poruchách SZZ úkony související s přípravou jízdní cesty,*
- *nemá přidělen samostatný obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty, ten mu určí traťový dispečer CDP Přerov/výpravčí“...*

Neudělení Příkazu k přípravě vlakové cesty řídicím dispečerem

Řídicí dispečer v čase od zahájení výluky do vystřídání směny neudělil staničnímu dozorci žst. Hoštejn Příkaz k přípravě vlakové cesty, v důsledku čehož nedošlo ke zjišťování volnosti vlakových cest pro jízdy vlaků R 883, Ex 121, Ex 522 a Ex 1000 přes odpojené kolejové obvody výhybek č. 13 a 14 na krasíkovském zhlaví žst. Hoštejn.

- čl. 316 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Tyto musí být provedeny dříve, než výpravčí dovolí jízdu vlaku hlavním návestídem nebo jiným způsobem.“;

- čl. 316 odst. 18 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Zahájit obsluhu staničního zabezpečovacího zařízení pro zamýšlenou vlakovou cestu smí výpravčí v případě, že má ve svém obvodu odpovědnosti splněny podmínky pro stavění vlakové cesty (viz čl. 317 tohoto předpisu).“;

Porušení tohoto ustanovení je třeba dát do souvislosti s nesplněním podmínky uvedené v ustanovení čl. 317 odst. 4 písm. b) vnitřního předpisu SŽ D1:

„Příkazem k přípravě vlakové cesty nařizuje výpravčí zaměstnancům zúčastněným na přípravě vlakové cesty, aby v určených obvodech zjistili volnost vlakové cesty, tj. že není obsazena vozidly (kromě obsazení vozidly vlastního vlaku) a že jsou volné příslušné námezdníky.“;

- čl. 317 odst. 13 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Za včasné vydání správného příkazu k přípravě vlakové cesty všem zaměstnancům, kteří se musí zúčastnit na přípravě vlakové cesty, a za obdržení správného hlášení o provedení přípravy vlakové cesty odpovídá výpravčí.“.

- čl. 58 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z1:

„Obsluhující zaměstnanec musí při činnostech souvisejících s obsluhou zabezpečovacího zařízení vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených vnitřními předpisy SŽDC, ZDD a ostatními DAP. ...“.

Nevedení dopravního deníku řídícím dispečerem

Řídící dispečer po zahájení výluky nevedl náhradní dopravní dokumentaci – dopravní deník, jak to vyžadoval čl. 105 a příloha č. 37 Staničního řádu žst. Hoštejn. V rozporu s bodem C.1.3.5 přílohy C.1.3 vnitřního předpisu SŽ D1 zápisy v dopravním deníku neprováděl současně s hlášením, resp. je neprováděl vůbec. Do dopravního deníku byly tyto chybějící zápisy doplněny až po vystřídání směn řídící dispečerkou denní směny.

- čl. 105 Staničního řádu žst. Hoštejn:

„Při poruše GTN na CDP Přerov, při zavedeném telefonickém dorozumívání nebo při nutnosti provést zápis do dopravního deníku, použije výpravčí k vedení dopravní dokumentace tiskopis dopravní deník, který vede dle předpisu SŽDC D1. V případě telefonického dorozumívání, telefonického hlášení o provedení přípravy vlakové cesty nebo poruše SZZ si výpravčí upraví dopravní deník pro hlášení...“;

- příloha č. 37 Staničního řádu žst. Hoštejn:

„V případě telefonického dorozumívání, telefonického hlášení o provedení přípravy vlakové cesty nebo poruše SZZ si výpravčí upraví dopravní deník...“;

- bod C.1.3.5 přílohy C.1.3 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Výpravčí zapisují stanovené údaje do dopravního deníku podle předtisku...“

...Zápisy v dopravním deníku zapisuje výpravčí současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.“

Neúplné a nepřesné vyplnění písemných odevzdávek služeb v GTN protokolech obsluhy mezi řídícími dispečery

Všechny písemné odevzdávky služeb řídících dispečerů oblasti 2C na sále č. 3 CDP Přerov uskutečněné dne 15. 9. 2022, tj. odevzdávky služeb č. 4106, 4109, 4110 a 4116 (a dále též odevzdávky služeb č. 4080, 4089 a 4097 ze dnů 13. a 14. 9. 2022), provedené elektronicky v aplikaci GTN, nebyly aktualizovány v souladu se vzorem předepsaným v příloze č. 8 vnitřního předpisu SŽ PNDOZ a obsahovaly nepřesnou a zavádějící informaci k výluce trakčního vedení v liché kolejové skupině žst. Hoštejn + 1. TK mezistaničního úseku Hoštejn – Krasíkov, která však byla ukončena již dne 13. 9. 2022 ve 12:55 h. Odevzdávka služby č. 4109 ze dne 15. 9. 2022 neobsahovala důležitý údaj o probíhající výluce v žst. Hoštejn dle ROV č. 23171, etapa C.

- čl. 41 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1:

„V odevzdávce dopravní služby musí být uvedeny všechny skutečnosti, které ovlivňují výkon dopravní služby.“;

- čl. 41 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D1:

„Zaměstnanec odevzdávající dopravní službu je plně odpovědný za správnost a úplnost všech údajů písemné odevzdávky dopravní služby.“;

- čl. 28 vnitřního předpisu SŽDC PNDOZ:

... „Podrobný postup odevzdávky dopravní služby, včetně vzorů, je uveden v příloze č. 8 PNDOZ... V dialogovém okně GTN se vyplňují pouze odchylky od jednotlivých bodů vzoru č. 1 v příloze č. 8 PNDOZ.“ ...;

- příloha č. 8 vnitřního předpisu SŽ PNDOZ:

... „Traťový dispečer končící službu vyvolá manuální obsluhou aplikace GTN okno Odevzdávka služby ..., které je administrátorem předepsáno. V něm provede aktualizaci předvyplněných údajů ve všech bodech a dále zde uvede všechny podstatné okolnosti a důležité údaje týkající se výkonu dopravní služby, provede výběr příjmení obou zúčastněných zaměstnanců a odevzdávku potvrdí tlačítkem „Uložit rozepsané“. Poté ze čtečky karet vyjme svoji PIK.“ ...

Nedůkladná příprava výluky zodpovědnými zaměstnanci

Zaměstnanci provozovatele dráhy zúčastnění na přípravě výluky, konkrétně při zpracování a schvalování ROV č. 23171, ze dne 16. 8. 2022, č.j.: 25804/2022-SŽ-OR OVA-NŘP, v jeho části 6 a) „Provozní a dopravní opatření“ týkající se etap A a C dopravnímu zaměstnanci nepřesně určili obvod odpovědnosti pro zjišťování volnosti jízdních cest. V části „9. Zpravování doprovodu vlaku“ stejného ROV pak neuvedli opatření k etapám B a C.

- čl. 5 odst. 1 vnitřního předpisu SŽ D7/2:

„Důkladná příprava a plánování výluk je zásadní předpoklad pro zajištění realizace výluk, včetně bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy v místě omezení kapacity dráhy.“;

- čl. 41 odst. 5 vnitřního předpisu SŽ D7/2:

„Hlavní zpracovatel VR (zpracovatel ROV A) zkontroluje údaje v žádosti o VR. V případě, že je kompletní a jednotlivé body jsou navzájem v souladu, převede ji jako základ pro tvorbu nového VR. Pokud žádost o VR obsahuje nedostatky, vrátí ji objednateli k přepracování...“.

Za nekvalitní zpracování ROV dle čl. 41 odst. 16 a 17 vnitřního předpisu SŽ D7/2 odpovídá hlavní zpracovatel výlukového rozkazu (zaměstnanec úseku náměstka ředitele Oblastního ředitelství Ostrava pro řízení provozu) a dílčí zpracovatel (zaměstnanec subjektu zúčastněného na zajištění provozuschopnosti dráhy, na provozování dráhy a drážní dopravy, odpovědný za zpracování a dodání požadovaných opatření pro zpracování výlukového rozkazu – v daném případě dle čl. 6 a) ROV č. 23171 technolog Provozního obvodu Olomouc). Za nesprávné provedení věcné kontroly zpracovaného VR před jeho vydáním odpovídá náměstek ředitele Oblastního ředitelství Ostrava.

Roztříštěnost technologických postupů pro činnost výpravčích při zahajování předpokládané výluky

Jeden ze způsobů vyrozumívání o zahájení výluky výpravčími je nepřehledně uveden jen ve složité konstrukci upravující širší vztahy v příloze N.2.3 na konci vnitřního předpisu SŽ D7/2, přičemž v čl. 404 vnitřního předpisu SŽ D1 (přestože se jeho odst. 8 věnuje i stanicím s DOZ) zcela nelogicky chybí. Jednotlivé kroky a způsob této činnosti nejsou jednotné, jsou uvedeny roztříštěně ve dvou různých dokumentech, což je v rozporu s odpovídajícími ustanoveními systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy, aby příslušné bezpečnostní informace byly přesné, úplné, jednotné, snadno srozumitelné,

odpovídajícím způsobem aktualizované. V rámci přehlednosti a srozumitelnosti vnitřních předpisů je žádoucí činnost výpravčích při zahajování předpokládané výluky sjednotit na jednom místě, přičemž takové změny lze docílit úpravou odst. 8 anebo doplněním nového odstavce v čl. 404 vnitřního předpisu SŽ D1.

- Systém zajišťování bezpečnosti, zpracovaný v dokumentu „Shrnutí manuálu systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy u Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, č.j.: 50161/2017-SŽDC-GR-018:

„bod P. Postupy a vzory pro dokumentování bezpečnostních informací a stanovení postupu pro kontrolu nastavení nejdůležitějších bezpečnostních informací:

Postupy pro zajištění toho, aby všechny příslušné bezpečnostní informace byly přesné, úplné, jednotné, snadno srozumitelné, odpovídajícím způsobem aktualizované a řádně zdokumentované.

Nezbytným prvkem při budování systému managementu bezpečnosti a následně při jeho udržování je systém dokumentování všech bezpečnostních činností a procesů provozovatele dráhy. Jde o soubor povinných dokumentovaných postupů a povinných záznamů, které jsou z hlediska bezpečnosti provozování dráhy pro organizaci důležité a významné. Bezpečnostní informace je taková informace o stavu železniční dopravní cesty, která má vliv na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Jsou to zejména stavy, kdy je zjištěna, pozorována nebo předpokládána situace, kdy dochází k odchylce od normového stavu s vlivem na provozování dráhy a drážní dopravy...“.

Dopravce ČD:

Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy a řídit se pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy. Dále je dopravce mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídili DV jen ze stanoviště, ze kterého mají nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozorovali trať a návěsti a jednali podle zjištěných skutečností a za jízdy nepřekročili nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost. Strojvedoucí vlaků Ex 512 i Os 3775 při jízdě splnili všechny předepsané povinnosti a nepřekročili nejvyšší povolenou rychlost.

Při šetření **nebylo zjištěno** porušení úloh a povinností dopravce **v příčinné souvislosti se vznikem MU**. Bylo však zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU**:

Použití DV nevybaveného technickými prostředky k jeho samočinnému zastavení

Dopravce ČD při provozování drážní dopravy, vlaků Ex 512 a Os 3775 použil DV, jehož technické prostředky neumožňovaly v případě povelu vlakového radiového zařízení vydaného provozovatelem dráhy v síti GSM-R jejich samočinné zastavení. Tento povel nebyl v daném případě provozovatelem dráhy vydán.

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

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

- § 71 odst. 5 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Dopravce je povinen použít pro provoz na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos drážní vozidlo vybavené kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení; umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k samočinnému zastavení drážního vozidla, musí být drážní vozidlo vybaveno technickými prostředky pro jeho realizaci.“

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

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

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

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

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

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

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

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

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

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

Při šetření byly zjištěny faktory související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů (podrobnosti viz kap. 2.6 a 2.8 ZZ).

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

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

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

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

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

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

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

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

4.3.2 Pracovní faktory

Řídící dispečerka

Řídící dispečerka nastoupila denní směnu na sále č. 3 CDP Přerov dne 15. 9. 2022 v 7:31 h. Při nástupu měla oproti plánu služeb zpoždění v délce 90 minut.

Před směnou čerpala týdenní dovolenou, dle jejího vyjádření se při nástupu na směnu cítila v pořádku, byla střízlivá a odpočatá.

Řídící dispečer

Řídící dispečer nastoupil noční směnu na sále č. 3 CDP Přerov dne 14. 9. 2022 v 18:00 h jako druhou noční směnu po sobě. Ve směně setrval do 15. 9. 2022 7:31 h, čímž došlo k překročení maximální délky plánované směny (13 h) stanovené nařízením vlády č. 589/2006 Sb. o 31 minut.

Provozovatel dráhy sice v ustanovení čl. 40 odst. 4 vnitřního předpisu SŽ D1 ukládá zaměstnancům v případě potřeby povinnost setrvat v dopravní službě i mimo stanovený rozvrh směn, tato povinnost je však omezena na mimořádné situace (např. živelné pohromy), přičemž nesmí odporovat právním předpisům. V daném případě nebyly podmínky pro aplikaci uvedeného ustanovení vnitřního předpisu SŽ D1 naplněny.

Řídící dispečer čerpal mezi dvěma směnami nepřetržitý odpočinek v délce více než 11 h, což bylo v souladu s § 14 nařízení vlády č. 589/2006 Sb. Nepřetržitý odpočinek v týdnu v délce trvání alespoň 35 hodin dle § 92 zákona č. 262/2006 Sb. byl rovněž dodržen. Fyzickou a psychickou pohodu zaměstnance při nástupu na noční směnu se nepodařilo zjistit, neboť ten ve věci odepřel podat vysvětlení.

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

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

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

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

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

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

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

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

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

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

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

V systému bezpečnosti provozovatele dráhy a v systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

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

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

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

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

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

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

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI eviduje od roku 2017 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem 16 obdobných MU, kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku po nesprávně postavené vlakové cestě a jízdě na kolej obsazenou jiným DV bez vzniku následné srážky nebo vykolejení.

V uvedeném období DI šetřila celkem 5 obdobných MU:

- ze dne 11. 3. 2019 v [žst. Most nové nádraží](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Pn 62502 ze SK č. 37 v obvodu St. 1 na SK č. 91 v obvodu St. 5 na kolej obsazenou stojícím posunovým dílem. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo neukončení rušícího posunu a nezjištění volnosti vlakové cesty pro jízdu vlaku Pn 62502;
- ze dne 18. 7. 2018 v [žst. Svor](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku R 1101 na 1. SK obsazenou vlakem Os 6000. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo dovolení vjezdu vlaku R 1101 po vlakové cestě nezamýšleně postavené na 1. SK obsazenou vlakem Os 6000;
- ze dne 1. 7. 2018 v [žst. Veselí nad Moravou](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Sp 1724 po chybně postavené vlakové cestě na 1. TK obsazenou protijedoucím vlakem Sp 1721. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla chybně postavená vlaková cesta pro vlak Sp 1724;
- ze dne 15. 2. 2018 v [žst. Praha-Horní Počernice](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 5815 na 2. SK proti odjíždějícímu vlaku Os 5810. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla jízda vjíždějícího vlaku Os 5815 na jinou kolej, než pro něj byla určena, proti současně odjíždějícímu vlaku Os 5810;
- ze dne 12. 6. 2017 v [žst. Český Brod](#), kde došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 8610 na Přivolávací návěst směrem na TK obsazenou vlakem Ex 1359. Bezprostřední příčinou vzniku MU byl odjezd vlaku Os 8610 na přivolávací návěst po výpravčím nesprávně postavené vlakové cestě směrem na 1. TK, kde již stál vlak Ex 1359.

Na základě výsledků šetření MU v [žst. Český Brod](#) DI vydala a zveřejnila ZZ, ve které DÚ doporučila přijetí odpovídajících opatření směřujících k realizaci níže uvedených bezpečnostních doporučení:

- barevně rozlišit nebo zvýraznit na monitoru s reliéfem kolejiště obdobných (i budoucích) zabezpečovacích zařízení skutečnost nebo prvek, který není pod kontrolou zabezpečovacího zařízení v souladu s informací na rizikové stránce za situace, kdy zadáním potvrzovací sekvence nebude splněno zadání obsluhy, požadavek nebude zabezpečovacím zařízením akceptován a zamýšlená jízdní cesta nebude postavena dle zadání obsluhy do ZPC SZZ;
- při zpracování ROV pro výluky na více dní v závislosti na možnostech zabezpečovacího zařízení vždy provádět takové technické a administrativní úpravy, aby byla minimalizována povinnost obsluhy zabezpečovacího zařízení uskutečňovat jízdy na PN.

Smyslem výše uvedeného bezpečnostního doporučení bylo:

- změnit stávající stav, kdy není informace o nesplněných podmínkách z rizikové stránky žádným způsobem přenášena na monitor s reliéfem kolejiště, který obsluhující zaměstnanec sleduje většinu času, a tím dosáhnout zvýšení bezpečnosti v řízení drážní dopravy, resp. zabránit vzniku obdobných MU;
- obecně minimalizovat počet nouzových povelů – jízd na PN zejména během vícedenních výluk, a tím dosáhnout zvýšení bezpečnosti v řízení drážní dopravy, resp. zabránit vzniku obdobných MU.

Za účelem ověření, zda bylo bezpečnostní doporučení uvedené v prvním bodě ZZ k MU Český Brod provozovatelem dráhy SŽ aplikováno do praxe, byl DI dne 15. 2. 2023 na pracovišti SŽ, CDP Přerov proveden ověřovací pokus. V průběhu ověřovacího pokusu

byla na cvičném ZPC JOP provedena simulace obsluhy SZZ při odjezdu vlaku Ex 512 postavením nouzové vlakové cesty (na PN) ze 2. SK žst. Hoštejn směrem na 2. TK do žst. Krasíkov. Po zadání nouzové vlakové cesty pro odjezd vlaku došlo na levém monitoru ZPC JOP k vyvolání okna probíhající rizikové funkce s výpisem kontrolovaných podmínek nesplněných pro zadanou vlakovou cestu (upozorňujícího mj. i na nesprávnou polohu výhybek č. 15 a 16 a obsazené kolejové úseky V13 a V14), a tyto prvky s nesplněnými podmínkami se v reliéfu kolejiště zvýraznily přerušovaným červeným podbarvením. Došlo tedy k podbarvení všech prvků zobrazených na rizikové stránce, a to do doby, než bylo potvrzovací sekvencí „asdf, Enter“ potvrzeno splnění nesplněných podmínek náhradním způsobem.

Provedeným ověřovacím pokusem bylo zjištěno, že provozovatel dráhy SŽ sice zavedl do praxe bezpečnostní doporučení uvedené v prvním bodě ZZ k MU Český Brod, ale ne zcela dle původního záměru zamýšleného DI, kterým bylo zprostředkovat upozornění osob řídících drážní dopravu na situaci, kdy zamýšlená jízdní cesta nebude postavena dle jejich požadavku (tj. bude dovolena jízda na jinou kolej či trať, než bylo zvoleno), a to grafickým zobrazením příslušných prvků (typicky výhybek) na monitoru s reliéfem kolejiště (tj. nad rámec výpisu nesplněných podmínek na rizikové stránce, kde může dojít z důvodu rutiny k přehlédnutí této závažné informace mezi dalšími nesplněnými podmínkami, které se dlouhodobě opakují).

V předmětné směně byly totiž traťové dispečerce na rizikové stránce i v reliéfu kolejiště opakovaně zobrazovány nesplněné podmínky:

- kolejová výluka na výhybce č. 12;
- obsazený kolejový úsek V13-14;

které v reliéfu dohromady zabíraly 6, resp. 13 políček v závislosti na zobrazení přehledového reliéfu, resp. detailního reliéfu (detailu stanice).

Při konkrétní obsluze před vznikem MU k nim přibýly navíc nesplněné podmínky:

- nesprávná poloha výhybky 16;
- nesprávná poloha výhybky 15;
- bloková podmínka nezavedena (v 2. TK mezi žst. Hoštejn a Krasíkov);

které v reliéfech dohromady zabíraly navíc 5 políček (po jednom každá výhybka a 3 políčka šipky traťového souhlasu).

V předmětné oblasti krasíkovského zhlaví tedy pouze přibýlo několik dalších políček zvýrazněných přerušovaným červeným podbarvením, na které byla traťová dispečerka už z předchozích obsluh zvyklá.

Byť se jedná pouze o jakousi grafickou nadstavbu, pomůcku, která má obsluhujícího zaměstnance upozornit, a v žádném případě ho nezavazuje povinnosti zkontrolovat vždy všechny nesplněné podmínky vypsané na rizikové stránce, její přínos měl být primárně ve výraznějším upozornění na nesplnění zadaného povelu v situaci, kdy při rutinním opakování zdánlivě totožné situace vyžadující použití rizikové funkce pozornost zaměstnance přirozeně klesá. Tento cíl nebyl evidentně naplněn, a bylo tedy třeba se danou problematikou opětovně zabývat.

Analýzou stávajícího stavu bylo zjištěno, že může být v některých provozních situacích výhodné graficky upozorňovat i na další prvky (např. obsazený kolejový obvod, traťový

souhlas). Pečlivému obsluhujícímu zaměstnanci grafické upozornění v reliéfu umožňuje i rychlejší orientaci v situaci a nabízí se i možnost porovnávat jednotlivé řádky z rizikové stránky (bezpečného zobrazení) s grafickým zobrazením prvků v reliéfu kolejiště. Na druhou stranu opakované zobrazování více prvků posiluje rutinu a situace, kdy se pak náhle přerušované podbarvuje o políčko více, není na první pohled zřetelná. Proto DI navrhuje v závěrech této ZZ bezpečnostní doporučení nová.

První směřuje ke znemožnění postavení obsluhujícím zaměstnancem zadané nouzové vlakové cesty, která by vedla k jízdě vlaku na jinou než obsluhujícím zaměstnancem zvolenou kolej nebo k jízdě drážních vozidel proti sobě na téže koleji.

Druhé směřuje analogicky ke znemožnění postavení vlakové cesty na kolej, na kterou je zároveň postavena protisměrná nouzová vlaková cesta nebo nouzová posunová cesta.

S ohledem na dobu trvání vývoje a schvalovacího procesu je pak s ohledem na rutinu u těchto zařízení doporučeno do doby realizace prvního výše uvedeného bezpečnostního doporučení zvážit modifikaci stávajícího stavu spočívající v nastavení prioritizace zobrazení na ZPC JOP tak, že by během zobrazení rizikové stránky v reliéfu kolejiště nebyly zvýrazněny přerušovaným červeným podbarvením takové prvky z této rizikové stránky, které jsou označeny varovným štítkem (zavádí a ruší se povel „STIT“) nebo štítkem kolejové výluky (zavádí a ruší se povel „VYL“), a obsluhující zaměstnanec je tak na ně již jiným způsobem upozorňován (obsluhující zaměstnanec tyto prvky označil s vědomím nutnosti u nich zajišťovat splnění nesplněných podmínek náhradním způsobem).

Splnění bezpečnostního doporučení uvedeného ve druhém bodě citované ZZ nebylo při šetření MU Hoštejn zkoumáno, neboť se v tomto případě jednalo o krátkodobou výluku v délce trvání kratší než 3,5 h.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- povolení jízdy vlaku Ex 512 na přivolávací návěst po nesprávně postavené nouzové vlakové cestě ze 2. staniční koleje železniční stanice Hoštejn směrem na 1. traťovou kolej do železniční stanice Krasíkov obsazenou protijedoucím vlakem Os 3775.

Přispívající faktor mimořádné události:

- nezrušení nouzových závěrů výhybek č. 15 a 16 v železniční stanici Hoštejn přestavených do odbočného směru po předchozí jízdě vlaků.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

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

Causal factor:

- permission to drive for train No. 512 at Hoštejn station at the calling-on signal along an incorrect train route from 2. station track towards the 1. track line to Krasíkov station occupied by the oncoming regional passenger train No 3775.

Contributing factor:

- failure to cancel the emergency locking of switches No. 15 and 16 at Hoštejn station placed in the turning direction after the previous train ride.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ, CDP Přerov, přijal po vzniku MU následující opatření:

- „*Porušení předpisů Správy železnic bylo s odpovědným zaměstnancem řešeno v rámci pracovního právního vztahu;*
- *Neprodleně byl vydán Příkaz ředitele CDP č. 2/2022 k používání a kontrole stavění nouzových jízdních cest. Tento Příkaz byl změnou číslo 4 zařazen do Pokynu ředitele CDP č. 3/2019 - Kontrolní činnost na úseku řízení provozu;*
- *Zažádal o změnu ZTP-JOP, duplicitní potvrzení vybraných rizikových podmínek, které mohou mít zásadní vliv na bezpečnost provozu (nesprávná poloha výhybky, přejezd v anulaci, porušení podmínek jízdních cest;*
- *Na týdenní bázi zpracovává přehled plánovaných výluk, u kterých je předpokládáno použití Přivolávací návěsti. Zaměstnanci provádějící kontrolní činnost na základě tohoto přehledu provádí namátkovou kontrolu dopravní služby s důrazem na správnou obsluhu SZZ;*
- *Pravidelně prověřuje a připomínkuje nutnost použití Přivolávací návěsti u plánovaných výluk ve zpracovaných nebo vydaných Rozkazech o výluce;*
- *Do pravidelného školení traťových dispečerů v termínu 24. 10. 2022 – 24. 11. 2022 bylo opětovně zařazeno praktické školení z funkce GSMR-STOP;*
- *Traťoví dispečeré CDP Přerov byli s průběhem, následky a porušením předpisových ustanovení při MU seznámeni při pravidelném školení v termínu 24. 10. 2022 – 24. 11. 2022.“*

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

Drážní úřad nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

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

- violation of IM regulations was solved with the responsible employee within the scope of the employment-legal relationship;
- it was issued the CDP Director's Order No. 2/2022 to use and control of the emergency train routes. The order was included in CDP Director's Instruction No. 3/2019 - Control activity in the traffic management section by amendment number 4;

- the IM requested for a change of the ZTP-JOP, a duplicate confirmation of selected risk conditions that can have a major impact on traffic safety (incorrect position of the switch, level crossing in cancellation, violation of train routes conditions;
- the IM processes an overview of planned track possession for which is expected the use of the calling-on signal on a weekly basis. Based on this overview, the employees perform a random control activities of the transport service with an emphasis on the correct operation of SZZ;
- regularly reviews and reminds of the need to use the calling-on signal for planned track possessions in processed or issued track possession orders;
- practical training from the GSMR-STOP function was included again in the regular training of track dispatchers in the period from 24.10.2022 to 24.11.2022;
- track dispatchers of CDP Přerov will be informed about the progress, consequences and violation of IM regulations at occurrence during regular training in the period from 24.10.2022 to 24.11.2022.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

The NSA did not take any measures.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- nevyužití funkce G-STOP řídící dispečerkou po zjištění nesprávného směru jízdy vlaku Ex 512;
- neúplný zápis údajů do dopravního deníku řídící dispečerkou;
- fiktivní písemná odevzdávka služby č. 4106 řídících dispečerů oblasti 2C ;
- neprovedení zápisu o zahájení výluky v dopravní dokumentaci řídícím dispečerem;
- neohlášení zahájení výluky staničnímu dozorcí řídícím dispečerem;
- neurčení obvodu pro zjišťování volnosti vlakové cesty řídícím dispečerem;
- neudělení Příkazu k přípravě vlakové cesty řídícím dispečerem;
- nevedení dopravního deníku řídícím dispečerem;
- neúplné a nepřesné vyplnění písemných odevzdávek služeb v GTN protokolech obsluhy mezi řídícími dispečery;
- překročení maximální délky doby služby řídícím dispečerem;
- nedůkladná příprava výluky zodpovědnými zaměstnanci.

U dopravce ČD:

- nasazení DV nevybavených technickými prostředky k jejich samočinnému zastavení při provozování v rádiové síti GSM-R u vlaků Ex 512 a Os 3775.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- failure to use of the G-STOP function by the track dispatcher after detecting the incorrect direction of movement of train No. 512;
- incomplete record of data to the train record book by the chief dispatcher;
- fictional written submission of service No. 4106 of chief dispatchers of area 2C;
- failure to record about the start of the track possession in the transport documentation by chief dispatcher;
- failure to notify about the start of the track possession to the station supervisor by chief dispatcher;
- failure to determine the circuit for detection the availability of the train route by the chief dispatcher;
- failure to issue the order to prepare a train route by the chief dispatcher;
- failure to keep a train record book by the chief dispatcher;
- incomplete and inaccurate completion of written service submissions in GTN protocols between the chief dispatchers;
- exceeding the maximum length of service time by the chief dispatcher;
- inadequate preparation of the track possession by responsible employees.

At the railway undertaking ČD:

- the rolling stocks of trains No. 512 and No. 3775 were not equipped with technical system that ensure their automatic stop when operating in the GSM-R radio network.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Drážnímu úřadu:

v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí vlastních opatření směřujících k realizaci níže uvedených bezpečnostních doporučení:

- v přiměřeném časovém horizontu (s ohledem na dobu trvání vývoje a schvalovacího procesu) zajistit u staničních zabezpečovacích zařízení ovládaných prostřednictvím jednotného obslužného pracoviště znemožnění postavení obsluhujícím zaměstnancem zadané nouzové vlakové cesty a informování o podmínkách bránících postavení nouzové vlakové cesty (např. štítkem upozorňujícím na chybnou obsluhu), a to v případech, kdy by mělo dojít:
 - k jízdě vlaku na jinou než obsluhujícím zaměstnancem zvolenou kolej nebo
 - k jízdě drážních vozidel proti sobě na téže koleji,
 - popř. i v dalších odůvodněných případech na základě analýzy provedené provozovatelem dráhy (např. kdyby mělo drážní vozidlo dojet k železničnímu přejezdu dříve, než uplyne přibližovací doba);
- jako adekvátní doplnění předchozího bezpečnostního doporučení pro opačnou posloupnost stavění jednotlivých cest současně zajistit u těchto zařízení

znemožnění postavení vlakové cesty na kolej, na kterou je zároveň postavena protisměrná nouzová vlaková cesta nebo nouzová posunová cesta;

- do doby realizace prvního výše uvedeného bezpečnostního doporučení zvážit u těchto zařízení nastavení prioritizace zobrazení na zadávacím počítači jednotného obslužného pracoviště tak, aby během zobrazení rizikové stránky v reliéfu kolejí nebyly zvýrazněny přerušovaným červeným podbarvením takové prvky z této rizikové stránky, které jsou označeny varovným štítkem (zavádí a ruší se povel „STIT“) nebo štítkem kolejové výluky (zavádí a ruší se povel „VYL“), a obsluhující zaměstnanec je tak na ně již jiným způsobem upozorňován (obsluhující zaměstnanec tyto prvky označil s vědomím nutnosti u nich zajišťovat splnění nesplněných podmínek náhradním způsobem);
- zajistit u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace:
 - úpravu znění čl. 404 vnitřního předpisu SŽ D1 o doplnění textu ukládajícího výpravčímu oprávněnému k zahájení výluky na tratích a v dopravních dálkově řízených s DOZ povinnost ohlásit zahájení výluky též výlukou dotčeným zaměstnancům dopravní služby v obsazených dopravních;
 - přijetí takového opatření, které zamezí neoprávněnému používání zaměstnaneckých personálních identifikačních karet (tedy bezpečnostního prvku nezbytného pro obsluhu zabezpečovacího zařízení) jinými osobami než jejich držiteli.

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- in a reasonable time (with regard to the duration of the development and approval process) ensure, for station interlocking plant controlled through a unified service workplace, that the operator cannot set up the specified emergency train route and inform about the conditions preventing the creation of the emergency train route (e.g. with a label warning about incorrect operation), in cases where:
 - to movement of train on an other track than operating employee selected or,
 - to movement a rolling stocks against to each other on the same track,
 - or also in other justified cases based on the analysis carried out by the IM (e.g. when the rolling stock should arrive to the level crossing before the approach time expires);
- to ensure at the same time for these devices prevent the creation of a train route on a track on which is also create an opposite emergency train route or an emergency shunting route as an adequate addition to the previous safety recommendation for the opposite sequence of creation of train routes;
- until the implementation of the first safety recommendation mentioned above, for these devices, to consider setting the display priority on the entry computer of the unified service workplace so that during the display of the risk page in the relief of trackage were not highlighted with a dashed red tint such elements from this risk page which are marked with a warning label (introduce and cancel by the command

„STIT“) or with a track possession label (introduce and cancel by the command „VYL“) and the serving employee is alerted in a different way (the serving employee marked these elements with the knowledge of the need to ensure fulfillment of the unfulfilled conditions in an alternative way);

- to ensure at IM (Správa železnic, státní organizace):
 - to amend wording of Article 404 of the internal regulation SŽ D1 about the addition of the text imposing the authorized station dispatcher to start a track possession on lines and in operating points remotely controlled with remote control of interlocking plant the obligation to announce the start of the track possession also to the employees of the transport service affected by the track possession in occupied operating points;
 - to adopt of a measure which prevents the unauthorized use of employee personal identification cards (i.e. a security element necessary for the operation of the interlocking plant) by persons other than holders of this cards.

V Brně dne 29. srpna 2023

Mgr. Bc. Marek Hubík v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

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

PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Pohled směrem na krasíkovské zhlaví žst. Hoštejn s odjezdovými návěstidly L1, L2, L3 a L4 ze směru od výpravní budovy. Zdroj: DI



Obr. č. 4: Pohled na výhybky č. 15, 16 na krasíkovském zhlaví žst. Hoštejn v době po MU před zrušením nouzového závěru. Zdroj: SŽ