Česká republika
The Czech Republic

DRÁŽNÍ INSPEKCE

The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nezajištěná jízda a následná nedovolená jízda vlaku Os 5935 na vyloučenou 1. traťovou kolej ze železniční stanice Leština u Světlé ve směru do železniční stanice Světlá nad Sázavou

Středa, 9. ledna 2019

Accident and incident investigation report

Unsecured ride of the regional passenger train No. 5935 onto the excluded first track line with its consequent unauthorized movement from Leština u Světlé station in the direction to Světlá nad Sázavou station

Wednesday, 9th January 2019

č. j.: 6-93/2019/DI

ČR – Drážní inspekce
IČ: 75009561

Těšnov 1163/5
110 00 Praha 1

http://www.dicr.cz
mail@dicr.cz

ID DS: vi6aigp
tel.: +420 736 521 003

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

1 SHRNUTÍ

Zdroj: Drážní inspekce

Skupina události: incident.

Vznik události: 9. 1. 2019, 9.01 h.

Popis události: nezajištěná jízda vlaku Os 5935 ze železniční stanice Leština u Světlé a následná nedovolená jízda za přenosné návěstidlo „Stůj“ na vyloučenou 1. traťovou kolej ve směru do železniční stanice Světlá nad Sázavou, s jízdou přes otevřený přejezd P3696 v km 247,933.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n., železniční stanice Leština u Světlé, staniční kolej č. 1, km 251,017.

Zúčastněni: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 5935).

Následky: 0 usmrcených, 0 zraněných;
celková škoda 0 Kč.

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- postavení vlakové cesty pro vlak Os 5935 ze železniční stanice Leština u Světlé směrem k železniční stanici Světlá nad Sázavou na vyloučenou 1. traťovou kolej.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- nepoužití předepsané mechanické pomůcky na dobu výluky, zajišťující nemožnost nesprávné obsluhy (nechtěného či mylného stlačení či povytažení) tlačítka na ovládacím pultu staničního zabezpečovacího zařízení výpravčí železniční stanice Leština u Světlé.

Přispívajícím faktorem mimořádné události v pokračování nehodového děje bylo:

- nereagování strojvedoucího vlaku Os 5935 na návěst „Stůj“ přenosného krycího návěstidla a následné pokračování v jízdě po vyloučené 1. traťové koleji přes otevřený přejezd P3696.

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy výpravčí železniční stanice Leština u Světlé, které stanovují povinnost na dobu výluky zajistit upamatovávací pomůckou ovládací prvky, aby nemohla být dovolena jízda vozidel na vyloučenou kolej, zakrytí tlačítek stavění vlakových cest a výměnových řadičů červenými krytkami.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

Grade: an incident.

Date and time: 9th January 2019 9:01 (8:01 GMT).

Occurrence type: an uncontrolled movement.

Description: the unsecured ride of the regional passenger train No. 5935 from Leština u Světlé station and its consequent unauthorized movement behind the signal "Stop" onto the excluded first track line in the direction to Světlá nad Sázavou station and through the open level crossing No. P3696,

Type of train: the regional passenger train No. 5935.

Location: Leština u Světlé station, the station track No. 1, km 251,017.

Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the passenger train No. 5935).

Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 0,-.

Direct cause:

- the train route for the train No. 5935 was made from Leština u Světlé station towards to Světlá nad Sázavou station onto the excluded first track line.

Contributory factor:

- non-use of the prescribed mechanical tool which ensures impossibility of the improper operation (unwilling or erroneous pressing or pulling up) of the button on the control desk of the station interlocking equipment by the dispatcher of Leština u Světlé station at the time of the track possession.

Contributory factor of the continue incident action:

- failure of the train driver of the train No. 5935 to respond to the signal "Stop" given by the portable protection signal and the following continuous ride of the train No. 5935 onto the excluded first track line through the open level crossing No. P3696.

Underlying cause:

- failure to comply with the technological procedures of the IM by the station dispatcher of Leština u Světlé station, which determine the obligation to ensure the controlling elements by the mechanical tool (covering up the buttons of the route setting and manual point switch by the red cups), so that the ride of the rolling stocks could not be allowed onto the excluded track, during the track possession.

Root cause: none.

Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRNUTÍ....3
SUMMARY....5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI....11
2.1 Mimořádná událost....11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události....11
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby....11
2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření....13
2.2 Okolnosti mimořádné události....14
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci....14
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel. 15
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)....15
2.2.4 Použití komunikačních prostředků....15
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti....16
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů 17
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů....17
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda....18
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru....18
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku....18
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí....18
2.4 Vnější okolnosti....18
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje....18
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH....18
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)....18
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu 18
3.1.2 Jiní svědci....23
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti....23
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů....23
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků....24
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky....24
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy....25
3.3 Právní a jiná úprava....25
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie....25
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy....26
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení....27
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické

zaznamenávání dat....27
3.4.2 Součásti dráhy....27
3.4.3 Sdělovací a informační zařízení....27
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat....27
3.5 Dokumentace o provozním systému....28
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy....28
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení....31
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události....31
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky....32
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události....32
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu....32
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání....32
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru....33
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY....34
4.1 Konečný popis mimořádné události....34
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3....34
4.2 Rozbor....34
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb....34
4.3 Závěry....37
4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení....37
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou....37
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti....38
4.4 Doplňující zjištění....38
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách....38
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ....38
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata 38
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ....39
7 PŘÍLOHY....40

Seznam použitých zkratek a symbolů

AB	automatický blok
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DK	dopravní kancelář
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
EDD	elektronický dopravní deník
GSM-R	neveřejná železniční mobilní telekomunikační síť GSM
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičská záchranná služba
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
MUV	motorový univerzální vůz
MVTV	montážní vůz trakčního vedení
OŘ	Oblastní ředitelství
OZOV	odpovědný zástupce objednatele výluky
PČR	Policie České republiky
PMD	posun mezi dopravnami
PO	Provozní obvod
Pv	písemný rozkaz „Příkaz vlaku“
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
ROV	rozkaz o výluce
RZZ	reléové zabezpečovací zařízení
ŘV	řídicí vůz
SHV	speciální hnací vozidlo
SK	staniční kolej (staniční koleje)
SSZT	správa sdělovací a zabezpečovací techniky
ST	správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej (traťové koleje)
TO	traťový okrsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
VR	výlukový rozkaz
ZPŘS	zaměstnanec pro řízení sledu
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratek použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 9. 1. 2019.

Čas: 9.01 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n.

Místo: trať 324 Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n., železniční stanice Leština u Světlé, 1. SK, km 251,017 (počátek MU, nezajištěná jízda).

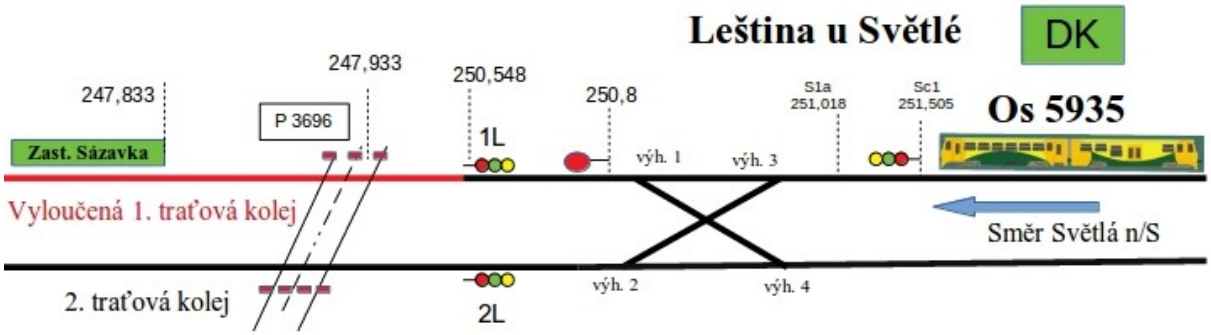
GPS: 49°45'17.258"N 15°23'46.795"E.

Obr. č. 1: Pohled na reléový pult v žst. Leština u Světlé Zdroj: DI

2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby

Dne 9. 1. 2019 v 7.45 h zahájil výpravčí žst. Světlá nad Sázavou (dále také Světlá) na základě zmocnění výluku první traťové koleje mezi žst. Světlá a žst. Leština u Světlé (dále také Leština). Výpravčí žst. Leština po provedení úkonů spojených se zahájením

výluky umístila na ovládací pult štítek s nápisem „Výluka“. Na další upamatovávací pomůcky (tzv. kloboučky, které se nasazují na ovládací tlačítko, aby zabránily chybné obsluze SZZ) zapomněla. V 9.00 h přijel do žst. Leština vlak Os 5935, který jel ze žst. Čáslav do žst. Havlíčkův Brod. Při přípravě odjezdové vlakové cesty pro vlak Os 5935 ze žst. Leština do žst. Světlá výpravčí postavila vlakovou cestu na 1. vyloučenou TK i přesto, že v aplikaci EDD byla uvedena 2. TK. Po výpravě vlaku, která je v žst. Leština uskutečněna návěstidlem, se strojvedoucí Os 5935 rozjel na dovolující znak na návěstidle Sc1 a S1a a pokračoval v jízdě. V km 250,800 minul přenosné návěstidlo s návěstí „Stůj“, které bylo umístěno na příhradové trakční podpěře, a pokračoval dál přes otevřený přejezd P3696 v km 247,933 až na zastávku Sázavka v km 247,833. Zde se dozvěděl od zaměstnanců ST Jihlava, kteří tam uklízeli nástupiště od sněhu, že je na vyloučené koleji. V 9.06 h byl o této skutečnosti informován také od výpravčí žst. Leština.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU Zdroj: DI

Ohledání místa MU se Drážní inspekce nezúčastnila, neboť o zahájení šetření mimořádné události bylo rozhodnuto dodatečně (viz bod 2.1.3 ZZ).

Ohledáním místa MU dne 9. 1. 2019 v čase od 10:30 h do 14:00 h bylo provozovatelem dráhy mj. zjištěno:

- místo vzniku MU leží v železniční stanici Leština, na staniční koleji číslo 1a, v km 251,018;
- kolej č. 1a je před místem vzniku MU vedena v pravostranném oblouku o poloměru 279 m, kolej je vedena na společném tělese s kolejí č. 2a;
- za místem vzniku MU leží kolejová spojka z koleje č. 1a směrem na záhlaví 2. TK směr žst. Světlá. Ve spojce leží výhybky č. 3 v km 251,017 a č. 2 v km 250,937;
- výměna výhybky č. 3 byla přestavena v poloze do přímého směru, to je na záhlaví 1. TK směr žst. Světlá;
- vpravo od 1. SK se nacházelo v km 251,505 cestové návěstidlo Sc1 a vpravo od 1. SK v km 251,018 je odjezdové návěstidlo S1a;
- vlak Os 5935 nebyl poškozen a byl označen předepsanými návěstmi;
- vlak Os 5935 definitivně zastavil na zastávce Sázavka přibližně v km 247,850;
- v době dodatečného ohledání DV v žst. Havlíčkův Brod bylo zjištěno, že vlak Os 5935 byl tvořen motorovou jednotkou Regionova. Jednotka jela v době vzniku

MU v čele řídicím vozem 95 54 59 14 113-6 a zadní část tvořil motorový vůz 95 54 58 14 113-7;

- stanoviště strojvedoucího v řídicím voze bylo vybaveno elektronickým rychloměrem, stažení dat a jejich vyhodnocení provedl dopravce;
- na stanovišti strojvedoucího byla zajištěna vlaková dokumentace;

Obr. č. 3: Pohled na DV v žst. Havlíčkův Brod Zdroj: DI

- byla ohledána vnitřní i vnější část zabezpečovacího zařízení v žst. Leština, která je vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením AŽD 71. Ovládací a indikační pult byl umístěn v dopravní kanceláři;
- v době ohledání byly nalezeny průsvitky koleje č. 1a zhaslé;
- upamatovávací pomůcka – štítek oranžové barvy s nápisem „Výluka“ byl umístěn na reléovém pultu;
- vpravo vedle 1. SK v km 250,800 bylo umístěno přenosné návěstidlo s návěstí „Stůj“ (červený terč). Jeho připevnění bylo provedeno na trakční podpěru č. 1 tak, že tyč byla zaklíněna do příhradového stožáru a kulatý terč vyčníval směrem ke koleji.

Při MU nebyl aktivován IZS.

2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření

MU oznámena na COP DI:	9. 1. 2019, v 9.24 h (tj. 23 min po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.

Oznámeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 9. 1. 2019, v 9.26 h (tj. 25 min po vzniku MU).

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení šetření: 10. 1. 2019, a to po vyhodnocení veškerých dostupných skutečností, doprovodných informací a indicií o potenciálním vlivu MU na bezpečnost drážní dopravy.

Šetření DI na místě MU: nebylo DI provedeno.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Brno. Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z vlastní fotodokumentace, z dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, dopravcem.

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

2.2 Okolnosti mimořádné události

2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽDC):

- výpravčí žst. Leština u Světlé, zaměstnankyně SŽDC, OŘ Brno, PO Jihlava;
- výpravčí žst. Světlá nad Sázavou, zaměstnanec SŽDC, OŘ Brno, PO Jihlava.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 5935, zaměstnanec ČD, Oblastní centrum údržby Střed.

Ostatní osoby, svědci:

- provozní dispečer CDP Přerov, zaměstnanec SŽDC, CDP Přerov;
- vedoucí dispečer CDP Přerov, zaměstnanec SŽDC, CDP Přerov;
- odpovědný zástupce objednavatele výluky, zaměstnanec SŽDC, OŘ Brno, ST Jihlava, TO Světlá nad Sázavou.

2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel

Vlak:	Os 5935	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	29	HDV:	95 54 59 14 113 – 6	P
Počet náprav:	4	ŘV:		
Hmotnost (t):	47	1.	95 54 58 14 113 – 7	
Potřebná brzdící procenta (%):	45			
Skutečná brzdící procenta (%):	102			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU ($km.h^{-1}$):	70			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku:
- Os 5935 jel ze z žst. Čáslav do žst. Havlíčkův Brod;
- držitel HDV a ŘV je dopravce ČD, a. s.

2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)

Místa dvou po sobě následujících událostí se nacházejí v žst. Leština, vybavené SZZ 3. kategorie typu RZZ a světelnými návěstidly. Ve směru jízdy vlaku se v km 251,505 nachází cestové návěstidlo Sc1, umístěné na krakorci a označené podle platných zásad pro stožárová návěstidla. Dále je trať vedena v pravostranném oblouku v úrovni okolního terénu. V km 251,018 vpravo od koleje je odjezdové návěstidlo S1a, označené podle platných zásad pro stožárová návěstidla. Hrot rozhodné výhybky č. 3 pro jízdu na 1. nebo 2. TK se nachází v km 251,017. Na příhradové trakční podpěře č. 1 v km 250,800 byla dle zjištění provozovatele dráhy i vysvětlení strojvedoucího umístěna přenosná návěst „Stůj“. Trať je v tomto místě vedena v levostranném oblouku. Nehodový děj dále pokračoval v traťovém úseku mezi žst. Leština a žst. Světlá do zastávky Sázavka. Jedná se o dvoukolejnou, elektrifikovanou trať s nejvyšší povolenou rychlostí 70 $km.h^{-1}$. TZZ tvoří trojznaký obousměrný AB.
V tomto úseku se nacházejí tři železniční přejezdy:
- železniční přejezd P3698 v km 251,334 je dvoukolejný a je součástí AB a RZZ Leština s kontrolním stanovištěm v DK Leština;
- železniční přejezd P3697 v km 250,851 je dvoukolejný a je součástí AB a RZZ Leština s kontrolním stanovištěm v DK Leština;
- železniční přejezd P3696 v km 247,933 je dvoukolejný a je součástí AB s kontrolním stanovištěm v DK Leština. **Tento přejezd byl v čase MU a při jízdě Os 5935 po 1. vyloučené traťové koleji vypnutý dle požadavků zhotovitele výluky.**

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 7.45 h výpravčí žst. Světlá zahájil plánovanou výluku 1. TK mezi žst. Světlá

a žst. Leština;

- 7.50 h zaměstnanec SSZT ohlásil výpravčím žst. Světlá a žst. Leština vypnutí PZZ přejezdu P3692 v km 241,537;
- 8.10 h zaměstnanec SSZT ohlásil výpravčím žst. Světlá a žst. Leština vypnutí PZZ přejezdu P3696 v km 247,933;
- 9.06 h výpravčí žst. Leština volá strojvedoucího vlaku Os 5935 přes GSM-R, aby vlak okamžitě zastavil;
- 9.08 h výpravčí žst. Světlá volá mobilním telefonem pracovníka ST ve funkci OZOV;
- 9.09 h výpravčí žst. Leština oznamuje vznik „mimořádnosti“ provoznímu dispečerovi CDP Přerov a domlouvají se na dalším postupu;
- 09.13 h výpravčí žst. Leština oznamuje vznik „mimořádnosti“ vedoucímu dispečerovi CDP Přerov **a ten jí dává souhlas, aby stáhla vlak Os 5935 zpět jako PMD**;
- 09.16 h vedoucí dispečer CDP Přerov oznamuje vznik „mimořádnosti“ pověřené osobě SŽDC;
- 09.19 h výpravčí žst. Leština sepisuje se strojvedoucím vlaku Os 5935 rozkaz „Příkaz vlaku“. Vlak Os 5935 se vrátí do žst. Leština jako PMD;
- 9.23 h vlak Os 5935 se rozjíždí **před udělením souhlasu s uvolněním dráhy od DI** ze zastávky Sázavka zpět do žst. Leština;
- 9.24 h prvotní ohlášení předmětné MU na COP DI pověřenou osobou SŽDC;
- 9.24 h výpravčí žst. Leština hovoří s provozním dispečerem CDP Přerov a mimo jiné mu oznamuje, že se vlak Os 5935 již vrací jako PMD zpět do žst. Leština;
- 9.26 h udělení souhlasu COP DI s uvolněním dráhy;
- 9.28 h pověřená osoba SŽDC oznamuje dispečerovi CDP Přerov souhlas se zahájením odklizovacích prací a domlouvají spolu další postup ohledně stažení vlaku Os 5935 zpět (v tu dobu již ale jel zpět do žst. Leština) a šetření incidentu po jeho dojetí do žst. Havlíčkův Brod;
- 9.32 h výpravčí žst. Leština oznamuje vedoucímu směny CDP Přerov, že vlak zastavil v žst. Leština a ten jí říká, že vlak Os 5935 může odjet do žst. Havlíčkův Brod, že se jedná o MU a že se tam pak *„všecko udělá“*.

Komunikace mezi strojvedoucím vlaku Os 5935 a výpravčí žst. Leština, provozním a vedoucím dispečer CDP Přerov a výpravčí žst. Leština byla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

V traťovém úseku mezi žst. Leština a žst. Světlá probíhala plánovaná výluka 1. TK z důvodu údržbových prací na železničním svršku a odstranění vegetace. Provoz byl obousměrně veden po 2. TK. Výluka probíhala v čase 7.45 h – 15.10 h a v rámci této výluky byly v 1. TK vypnuty ze závislosti na kolejových obvodech přejezdy P3692 v km 241,537 a P3696 v km 247,933. Na vyloučené koleji se v době MU nacházela dvě SHV, obě byla zpravena všeobecnými rozkazy P1 a P2.

Všeobecný rozkaz P1 pro MUV 71-007 obsahoval: ***„Jedete na vyloučenou 1. TK Leština – Světlá do km 245,000. Za Vámi jede P2 do km 242,4 a proti vám nic nejede.***

Po skončení prací návrat do žst. Světlá nejpozději v 15:00 h. Pozn: PZZ v km 241,537 a v km 247,933 pro vaší jízdu neúčinkuje“.

Všeobecný rozkaz P2 pro MVTV 2-049 obsahoval: ***„Jedete na vyloučenou 1. TK Leština – Světlá do km 242,400. Před Vámi jede P1 do km 245,000 za vámi nic nejede. Po skončení prací návrat do žst. Světlá nejpozději v 14:50 h. Pozn: PZZ v km 241,537 pro vaší jízdu neúčinkuje“.***

ZPŘS při sepisování všeobecného rozkazu pro SHV nedodržel předepsané znění čl. 3566 a 3695 předpisu SŽDC D1 a nezpravil SHV o jízdě se zvýšenou opatrností. Toto zjištění není v příčinné souvislosti s MU (viz. 4.4.1).

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů

- 9.06 h výpravčí žst. Leština volá strojvedoucího vlaku Os 5935 přes GSM-R, aby vlak okamžitě zastavil;
- 9.08 h výpravčí žst. Světlá volá mobilním telefonem pracovníka ST ve funkci OZOV;
- 9.09 h výpravčí žst. Leština oznamuje vznik události provoznímu dispečerovi CDP Přerov a domlouvají se na dalším postupu;
- 09.13 h vedoucí dispečer CDP Přerov volá výpravčí žst. Leština pro další informace k MU;
- 09.16 h vedoucí dispečer CDP Přerov oznamuje vznik mimořádnosti pověřené osobě SŽDC;
- 09.19 h výpravčí žst. Leština volá strojvedoucímu vlaku Os 5935 a sepisuje s ním rozkaz „Příkaz vlaku“;
- 9.24 h prvotní ohlášení předmětné MU na COP DI provozovatelem dráhy;
- 9.26 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy COP DI;
- 9.28 h pověřená osoba SŽDC O18 oznamuje vedoucímu dispečerovi CDP Přerov souhlas se zahájením odklizovacích prací a domlouvají spolu další postup;
- 9.32 h vedoucí dispečer volá výpravčí žst. Leština a oznamuje jí další postup;
- 9.35 h výpravčí žst. Leština volá provoznímu dispečerovi CDP Přerov a oznamuje mu zastavení vlaku Os 5935 v žst. Leština v 9.31 h;
- 9.44 h vedoucí dispečer CDP Přerov volá nehodový dozor PO a domlouvají další postup.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů

Plán IZS nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Škoda na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a jiném majetku nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: dne 9. 1. 2019 mezi 7.30 h a 11.30 h bylo v místě MU zataženo, padal vlhký sníh, zpočátku déšť se sněhem. Teplota se pohybovala kolem 0 °C, vál západní vítr o rychlosti 4 $m.s^{-1}$. V 7.00 h byla výška sněhové pokrývky přibližně 3 cm, během dopoledne napadlo cca 3 cm nového sněhu.

Geografické údaje: členitý terén, trať vedena v obloucích, odřezech a zářezech.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- výpravčí žst. Leština – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - službu nastoupila v 5.55 h odpočatá a do vzniku MU probíhala služba bez problémů;
  - od 7.45 h probíhala výluka 1. TK mezi žst. Leština a žst. Světlá dle ROV B32A08013;
  - připravenost a zahájení výluky bylo zapsáno v žst. Světlá dle zmocňovací depeše;
  - vlak Os 5935 zastavil na 1. SK v 9.00 h včas a do pohybu se dal v 9.01 h;
  - to, že má chybně postavenou vlakovou cestu pro odjezd vlaku, si uvědomila

během hovoru s výpravčím žst. Světlá po jeho dotazu na vlak Os 5935 a hned poté se snažila vlak pomocí GSM-R zastavit;
- vlak Os 5935 již zastavil na zastávce Sázavka a strojvedoucímu zakázala další pohyb vlaku;
- v 9.16 h byl sjednán návrat vlaku z trati jako PMD č. 893120, který se do žst. Leština vrátil v 9.31 h a následně v 10.00 h odjel po 2. TK;
- vše nahlásila provoznímu a vedoucímu dispečerovi a nehodové pohotovosti PO;
- na otázku, proč nepoužila upamatovávací pomůcky, odpověděla, že zapomněla.

- výpravčí žst. Leština – ze Zápisu o podaném vysvětlení pro DI mimo jiné vyplývá:
  - směna probíhala v klidu a nastoupila na ní odpočatá po dvoudenním volnu;
  - při nástupu na směnu se nevyskytly žádné mimořádnosti ani nedošlo k žádnému konfliktu;
  - zahájení výluky proběhlo standardně. Výpravčí žst. Světlá výluku zahájil, pak se ozval elektrodispečer o výluce trakčního napětí, což zapsala do dispečerských příkazů;
  - upamatovávací pomůcky používá často. V den MU, po zahájení výluky, použila pouze bezpečnostní štítek;
  - příprava vlakové cesty probíhala tak, že dopravním deníkem přišla zpráva předvídaného odjezdu a při akustické předhlášce postavila vlakovou cestu pro vlak Os 5935 na 1. SK. Do žst. Světlá poslala předvídaný odjezd na 2. TK a odešla do pokladny prodat jízdenky. Poté, co vlak přijížděl do žst. Leština, zkontrolovala souhlas a volnost ve 2. TK a následně postavila odjezdovou vlakovou cestu z 1. SK, ale na 1. TK (koncové tlačítko obsloužila u 1. TK);
  - následně obsloužila staniční rozhlas, oblékla se a šla před dopravní kancelář;
  - po příjezdu a odjezdu vlaku se venku pozdravila s pár lidmi a vrátila se do dopravní kanceláře zapsat odjezd vlaku;
  - za chvíli ji kontaktoval výpravčí ze žst. Světlá s otázkou, kde je ten vlak, neboť volnost ve 2. TK stále svítila;
  - okamžitě volala „Stůj“ přes GSM-R strojvedoucímu vlaku Os 5935 a výpravčímu žst. Světlá řekla, aby zastavil mechanismy na vyloučené koleji;
  - situaci oznámila provoznímu dispečerovi, který jí řekl, že se za chvíli ozve, jak se to bude řešit dál;
  - při dalším telefonátu jí oznámil, že provoz bude zachován ve 2. TK, proto zrušila předvídaný odjezd vlaku Os 5935, aby mohla přijmout vlak ze žst. Světlá, a dal svolení k tomu, aby byl vlak stažen do žst. Leština;
  - chtěla zadat do provozní aplikace dopravní deník PMD, ale to se jí nepodařilo, tak zavolala strojvedoucímu vlaku Os 5935 a sepsala s ním rozkaz Pv;
  - návrat vlaku z tratě pak provedl zásahem provozní dispečer v dopravním deníku;
  - po příjezdu vlaku Os 5935 do žst. Leština vyčkali dalších pokynů a strojvedoucí si vyžádal rozkaz o jízdě po nesprávné koleji;
  - až bylo rozhodnuto, vlak Os 5935 pokračoval do žst. Havlíčkův Brod, kde proběhlo ohledání;

- ZPŘS nekontaktovala.

- strojvedoucí vlaku Os 5935 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - na směnu nastoupil včas a odpočatý;
  - po výpravě vlaku ze žst. Leština odjížděl na návěst volno a přenosné návěsti „Stůj“ si všiml na poslední chvíli. Byla vykloněná ze stožáru trakčního vedení;
  - pokračoval dál k oddílovému návěstidlu s návěstí volno;
  - před zastávkou Sázavka si na krátkou vzdálenost všiml otevřeného přejezdu a na této zastávce zastavil;
  - kontaktoval výpravčí žst. Leština, která mu sdělila, že odjel na vyloučenou kolej, že je přejezd vypnutý, že vše ohlásila dispečerům a že mu sdělí další postup;
  - na základě povolení sjednali jízdu zpět do žst. Leština jako PMD;
  - ve stanici mu výpravčí žst. Leština sdělila, že se to bude šetřit jako MU a k dotazu na nevhodné umístění přenosné návěsti „Stůj“, že o žádné návěsti neví a pravděpodobně tam zůstala z předchozího dne.

- strojvedoucí vlaku Os 5935 – ze Záznamu o podaném vysvětlení DI mimo jiné vyplývá:
  - v ten den sněžilo a foukal nárazový vítr, viditelnost byla dobrá. Tvořily se sněhové jazyky. Některé byly tak velké, že o ně zavadil karoserií vlaku. Z tohoto důvodu sledoval kolejiště;
  - do žst. Leština přijel včas a všiml si výpravčí, která sledovala nástup a výstup cestujících;
  - s vlakem Os 5935 odjel ze žst. Leština na návěst „Volno“;
  - na poslední chvíli si všiml přenosné návěsti „Stůj“, která byla vykloněna ze stožáru trakčního vedení. Na oddílovém návěstidle bylo „Volno“ a tak pokračoval dál a rozhodl se, že vše oznámí, až přijede do přehledného úseku;
  - když se blížil k zastávce Sázavka, tak si všiml otevřeného přejezdu. Vzhledem k tomu, že závorová břevna byla obalena sněhem, již nestihl zareagovat;
  - na zastávce Sázavka mu byla dána ruční návěst „Stůj“ zaměstnanci SŽDC, kteří tam uklízeli sníh a kteří mu také sdělili, že je na vyloučené koleji;
  - vzápětí mu volala výpravčí žst. Leština, která mu řekla, ať zůstane stát a nikam nejezdí, že vše oznámí dispečerům. Později mu výpravčí nadiktovala rozkaz Pv pro návrat vlaku z tratě a vlak Os 5935 (jako PMD) se vrátil zpět do žst. Leština;
  - po příjezdu do žst. Leština mu výpravčí sdělila, že se to bude šetřit jako MU a krátce před 10 h odjel s vlakem Os 5935 do žst. Havlíčkův Brod;
  - při nástupu do směny ani v průběhu směny nepociťoval únavu;
  - na předmětnou směnu nastoupil ve 4.52 h a vstával ve 4.15 h;
  - písemný rozkaz od provozních zaměstnanců v trase Čáslav – Havlíčkův Brod nedostal. Dostal ho až poté, co si ho sám vyžádal u výpravčí žst. Leština před opětovným odjezdem do žst. Světlá;
  - to, že nezastavil před přenosnou návěstí „Stůj“, způsobilo jednak to, že jí viděl na poslední chvíli, a to, že si myslel, že byla posunuta větrem;
  - detalkoholové zkoušce byl podroben v žst. Havlíčkův Brod, kde s ním byl

sepsán i zápis.

- výpravčí žst. Světlá – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - předvídaný odjezd vlaku Os 5935 dostal prostřednictvím EDD v 9.00 h, který potvrdil;
  - v předvídaném odjezdu bylo uvedeno, že vlak Os 5935 odjede ze žst. Leština v 9.01 h po 2. TK;
  - chvíli poté si uvědomil, že si výpravčí žst. Leština ještě nepožádala o traťový souhlas. Spojil se s výpravčí v žst. Leština, která mu oznámila, že se spletla a že vlak Os 5935 poslala na vyloučenou kolej;
  - pokoušel se spojit s vedoucím prací, ale linka byla obsazena. Zavolal tedy zaměstnanci ve funkci OZOV a ZPŘS a sdělil mu, že je potřeba stroje na vyloučené koleji zastavit;
  - dále se věnoval nastalé dopravní situaci.

- výpravčí žst. Světlá – ze Zápisu o podaném vysvětlení pro DI mimo jiné vyplývá:
  - při nástupu na směnu nepociťoval únavu a ani se nevyskytly žádné mimořádnosti. Před směnou měl dostatečný odpočinek;
  - po přijetí vlaků od žst. Leština mu nezhaslo na ovládacím pultu tlačítko volnosti 2. TK. Uvědomil si, že je něco v nepořádku, a zavolal do žst. Leština s dotazem, kde se vlak Os 5935 nachází. Ihned po tom, co mu výpravčí žst. Leština oznámila, že vlak Os 5935 vjel na vyloučenou kolej, volal zaměstnanci ve funkci OZOV, aby zastavil mechanismy na vyloučené koleji;
  - zahájení výluky 1. TK proběhlo standardně. Do DK přišel OZOV a udělali zápis. Poté volal elektrodispečer o vypnutí trakčního vedení. Pak již zahájil v 7.45 h výluku, zprávu o zahájení výluky oznámil dispečerovi. Dále si to řídil OZOV, který měl své rozkazy pro mechanismy;
  - vzpomíná si, že na vyloučenou kolej vjely dva mechanismy, MUV a elektrikáři;
  - po zahájení výluky použil upamatovávací pomůcky;
  - po MU nebyl podroben detalkoholové zkoušce.

- pracovník údržby a oprav tratí ST Jihlava – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - dne 9. 1. 2019 byl pověřen vrchním mistrem osazením vyloučeného místa přenosnou návěstí „Stůj“ v žst. Leština;
  - po příjezdu do žst. Leština se odebral na místo v km 250,800 k trakční podpěře č. 1 a čekal tam na zprávu od vrchního mistra, že má terč osadit;
  - tuto zprávu obdržel telefonicky v 7.45 h i s informací, že výluka 1. TK v úseku Světlá – Leština je zahájena;
  - terč osadil a upevnil na stožár trakčního vedení č. 1 v km 250,800 a provedl zkoušku upevnění. Terč držel pevně;
  - poté se odebral k silnici, kde nastoupil do služebního automobilu a pokračoval dále v plnění dalších pracovních povinností.

- pracovník ST Jihlava, vedoucí traťového okrsku – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - dne 9. 1. 2019 byl zmocněn depeší č. 2018-12-001863 k vykonání funkce OZOV na výluku 1. TK mezi žst. Leština – žst. Světlá dle ROV B 32A08013, která probíhala v čase 7.45 – 15.10 h;
  - ráno před zahájením výluky provedl s mistrem tratí bezpečnostní proškolení zaměstnanců pracujících ve výluce a v 6.10 h se domluvil s pracovníky SSZT na vypnutí přejezdů P3692 v km 241,537 a P3696 v km 247,933 ze závislosti na kolejových obvodech ve vyloučené 1. TK;
  - poté sepsal všeobecné rozkazy P1 a P2 pro pohyb SHV na vyloučené koleji a jejich kopie předal příslušným řidičům SHV. Jako P1 bylo určeno SHV MUV 71-007 a jako P2 MVTV 2-049;
  - před zahájením prací byli všichni pracovníci seznámeni s postupem prací na výluce;
  - pověřil mistra tratí k informování zaměstnanců, osazujících terč zakazující jízdu, k jeho osazení;
  - v 7.30 h se vypravil do DK v žst. Světlá, aby výpravčímu oznámil, že jsou splněny podmínky určené VR k zahájení výluky a že výluka může být zahájena. O tom provedl zápis v telefonním zápisníku.

- pracovník ST Jihlava, vedoucí traťového okrsku – ze Zápisu o podaném vysvětlení pro DI mimo jiné vyplývá:
  - během směny nedošlo k žádnému konfliktu a při předmětné výluce zastával funkci OZOV a ZPŘS;
  - v jeho obvodu probíhá krytí vyloučené koleje vždy dle situace. V předmětné výluce byli tímto úkolem pověřeni zaměstnanci, kteří byli také pověřeni odstraňováním sněhu z nástupiště zastávek, a tudíž jeli služebním autem. V žst. Světlá byly terče osazeny při zahájení výluky;
  - místo osazení není vždy stejné, v tomto případě se terč osazuje do příhradového stožáru, protože v něm dobře drží a splňuje stanovení předpisu SŽDC D1. Je snaha, aby byl terč osazován co nejlépe, aby bylo zabráněno jeho přetočení či spadnutí;
  - kde se nacházel v době od zahájení výluky po vznik MU, si již nevybavuje;
  - v době výluky odstraňovali defektoskopické vady výměnou kolejnicových vložek v km 244,800 až 244,900 se svářením;
  - o vzniku MU se dozvěděl od zaměstnanců, kteří odstraňovali sníh a byli zrovna na zastávce Sázavka, kam vlak přijel, a zavolali mu. Pak to řešil s výpravčími a s kolegy;
  - vozík MUV měl rozkaz do km 245,000 a dál již nesměl. V tu dobu stál na místě, kde se měnily kolejnice a svařovalo se;
  - odjezd vlaku z místa MU s ním nebyl konzultován a ani mu nesepisoval žádný rozkaz.

- provozní dispečer CDP Přerov – ze Zápisu o podaném vysvětlení pro DI mimo jiné vyplývá:

- směna probíhala standardně, byl fyzicky a psychicky v pořádku;
- po 9.00 h obdržel hlášení od výpravčí žst. Leština o tom, že vlak Os 5935 odjel na vyloučenou 1. TK a bezpečně zastavil bez následků, bez zranění a střetu s jinými DV;
- výpravčí žst. Leština mu vysvětlila, z jaké příčiny nastal vznik MU, tedy z její chybné přípravy vlakové cesty, konkrétně špatného použití upamatovávacích pomůcek a špatně přestavených výhybek pro vlakovou cestu;
- oznámil jí, ať s vlakem nijak nepohybuje a ať vyčká dalších pokynů;
- poté ústně informoval vedoucího dispečera, který sedí ve stejném sále, a ten zahájil úkony spojené s ohlášením a zahájením šetření MU;
- po dohodě vedoucího dispečera s vyšetřujícími složkami byl povolen návrat vlaku z trati a naplánovala se jeho další jízda do cílové stanice;
- dále se věnoval výkonu dopravní služby provozního dispečera;
- o plánované výluce 1. TK věděl. Dozvěděl se jí ze systému a také mu byla nahlášena výpravčím;
- souhlas k další jízdě vlaku Os 5935 dostala výpravčí od vedoucího dispečera, který komunikuje s vyšetřovacími složkami.

- vedoucí dispečer CDP Přerov – ze Zápisu o podaném vysvětlení pro DI mimo jiné vyplývá:
  - průběh směny byl normální, klidný až do MU;
  - při nástupu na směnu nepociťoval únavu a odpočinek před směnou měl dostatečný;
  - na starosti má celou Moravu a Slezsko, jeho náplní práce je koordinovat dopravu s provozními dispečery dle požadavků dopravců, a dále při vzniku MU koordinovat provoz;
  - předmětná MU mu byla oznámena provozním dispečerem a na základě toho pak mluvil s výpravčí žst. Leština. Po ukončení hovoru oznámil MU inspektorovi SŽDC a dalším dle postupů;
  - o stažení soupravy vlaku Os 5935 zpět do žst. Leština rozhodl inspektor SŽDC.

3.1.2 Jiní svědci

Jiné osoby k MU vysvětlení nepodávaly.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy provozovatele dráhy

SŽDC, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

V přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy dopravce ČD, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyl shledán nedostatek.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC, zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování dráhy, odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby dopravce ČD, zúčastněné na MU provádějící činnosti při provozování drážní dopravy, odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Dopravce provedl v rámci kontrolní činnosti vnitřní kontrolu bezpečnosti, zaměřenou na činnosti při provozování drážní dopravy. Od začátku roku 2018 provedl u strojvedoucího vlaku Os 5935 celkem 5 kontrol zaměřených na písemnosti a povinné doklady, obsluhu radiostanice, hovorovou kázeň, dodržování postupů při odjezdu vlaku ze stanic a zastávek, dodržování rychlosti a technický stav DV s výsledkem bez závad.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce nebyly zjištěny nedostatky.

Provozovatel dráhy má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování dráhy. Kontrolní činnost je prováděna dle zpracovaného plánu kontrolní činnosti osob řídících drážní dopravu.

Výpravčí žst. Leština byla v roce 2018 kontrolována dozorčím provozu PO ve dnech 28. 2., 10. 3. a 4. 4. U všech provedených kontrol nebyly provozovatelem dráhy zjištěny nedostatky. Kontroly ze strany OŘ Brno byly provedeny ve dnech 16. 6. a 26. 10. U těchto kontrol byly zjištěny nedostatky spíše administrativního charakteru, které byly vyřešeny v jednom případě snížením odměn a v druhém případě na místě vytknutím a vysvětlením.

Výpravčí žst. Světlá byl v roce 2018 kontrolován dozorčím provozu PO ve dnech 9. 4., 8. 6. a 6. 9. U všech provedených kontrol nebyly provozovatelem dráhy zjištěny nedostatky.

U provozního dispečera CDP Přerov byly v období od 1. 11. 2018 do 9. 1. 2019 provedeny 4 kontroly s výsledkem bez závad.

U vedoucího dispečera CDP Přerov byly v období od 1. 11. 2018 do 9. 1. 2019

provedeny 2 kontroly s výsledkem bez závad.

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n. je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽDC, se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n., byla SŽDC.

Dopravcem vlaku Os 5935 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD dne 21. 8. 2013, s účinností od 1. 9. 2013.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
  „Dopravce je povinen:
  a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze“;

- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.:
  „Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy“;

- § 15 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
  „Vlak nesmí odjet z dopravny bez návěsti dovolující odjezd nebo bez souhlasu osoby řídící drážní dopravu nebo bez jiného povolení provozovatele dráhy. Vlaková cesta pro odjezd vlaku v obvodu dopravny s kolejovým rozvětvením musí být správně postavena a volná podle podmínek odstavce 1. Odjezdy vlaků je nutno řídit tak, aby bylo dodrženo pořadí důležitosti jednotlivých vlaků. Vlak pro přepravu

cestujících smí odjet ze železniční stanice nebo zastávky jen tehdy, není-li ohrožena bezpečnost nastupujících a vystupujících cestujících a bezpečnost jízdy vlaku.“;

- § 18 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
  „Na vyloučenou kolej nebo její vyloučenou část mohou jet pouze drážní vozidla, kterými se zajišťuje
  a) provádění nebo zabezpečení prací při údržbě nebo opravě nebo obnově stavby dráhy,
  b) zajištění sjízdnost koleje;
  c) odstranění překážky způsobující nesjízdnost koleje a
  d) použití složek IZS.“;

- § 35 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
  „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo zastavila vlak bezpečně před návěstěným místem“.

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření bylo zjištěno porušení vnitřních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- čl. 329 předpisu SŽDC D1:
  „Za správné používání návěstidel a dávání návěstí odpovídá ten zaměstnanec, který návěsti dává; vždy musí být jednoznačné a zřejmé, komu jsou návěsti určeny, aby nedošlo k záměně. Zaměstnanec, kterému jsou návěsti určeny, musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl správně vnímat a řídit se jimi.“;

- čl. 1081 předpisu SŽDC D1:
  „Za úroveň přenosného návěstidla s návěstí Stůj (s výjimkou návěstidla, které kryje či nahrazuje hlavní návěstidlo) smí ve stanici strojvedoucí jet, jen pokud bude toto návěstidlo odstraněno.“;

- čl. 3634 předpisu SŽDC D1:
  „Na vyloučenou kolej mohou jet pouze vozidla, kterými se zajišťuje:
  a) provádění nebo zabezpečení prací při údržbě, opravě, rekonstrukci nebo modernizace dráhy a staveb na dráze;
  b) provádění nebo zabezpečení jiných prací na trati a v její bezprostřední blízkosti (např. odstranění překážky, způsobující nesjízdnost koleje, zdroje ohrožení bezpečnosti provozování dráhy);
  c) zásah Integrovaného záchranného systému.“;

- čl. 3641 předpisu SŽDC D1:
  „*Na dobu výluky musí výpravčí zajistit upamatovávací pomůckou, aby nemohla být dovolena jízda vozidel na vyloučenou kolej. Pokud je vyloučena traťová kolej a jedna stanice má přijatý traťový souhlas, postačí, aby toto zajištění provedl*

výpravčí ve stanici s přijatým traťovým souhlasem; v opačném případě musí toto zajištění provést výpravčí obou přilehlých stanic.“;

- čl. 3936 předpisu SŽDC D1:
  *„Strojvedoucí je povinen učinit všemi dostupnými prostředky opatření k zastavení vlaku, zjistí-li, že jeho **jízda není dovolena**, je-li vlak něčím ohrožen, popř. že jeho další jízdou by mohla být ohrožena jiná zařízení (trakční vedení, návěstidla, apod.)...“;*

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

SZZ žst. Leština je 3. kategorie, reléové, doplněné kolejovými obvody a světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou. SZZ má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 6379/96-E.45, vydaný DÚ dne 31. 7. 1996, s platností na dobu neurčitou. SZZ není vybaveno zařízením pro záznam činností.

TZZ v úseku žst. Leština a žst. Světlá je 3. kategorie, typ AB 3 – systém 74, má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 0379/96-E.45, vydaný DÚ dne 3. 6. 1996, s platností na dobu neurčitou.

SZZ a TZZ vykazovalo normální činnost a jejich technický stav nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Způsob obsluhy SZZ výpravčí žst. Leština byl v době konání výluky v příčinné souvislosti se vznikem první události (nezajištěná jízda) v nehodovém ději MU (viz bod 3.5.1 ZZ).

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

Technický stav použitých sdělovacích, komunikačních a informačních zařízení nemělo souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 814.113-7 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 6909/10-V.22, vydaný DÚ dne 7. 4. 2010. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 19. 10. 2018 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

Řídicí vůz 914.113-6 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 12065/10-V.23, vydaný DÚ dne 7. 4. 2010. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 23. 5. 2018 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 814.113-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem Unicontrols Tramex RE1xx č. 10.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 09.01.54 h vlak Os 5935 se rozjel (2. stanovištěm vzadu) ze žst. Leština a postupně dosáhl rychlosti 69 km.h^{-1}. Vlak byl veden z řídicího vozu 914.113-6;
- 09.05.30 h při rychlosti 63 km.h^{-1} je registrováno použití a povolení samočinné brzdy. Rychlost vlaku se snížila na 43 km.h^{-1};
- 09.06.13 h při rychlosti 31 km.h^{-1} je zaznamenáno použití rychlobrzdy;
- 09.06.20 h při rychlosti 8 km.h^{-1} je zaznamenáno povolení rychlobrzdy;
- 09.06.22 h vlak Os 5935 zastavil.

Celková ujetá dráha od rozjezdu po zastavení je 4060 m.

Dále ze zaznamenaných dat vyplývá (návrat zpět do žst. Leština):

- 09.23.02 h vlak se rozjel (1. stanovištěm vpřed) a postupně dosáhl rychlost 9 km.h^{-1}.
- 09.23.25 h zaznamenáno zapnutí vlakového zabezpečovače;
- 09.23.31 h vlak se znovu rozjíždí na rychlost 11 km.h^{-1}. Poté se rychlost vlaku snížila na 8 km.h^{-1} a postupně se zvýšila na 39 km.h^{-1};
- 09.31.30 h po postupném snižování rychlosti vlak zastavil v žst. Leština.

Celková ujetá dráha od rozjezdu k zastavení je 4026 m.

Strojvedoucí obsluhoval vlakový zabezpečovač a nejvyšší dovolenou rychlost v posuzovaném úseku nepřekročil.

3.5 Dokumentace o provozním systému

3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy

Ve středu 9. 1. 2019 probíhala mezi žst. Leština a žst. Světlá výluka 1. TK dle výlukového rozkazu ROV B32A08013, která byla spojená s napěťovou výlukou v téže koleji. Výluka byla zahájena výpravčím žst. Světlá, kde byl před jejím začátkem také proveden zápis o připravenosti zaměstnancem ve funkci OZOV do telefonního zápisníku. Oba výpravčí zadali danou výluku do provozní aplikace EDD. Výpravčí v žst. Světlá umístil upamatovávací pomůcky, varovný štítek na ovládací pult a červené krytky na ovládací tlačítka. Výpravčí žst. Leština umístila pouze varovný štítek na ovládací pult a na umístění červených krytek zapomněla. Dále viz bod 3.6.3 této ZZ.

Obr. č. 4: Pohled na upamatovávací pomůcky v žst. Leština Zdroj: DI

Vyloučená kolej se dle předpisu SŽDC D1 čl. 3722 kryje přenosným návěstidlem s návěsti „Stůj“. Vyloučená 1. TK byla kryta touto návěstí jak ze strany od žst. Světlá, tak ze strany od žst. Leština. Přenosná návěst „Stůj“ v žst. Leština byla umístěna na záhlaví na příhradové trakční podpěře č. 1 v km 250,800. Za krytí vyloučeného místa dle VR odpovídal OZOV, který osazením pověřil zaměstnance příslušného TO.

Obr. č. 5: Pohled na přenosné návěstidlo „Stůj“ na záhlaví žst. Leština v době vzniku MU Zdroj: SŽDC

Provozovatel dráhy předložil pouze jednu fotografii přenosného návěstidla „Stůj“, která byla pořízena pověřenou osobou dne 9. 1. 2019 v 11.32 h, tj. 2 h a 31 min. po vzniku MU (viz Obr. č. 5). Proto DI stav zdokumentovaný na místě MU opětovně pomocí stejného

návěstidla následně znovu posoudila a samostatnými měřeními a video a fotodokumentací zdokumentovala (viz Obr. č. 6).

Obr. č. 6: Pohled na přenosné návěstidlo „Stůj“ pokusně nainstalované DI na záhlaví žst. Leština Zdroj: DI

Přenosná návěstidla se musí dle čl. 14 přílohy č. 22 předpisu SŽDC D1 na stavby drah umísťovat tak, aby spodní okraj znaku návěsti byl nejníže **0,15 m** a nejvýše **4 m** nad úrovní temene hlavy kolejnice a jeho bližší okraj nejdále **5 m** od osy koleje. Podle měření DI byl spodní okraj znaku předmětné návěsti ve výšce **0,19 m** nad úrovní temene hlavy kolejnice a bližší okraj přenosného návěstidla **3,15 m** od osy koleje. Přenosné návěstidlo „Stůj“ bylo podle fotografie pořízené provozovatelem dráhy v době vzniku MU umístěno v souladu s hodnotami stanovenými předpisovým ustanovením.

Strojvedoucí vlaku Os 5935 v Zápisu o podaném vysvětlení uvedl, že si přenosné návěsti všiml na poslední chvíli. Dle svého tvrzení sledoval se zvýšenou pozorností sníh v kolejišti a kolem drážního vozidla.

Cestující ze zastávky Sázavka byli o výluce a změně nástupiště informováni. Strojvedoucí vlaku Os 5935 o výluce 1. TK nebyl rozkazem zpraven neboť ROV toto nevyžadoval.

DI si nechala zpracovat u Českého hydrometeorologického ústavu klimatologický posudek, který potvrdil, že dne 9. 1. 2019 v době od 7.30 h do 11.30 h bylo v oblasti vzniku MU zataženo, padal vlhký sníh a vál západní vítr o rychlosti 4 $m.s^{-1}$, teplota se pohybovala kolem 0° C. V 7 h byla výška sněhové pokrývky 3 cm, během dopoledne pak napadlo kolem 3 cm nového sněhu.

Ze zápisu o podaném vysvětlení i ze zápisu se zaměstnancem je patrné, že strojvedoucí umístění přenosné návěsti „Stůj“ během jízdy registroval, avšak celou situaci chtěl údajně oznámit, až vyjede do přehledného úseku. Ale během další jízdy ujel 3 km a nijak na situaci nereagoval a pokračoval v jízdě až do zastávky Sázavka. Tímto svým jednáním porušil ustanovení předpisu SŽDC D1, a to čl. 1081, kde je uvedeno, že za úroveň přenosného návěstidla s návěstí „Stůj“ smí ve stanici strojvedoucí jet, jen pokud

bude toto návěstidlo odstraněno. Následně je ve čl. 393 uvedena povinnost *učinit všemi dostupnými prostředky opatření k zastavení vlaku,* zjistí-li, že jeho **jízda není dovolena.**

Byly zjištěny nedostatky.

3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na její vznik (viz bod 2.2.4 této ZZ).

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Vznik MU ohlásila výpravčí žst. Leština provoznímu dispečerovi v čase 9.09 h odchylně od ohlašovacího rozvrhu, kde je uveden (po IZS) jako první v pořadí **vedoucí dispečer** a potom nehodová pohotovost daného PO. Provozní dispečer celou situaci předal vedoucímu dispečerovi ústně, neboť v budově CDP Přerov pracují ve stejném sálu. Vedoucí dispečer pak v čase 9.13 h volal výpravčí žst. Leština pro upřesnění informací. V tomto hovoru dal vedoucí dispečer CDP Přerov ústní souhlas výpravčí žst. Leština, aby stáhla vlak Os 5935 zpět jako PMD, a ona začala tuto činnost uskutečňovat.

V čase 9.16 h nařídila výpravčí žst. Leština strojvedoucímu sepsání rozkazu „Příkaz vlaku“, který byl sepsán v 9.19 h. V části 8 „Jiné příkazy“ bylo uvedeno: „*Návrat vlaku z trati jako PMD č. 893120 po 1. traťové koleji do žst. Leština u Světlé z km 247,800. Při návratu jeďte k přejezdům v km 247,933 se zvýšenou opatrností.“* V 9.23 h došlo k odjezdu vlaku Os 5935 z místa ukončení jízdy po MU – ze zastávky Sázavka, zpět do žst. Leština, kde následně zastavil v 9.31 h.

Vedoucí dispečer ani výpravčí žst. Leština neměli ještě k tomuto úkonu vydán souhlas od pověřené osoby SŽDC, která ho nejprve musí obdržet od COP DI po ohlášení vzniku MU. Na COP DI byla MU ohlášena v 9.24 h (tedy v době, kdy byl již vlak Os 5935, jedoucí jako PMD, na cestě zpět do žst. Leština) s následným udělením souhlasu pověřené osobě SŽDC v 9.26 h.

Kvůli tomuto pochybení provozních zaměstnanců tak provozovatel dráhy nemohl zajistit a nezajistil v souladu s § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb., v návaznosti na § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., i v návaznosti na ustanovení čl. 4035 a 4036 vnitřního předpisu SŽDC D1 a čl. 102 předpisu SŽDC D17, místo MU a neprovedl dokumentaci stavu v době vzniku MU.

Na základě zjištěných okolností musí DI dále upozornit na situaci a jednání zaměstnanců provozovatele dráhy SŽDC, která se stala po zastavení vlaku Os 5935 na zast. Sázavka.

Provozovatel dráhy SŽDC nemá stanovené postupy pro situaci, kdy se vlak s přepravou cestujících ocitne na vyloučené koleji, protože by tato situace neměla vůbec nastat (viz čl. 3634 předpisu SŽDC D1). Pokud ale tato situace nastane, zaměstnanci SŽDC se musí v této situaci řídit především čl. 3701 a čl. 3706 předpisu SŽDC D1. Tam je uvedeno, že za organizaci práce a posunu posunových dílů odpovídá ZPŘS a také za

odjezd posunových dílů z vyloučené koleje, stejně tak sepisuje a zpravuje písemnými rozkazy PMD. Příslušní zaměstnanci provozovatele dráhy tak měli (po obdržení souhlasu od COP DI) nejprve kontaktovat ZPŘS, který by jízdu vlaku Os 5935 (jako PMD) do stanice zorganizoval, resp. dohodnout s ním další postup.

Byl zjištěn nedostatek, který neměl vliv na příčiny a okolnosti vzniku MU.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události

- strojvedoucí vlaku Os 5935, ve směně od 8. 1. 2019 od 13.05 do 21.04 h a od 9. 1. 2019 od 4.52 h, odpočinek před směnou 13.28 h; přestávka na jídlo a oddech byla čerpána ve vhodných provozních dobách. Strojvedoucí měl k dispozici lůžko na nocležně v Kolíně;
- výpravčí žst. Leština, ve směně dne 9. 1. 2019 od 5.50 h, odpočinek před směnou 71.50 h; v době vzniku MU nárok na přestávku na jídlo a oddech ještě nevznikl;
- výpravčí žst. Světlá, ve směně dne 9. 1. 2019 od 6.50 h, odpočinek před směnou 71.45 h; v době vzniku MU nárok na přestávku na jídlo a oddech ještě nevznikl;
- provozní dispečer, ve směně dne 9. 1. 2019 od 7.14 h, odpočinek před směnou 24 h; v době vzniku MU nárok na přestávku na jídlo a oddech ještě nevznikl;
- vedoucí dispečer, ve směně dne 9. 1. 2019 od 7.04 h, odpočinek před směnou 72 h; v době vzniku MU nárok na přestávku na jídlo a oddech ještě nevznikl.

Zaměstnavatelé zajistili podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny, v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., resp. s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že by na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání

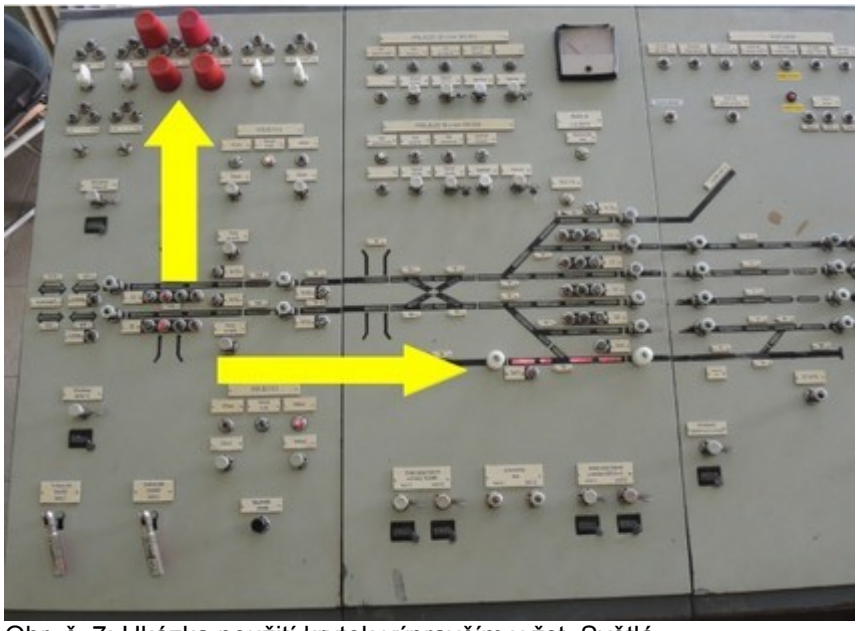
Výpravčí žst. Leština měla k dispozici potřebné vybavení, zejména upamatovávací pomůcky. Použití upamatovávacích pomůcek je definováno také v čl. 63 předpisu SŽDC

D1. Jedná se o v základní dopravní dokumentaci stanovený způsob, jak znemožnit obsluhu ovládacího prvku zabezpečovacího zařízení, popř. jak zabránit postavení jízdní cesty samočinnou činností zabezpečovacího zařízení.

V dopravní kanceláři žst. Leština byly k dispozici dva druhy upamatovávacích pomůcek, a to varovný štítek, který se umísťuje na ovládací pult RZZ, a červené krytky, které se používají k zakrytí tlačítek stavění vlakových cest a výměnových řadičů. Výpravčí po zahájení výluky umístila na ovládací pult pouze varovný štítek a na červené tlačítkové krytky jak uvedla, zapomněla, což vedlo k tomu, že při stavění vlakové cesty pro odjezd vlaku Os 5935 nebylo znemožněno ovládací prvek obsluhou použít.

Výpravčí tedy při přípravě vlakové cesty pro odjezd vlaku Os 5935 obsloužila chybně prvek, který nebyl upamatovávací pomůckou chráněn, a dovolila jízdu vlaku na vyloučenou 1. TK. Porušení čl. 3641 předpisu SŽDC pak vedlo k porušení čl. 3634, který stanovuje, která vozidla smějí na vyloučenou kolej jet.

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnance provozovatele dráhy v žst. Leština u Světlé, resp. nepoužití části vybavení – upamatovávacích pomůcek, mělo souvislost se vznikem MU.



Obr. č. 7: Ukázka použití krytek výpravčím v žst. Světlá
Zdroj: DI

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

DI eviduje, v období od 1. 1. 2013 do doby vzniku předmětné MU na drahách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 3 MU obdobného charakteru:

- dne 22. 9. 2015, kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 12111 na vyloučenou část koleje ve stanici Praha-Holešovice. Bezprostřední příčinou této MU bylo nesprávné postavení vlakové cesty výpravčím;
- dne 28. 9. 2015, kdy došlo v žst. Záboří nad Labem k vjezdu vlaku Pn 347307 na

kolejově i trakčně vyloučenou 5. SK. Bezprostřední příčinou této MU byla nesprávná obsluha SZZ;

- dne 14. 12. 2018, kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku Pn 62228 na vyloučenou kolej s následným vykolejením v žst. Nymburk v obvodu seřaďovacího nádraží. Tato MU je ze strany DI v šetření.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3

Dne 9. 1. 2019 v 9.00 h přijel do žst. Leština na 1. SK vlak Os 5935 (Čáslav – Havlíčkův Brod), který měl dále pokračovat do žst. Světlá po 2. TK. Důvodem byla výluka 1. TK, která začala v 7.45 h z důvodů odstranění defektoskopických vad kolejnic a odstranění vegetace. Než výpravčí žst. Leština dovolila jízdu vlaku hlavním návěstidlem, provedla soubor dopravních úkonů a postupů pro vjezd a odjezd tohoto vlaku směrem k žst. Světlá. Před příjezdem vlaku do žst. Leština na 1. SK provedla výpravčí žst. Leština hlášení předvídaného odjezdu, a to výpočetní technikou pomocí provozní aplikace EDD, a požádala výpravčího žst. Světlá o udělení traťového souhlasu pro jízdu na 2. TK. Po zkontrolování souhlasu a zjištění volnosti vlakové cesty činností SZZ začala stavět odjezdovou vlakovou cestu. Omylem však postavila vlakovou cestu, směřující z obvodu stanice směrem do vyloučené 1. TK.

Strojvedoucí v době pravidelného odjezdu a vzhledem k povolujícím návěstem „Volno“ na návěstidlech Sc1 a S1a s vlakem odjel na vyloučenou kolej i přesto, že na záhlaví žst. Leština, v km 250,800, byla umístěna přenosná návěst „Stůj“, kterou zaregistroval a byť měl pochybnosti o její platnosti, minul ji a pokračoval v jízdě. Když se přiblížil k zastávce Sázavka, uviděl na krátkou vzdálenost zvednutá závorová břevna PZZ na přejezdu P3696, která byla obalená sněhem. Již nestihl na danou situaci reagovat snížením rychlosti a projet přes otevřený přejezd pomalou jízdou se zvýšenou opatrností. V čase 9.05 h tak došlo k jízdě vlaku Os 5935 přes otevřený přejezd. Po definitivním zastavení vlaku Os 5935 na zastávce Sázavka strojvedoucího informovali zaměstnanci provozovatele dráhy, pracující na úklidu sněhu z nástupiště, o skutečnosti, že jede po vyloučené koleji. Vzápětí byl strojvedoucí kontaktován výpravčí žst. Leština.

4.2 Rozbor

4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Jako první v rozboru analyzovala DI vznik nezajištěné jízdy ze žst. Leština. Pochybení výpravčí bylo podpořeno shodou okolností, spočívajících ve stavu SZZ a TZZ v době výluky 1. TK.

SZZ v žst. Leština nebylo výlukou dotčeno a bylo plně funkční. Výpravčí mohla

využívat všech ovládacích prvků na ovládacím pultu a plnohodnotně stavět a zabezpečovat vlakové i posunové cesty na odjezdovém zhlaví a záhlaví stanice ve směru do žst. Světlá.

Ve vyloučené koleji bylo i plně funkční TZZ a výpravčí v žst. Leština měla pro jízdy do vyloučené 1. TK udělený traťový souhlas. Mechanismy pohybující se po vyloučené koleji se nacházely v místech, ve kterých neovlivňovaly ani první nebo druhý vzdalovací (přibližovací) úsek AB. Na ovládacím pultu SZZ tak nebyla u průsvitek těchto traťových oddílů AB aktivní červená indikace obsazení kolejových obvodů.

Obr. č. 8: Náčrt postupu ovládání tlačítek na ovládacím pultu RZZ v žst. Leština

Zdroj: DI

Stisknutím počátečního tlačítka u návěstidla Sc1 na ovládacím pultu SZZ zvolila výpravčí žst. Leština začátek jízdní (vlakové) cesty z 1. SK. Následně omylem stiskla tlačítko pro zadání konce vlakové cesty na 1. TK (mělo být osazeno mechanickým blokovacím prvkem proti nežádoucí obsluze) místo na 2. TK. Postavila tedy vlakovou cestu pro odjezd vlaku Os 5935 z 1. SK v žst. Leština na vyloučenou 1. TK a chybně postavená vlaková cesta směrem do vyloučené 1. TK byla v procesu zabezpečení ukončena rozsvícením povolujících návěstí na návěstidlech Sc1 a S1a.

Proto je provozovatelem dráhy ve vnitřním předpisu SŽDC D1 v čl. 3641 stanovena pro výpravčí povinnost: „*Na dobu výluky musí výpravčí zajistit upamatovávací pomůckou, aby nemohla být dovolena jízda vozidel na vyloučenou kolej. Pokud je vyloučena traťová kolej a jedna stanice má přijatý traťový souhlas, postačí, aby toto zajištění provedl výpravčí ve stanici s přijatým traťovým souhlasem; v opačném případě musí toto zajištění provést výpravčí obou přilehlých stanic“.*

Souběhem nedodržení výše uvedené povinnosti a popsaného stavu SZZ v žst. Leština a TZZ ve vyloučené 1. TK v době vzniku první události v nehodovém ději tak došlo k mylné obsluze SZZ a postavení vlakové cesty nesprávným směrem.

Toto by správně umístěné mechanické zábrany, blokující vybrané prvky na ovládacím pultu SZZ, neumožnily.

Strojvedoucí vlaku Os 5935 poté, co nesprávně postavená vlaková cesta výpravčí žst. Leština rozsvítila na návěstidle Sc1 a S1a návěsti „Volno“ a byl tímto dán pokyn k výpravě vlaku, zahájil ve spolupráci s vlakovou četou činnosti, které má dopravce stanoveny pro bezpečný odjezd vlaku s cestujícími ze stanice.

V čase 9.01 h uvedl strojvedoucí vlak do pohybu. Z důvodů nepříznivé povětrnostní situace (sněhové srážky doprovázené větrem) sledoval dle svého vyjádření situaci okolo drážního vozidla (zaznamenal kontakt čelního pluhu pod svým stanovištěm se zvýšenou vrstvou sněhové pokrývky) a nevěnoval dostatečnou pozornost umístěné přenosné návěsti „Stůj“ v km 250,800. Této návěsti si všiml na poslední chvíli, ale jelikož měl i na oddílovém návěstidle AB návěst „Volno“, pokračoval dál a celou situaci chtěl dle svého vyjádření ohlásit, až přijede do přehledného úseku. To však až do příjezdu do zastávky Sázavka neučinil.

Když se přiblížil k zastávce Sázavka, uviděl na krátkou vzdálenost zvednutá závorová břevna PZZ P3696 a již nestihl na danou situaci reagovat jízdou se zvýšenou opatrností. V čase 9.05 h došlo k jízdě vlaku Os 5935 přes otevřený přejezd, který se nachází v km 247,933, tj. 77 m před zastávkou Sázavka. Od 8.00 h bylo PZZ vypnuto ze závislostí na kolejových obvodech v 1. TK. Vypnutí PZZ z činnosti pro jízdu po vyloučené 1. TK bylo provedeno v souladu s požadavkem OZOV (podrobnosti v kapitole 2.2.5 této ZZ). Díky příznivým okolnostem vzniklá nebezpečná situace nevyústila ve střetnutí s účastníky silničního provozu.

Ze sledu událostí a šetření lidského faktoru je zřejmé, že strojvedoucí vlaku Os 5935 nevěděl o výluce 1. TK (toto ani nebylo požadováno). Jeho chování dle jeho tvrzení ovlivnily dva bezprostředně před MU působící faktory. První, že obě návěstidla, Sc1 a S1a, kolem kterých projel, i další návěstidla oddílová návěstila „Volno“ a vyvolala v něm dojem, že je vše v pořádku a vlaková cesta je pro jeho jízdu postavena a volná, a druhý faktor nepříznivé povětrnostní podmínky, které ho nutily sledovat situaci kolem DV. Nevědomá chyba se projevila v upřednostňování sledování povětrnostní situace a DV před pozorováním návěsti na umístěném přenosném návěstidle. Z tohoto důvodu zpozoroval, dle svého vyjádření, přenosnou návěst „Stůj“ až na poslední chvíli a rozhodl se na pozdější reakci na zjištěné skutečnosti. K žádné pozdější reakci však z jeho strany nedošlo a vědomě tak ignoroval stav, kdy projel kolem návěsti zakazující mu další jízdu, upřednostnil světelná návěstidla a dál pokračoval v jízdě směrem na vyloučenou kolej.

Strojvedoucí v podání vysvětlení mj. uvedl, že reakce na návěst pochybnou, kterou předpis SŽDC D1 definuje ve svém čl. 114, je zastavit DV a zjistit okolnosti. I když si dle svého vyjádření návěsti všiml na poslední chvíli a připadala mu posunutá, spadená, resp. pochybná, adekvátní reakcí mělo být především okamžité zastavení DV a informování se u výpravčí žst. Leština na důvod umístění této návěsti. Strojvedoucí však situaci neřešil, i když o této návěsti věděl, a pokračoval s DV dál. Reagoval až na zdvihnuté závory na přejezdu P3696 a na zaměstnance, kteří uklízeli sníh na zastávce Sázavka a kteří mu dávali návěst „Stůj“.

Pokračování nehodového děje (nedovolené jízdy) bylo způsobeno nereagováním strojvedoucího vlaku Os 5935 na návěst „Stůj“ přenosného krycího návěstidla. Tato chyba mohla být ovlivněna okolnostmi působícími na jeho chování

bezprostředně před vznikem MU. Převyšující počet povolujících návěstí na světelných návěstidlech platných pro jeho jízdu, jejichž význam a jednoznačnost ovlivnily, i díky zhoršeným povětrnostním podmínkám, reakci na návěst umístěného přenosného návěstidla s návěstí zakazující jízdu. Nedílnou součástí bylo také nulové povědomí strojvedoucího o výluce, neboť by se jeho (neuskutečněné) jízdy správným směrem po 2. TK nijak netýkala. Nic z toho však neomlouvá skutečnost, že projel kolem návěsti zakazující jízdu, kterou na záhlaví žst. Leština viděl, a pokračoval s tímto vědomím v jízdě bez zastavení dále na 1. TK a nezajímal se ani o zjištění, proč se tam tato návěst objevila.

Z výše uvedené analýzy nehodového děje, z poznatků z vlastního šetření a další dokumentace, kterou DI získala od dopravce a provozovatele dráhy, je zřejmé, že součásti dráhy, drážní vozidla, stav SZZ a TZZ nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

4.3 Závěry

4.3.1 Přímé a bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly, a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- postavení vlakové cesty pro vlak Os 5935 ze železniční stanice Leština u Světlé směrem k železniční stanici Světlá nad Sázavou na vyloučenou 1. traťovou kolej.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- nepoužití předepsané mechanické pomůcky na dobu výluky, zajišťující nemožnost nesprávné obsluhy (nechtěného či mylného stlačení či povytažení) tlačítka na ovládacím pultu staničního zabezpečovacího zařízení výpravčí železniční stanice Leština u Světlé.

Přispívajícím faktorem mimořádné události v pokračování nehodového děje bylo:

- nereagování strojvedoucího vlaku Os 5935 na návěst „Stůj“ přenosného krycího návěstidla a následné pokračování v jízdě po vyloučené 1. traťové koleji přes otevřený přejezd P3696.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- nedodržení technologických postupů provozovatele dráhy výpravčí železniční stanice Leština u Světlé, které stanovují povinnost na dobu výluky zajistit upamatovávací pomůckou ovládací prvky, aby nemohla být dovolena jízda vozidel na vyloučenou kolej, zakrytí tlačítek stavění vlakových cest a výměnových řadičů červenými krytkami.

4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti

- nebyly Drážní inspekcí zjištěny

4.4 Doplňující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách

U provozovatele dráhy SŽDC:

- v návaznosti na ustanovení § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. a v návaznosti na § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb. nezajistil místo mimořádné události a neprovedl dokumentaci stavu v době vzniku mimořádné události;
- v návaznosti na ustanovení § 18 vyhlášky č. 173/1995 Sb., § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a v návaznosti na ustanovení čl. 102 předpisu SŽDC D17 neprovozoval dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy. Toto porušení nastalo při organizování jízdy vlaku Os 5935, který stál po vzniku MU na zastávce Sázavka zpět do žst. Leština. V době, kdy provozovatel dráhy neměl daný souhlas od COP DI, začala výpravčí žst. Leština, se svolením pracovníka CDP Přerov, organizovat a řídit dopravu na vyloučené koleji místo odborně způsobilé osoby ve funkci ZPŘS;
- v návaznosti na ustanovení čl. 4035 a čl. 4036 předpisu SŽDC D1 neponechal stopy po mimořádné události nezměněny do zahájení šetření;
- v návaznosti na ustanovení čl. 3566 a 3695 předpisu SŽDC D1 zaměstnanec pro řízení sledu nezpravil strojvedoucí SHV jedoucí na vyloučenou 1. traťovou kolej ze žst. Světlá nad Sázavou o jízdě se zvýšenou opatrností. V rozkaze V pouze konstatoval, že PZZ v km 241,537 a 247,933 pro jejich jízdu neúčinkuje.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata

Provozovatel dráhy SŽDC vydal po vzniku MU následující opatření:

- *výpravčí žst. Leština u Světlé byla zbavena odborné způsobilosti k výkonu funkce a do funkce bude zařazena až po vykonání odborné zkoušky D-07;*
- *po vydání vyhodnocení bude vydán Poučný list přednosty PO Jihlava.*

Dopravce přijal a vydal po vzniku MU následující opatření:

- *1. Příčina MU a odpovědnost za její vznik včetně zadání pokynů, vedoucích k předcházení vzniku podobných MU, budou zařazeny k projednání na nejbližší*

rozšířené porady vedení OCP Střed.

- *2. Provozovatel drážní dopravy ČD, a.s., požádá DVI o seznámení s předmětným Vyhodnocením příčin a okolností vzniku mimořádné události při nejbližším pravidelném poučování strojvedoucích.*

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává.

V Brně dne 20. prosince 2019

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

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

7 PŘÍLOHY

Obr. č. 9: Zastávka Sázavka Zdroj: DI

Obr. č. 10: Přejezd P3696 u zastávky Sázavka Zdroj: DI