



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nedovolená jízda soupravy od vlaku Os 8856 s následnou srážkou s vlakem R 989
a vykolejením v železniční stanici Praha-Běchovice

Pátek, 10. července 2020

Accident and incident investigation report

Unauthorized movement of the train set of rolling stocks from the regional passenger train No. 8856 with its consequent collision with the long distance passenger train No. 989 and derailment at Praha-Běchovice station

Friday, 10th July 2020

č. j.: 6-2025/2020/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události: 10. 7. 2020, 17:39 h.

Popis události: nedovolená jízda soupravy od vlaku Os 8856 opačným směrem za účelem evakuace cestujících z vlaku Ex 506 s následnou srážkou s vlakem R 989 a vykolejením 1 drážního vozidla zpětně jedoucí soupravy.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Praha-Běchovice, seřadovací návěstidlo Se6, km 398,137. Místo srážky se nacházelo na výhybce č. 19, km 398,019.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 989 a soupravy od vlaku Os 8856).

Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 20 117 368 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nedovolené zahájení posunu soupravy od vlaku Os 8856 za návěstidlo Se6 s návěstí Posun zakázán a pokračování v jízdě až na výhybku č. 19, která se nacházela ve vlakové cestě pro vlak R 989.

Přispívající faktory:

- nedostatky v komunikaci mezi osobami podílejícími se na přípravě evakuace cestujících z vlaku Ex 506, konkrétně mezi strojvedoucím vlaku Os 8856, traťovým dispečerem CDP, vedoucím dispečerem CDP Praha a velitelem zásahu HZS SŽ.

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:

- zajistit u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace:
 - zefektivnění a posílení kontrolní činnosti zaměřené na důsledné vymáhání stávajících technologických postupů pro posun (s důrazem na komunikaci zaměstnanců) do doby realizace zjednodušení technologických postupů pro posun;
 - přípravu a realizaci celkového zjednodušení technologických postupů pro posun (s důrazem na komunikaci) tak, aby jejich nepraktičnost nevedla k jejich nedodržování;
 - ve spolupráci s dopravci zvážení využití moderních technologií, které by nad rámec současných způsobů umožnily zpravování vlaků bez osobního kontaktu za využití datové komunikace (např. v mobilní aplikaci zajišťující přijetí rozkazu a potvrzení seznámení se s ním), která nabízí i možnost využití jejích dalších benefitů, např. upozornění na relevantní skutečnosti v závislosti na aktuální poloze vlaku nebo PMD.
- zajistit u všech dopravců na síti Správy železnic, státní organizace:
 - v rámci jednotných technologických postupů zajistit, že strojvedoucí bude mít vždy na stanovišti, ze kterého vede vlak, k dispozici příslušné formuláře pro sepsání rozkazů;
 - zefektivnění a posílení kontrolní činnosti zaměřené na důsledné vymáhání stávajících technologických postupů pro posun (s důrazem na komunikaci zaměstnanců).

SUMMARY

- Date and time: 10th July 2020, 17:39 (15:39 GMT).
- Occurrence type: a train collision.
- Description: the unauthorized movement of the train set of rolling stocks from the regional passenger train No. 8856 with its consequent collision with the long distance passenger train No. 989 and derailment.
- Type of train: the train set of rolling stocks from the regional passenger train No. 8856;
the long distance passenger train No. 989.
- Location: Praha-Běchovice, the shunting signal device Se6, km 398,137;
a place of the train collision – the switch No. 19, km 398,019.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (the IM);
České dráhy, a. s. (the RU of the train set of rolling stocks from the regional passenger train No. 8856 and the long distance passenger train No. 989).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 20 117 368,-
- Causal factor:
- failure to respect the signal „Shunting forbidden” of the shunting signal device Se6 by the train driver of the train set of rolling stocks from the regional passenger train No. 8856 and the subsequent movement of the train set of rolling stocks from the regional passenger train No. 8856 up to the switch No. 19 which took place in the train route of the long distance passenger train No. 989.
- Contributing factor:
- failures in communication between persons involved in preparation of the evacuation of the passengers from the long distance passenger train No. 506 (specifically between the train driver of the regional passenger train No. 8856, the track dispatcher of the Traffic Control Center Prague and the officer in charge of the Fire Service of the IM).
- Systemic factor: none.
- Recommendation:
- Addressed to the Czech National Safety Authority (the NSA):
- to ensure at the infrastructure manager Správa železnic, státní organizace:
 - increased effectiveness and strengthening of the control activities aimed at consistent enforcement of the existing technological procedures for the shunting operation (with an emphasis on employee communication) until simplification of the technological procedures for the shunting operation will be implemented;

- preparation and implementation of overall simplification of the technological procedures for the shunting operation (with emphasis on communication) so that impracticality of these procedures will no longer lead to their non-fulfilment;
- in cooperation with the railway undertakings, they will consider using modern technologies, which would, in addition to current methods, enable to inform trains without personal contact only by using data communication (e. g. in a mobile application ensuring the acceptance of the order and the confirmation of acquaintance with it) which also offers the possibility of using its other benefits, such as notification of the relevant facts depending on the current position of the train or shunting between operating control points.
- to ensure at all railway undertakings on the lines of the IM Správa železnic, státní organizace:
 - the obligation for the train driver to always have the appropriate forms for writing orders at the control position from which he leads the train will be established in the uniform technological procedures;
 - increased effectiveness and strengthening of the control activities aimed at consistent enforcement of the existing technological procedures for the shunting operation (with an emphasis on employee communication).

Obsah

1 SHRNU TÍ.....	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.....	18
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	18
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	18
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	19
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	22
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	23
3.2 Faktický popis události.....	49
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	49
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	52
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	52
4.1 Úlohy a povinnosti.....	52
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	52
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	61
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	61
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	61
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	62
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	62
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	62
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	62
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	62

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	62
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	62
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	62
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	62
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	62
4.3 Lidské faktory.....	63
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	63
4.3.2 Pracovní faktory.....	65
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	66
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	75
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	75
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	75
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	75
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	75
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	80
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	81
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	81
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	81
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	81
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	81
5 ZÁVĚRY.....	81
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	81
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	82
5.3 Doplnující zjištění.....	82
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	83
PŘÍLOHY.....	85

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	dražní vozidlo
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDV	hnací drážní vozidlo
HV	hnací vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrováný záchranný systém
MU	mimořádná událost
PPV	pracoviště pohotovostního výpravčího
SK	staniční kolej
SŽ	Správa železnic, státní organizace (před 1. 1. 2020 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – SŽDC)
TK	traťová kolej
TTP	tabulky traťových poměrů
ÚI	Územní inspektorát
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku 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
nařízení 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
SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC (ČD) Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC (ČD) Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

SŽDC Zam1

vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události (od 1. 1. 2021 předpis přejmenován na SŽ Zam1)

ČD V2

vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD V2 Předpis pro lokomotivní čety“, 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 10. 7. 2020.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti, dopadů mimořádné události na provozovatele dráhy a dopravce a povinnosti vyplývající z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s následujícími omezeními, která negativně ovlivnila způsob a postupy při šetření:

Zúčastněná osoba, velitel zásahu HZS, na dotaz Drážní inspekce, kdy je možné, aby se dostavila k podání vysvětlení ve věci předmětné mimořádné události, odepřela prostřednictvím svého právního zástupce svou výpověď. To Drážní inspekci znemožnilo přímou konfrontaci, kterou při šetření považuje u zúčastněných osob za důležitou.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 3x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha (žst. Praha-Běchovice);

2x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Praha (CDP Praha).

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. Dále také z dokumentace vyžádané 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.

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;
- ohledání pracoviště dispečera CDP;
- analýza dat zaznamenaných registračními rychloměry zúčastněných drážních vozidel;
- analýza dat zaznamenaných zabezpečovacím zařízením;
- analýza záznamů ReDat;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce a Policie ČR;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců a jiných svědků;
- účast na komisionálních prohlídkách zúčastněných drážních vozidel;
- v rámci šetření lidského faktoru použití modelu SHELL a Reasonova modelu.

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

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

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: srážka DV x DV;

Skupina MU: vážná nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 10. 7. 2020.

Čas: 17:39 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, žst. Praha-Běchovice, seřaďovací návěstidlo Se6 v km 398,137. Místo srážky se nacházelo na výhybce č. 19 v km 398,019.

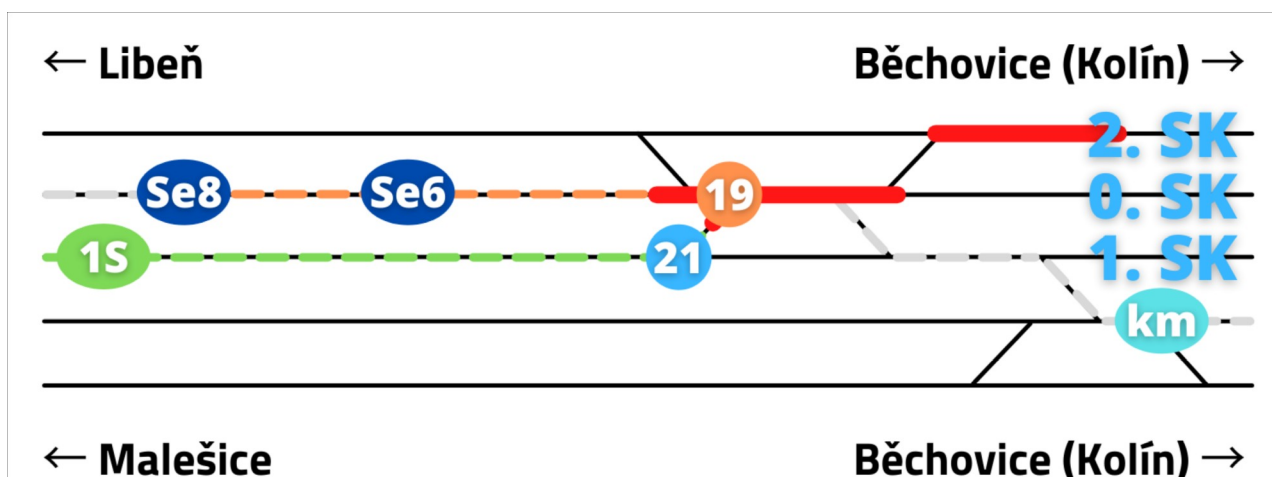
GPS souřadnice: [50.0845306N, 14.5833119E](#) (seřadovací návěstidlo Se6);
[50.0842122N, 14.5845981E](#) (místo srážky).

3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Praha-Běchovice leží v km 397,000 dráhy železniční, kategorie celostátní, Kolín – Praha-Libeň (dle TTP trať 501A Česká Třebová – Praha-Libeň), která je v přílehlých mezistaničních úsecích tříkolejná, a v km 0,000 dráhy železniční, kategorie celostátní Praha-Běchovice – Praha-Malešice (dle TTP trať 525G Praha-Běchovice – Praha-Vršovice), která je v přílehlém mezistaničním úseku dvoukolejná. Úřední povolení pak ještě zvláště eviduje dráhu celostátní Praha-Běchovice Blatov – Praha-Běchovice.

Předmětná stanice je dálkově řízena traťovým dispečerem CDP v řízené oblasti CDP Praha: v trati Kolín (mimo) – Kralupy nad Vltavou (mimo), s možností předání na místní řízení výpravčímu PPV žst. Praha-Běchovice, kterým je stanice obsazena.

Stanice je rozčleněna na dva obvody: Osobní a Nákladní. Ve stanici jsou zřízena dvě zvýšená ostrovní nástupiště žst. Praha-Běchovice, která se nachází v obvodu Osobním mezi 1. a 3. SK a u 2. SK. Dále se v obvodu Osobním v km 395,803 nachází zastávka Praha-Běchovice střed, která má zřízena nástupiště u 1. a 2. SK (v předmětné žst. je mezi 1. a 2. SK vedena 0. SK, která je bez nástupní hrany).



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

1S = vjezdové návěstidlo 1S;

Se8 = seřadovací návěstidlo Se8;

Se6 = seřadovací návěstidlo Se6, místo vzniku MU;

21 = výhybka č. 21;

19 = výhybka č. 19 místo srážky DV;

km = rozkazem stanovené místo k evakuaci;

černé úsečky = kolejové schéma zhlaví;

červené úsečky = konečné postavení DV po MU (2. SK vlak Ex 506, 0. SK vlaky R 989 a Os 8856);

zeleně šrafovaná čára = postavená vlaková cesta pro vlak R 989;

oranžově šrafovaná čára = pohyb soupravy od vlaku Os 8856 (zpětný);

šedě šrafovaná čára = odjezdová vlaková cesta vlaku Os 8856

Zdroj: DI

Ohledání místa MU proběhlo z důvodu vzniku MU v oblasti řízené CDP Praha na dvou místech, kdy jedna skupina inspektorů DI ohledávala místo vzniku MU a druhá dopravní sál 4B CDP Praha, odkud byla daná žst. v době vzniku MU řízena.

Povětrnostní podmínky: venkovní teplota 29 °C, oblačno, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: místo MU v železniční stanici v rovinatém terénu na pomezí intravilánu a extravilánu.

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

Provoz v místě MU byl ovlivněn další mimořádnou událostí, střetem vlaku Ex 506 s osobou na 2. SK, v blízkosti nástupiště žst. Praha-Běchovice (km 397,100).

Evakuace cestujících tohoto vlaku měla proběhnout vlakem Os 8856 (Český Brod – Beroun), který měl vyjet ze 3. SK k soupravě vlaku Ex 506, jehož čelo zastavilo na 2. SK v km 397,771. Bezprostředně před vznikem MU se vlak Os 8856 nacházel v obvodu stanice na libeňském záhlaví 0. SK za návěstidlem Se6. Přibližně ve stejnou dobu vjížděl do stanice od žst. Praha-Libeň vlak R 989 (Praha hl. n. – Žďár nad Sázavou), který měl postavenou cestu z 1. TK přes kolejovou spojku tvořenou výhybkami č. 21 a 19 na 0. SK. Souprava od vlaku Os 8856 následně při nedovolené jízdě zpět směrem ke stojící soupravě vlaku Ex 506 vjela do postavené vlakové cesty souběžně jedoucího vlaku R 989. V prostoru výhybky č. 19 došlo k boční srážce DV. Vykojil první podvozek soupravy od vlaku Os 8856, vlak R 989 nevykojil, avšak došlo k poškození na levé straně všech drážních vozidel kromě HDV, které poškozeno nebylo.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Stav infrastruktury:

Místo vzniku MU, návěstidlo Se6, se nacházelo na rozhraní libeňského záhlaví 0. SK a libeňského zhlaví žst. Praha-Běchovice. Staniční koleje zde byly vedeny v přímém směru. Místo srážky bylo na výhybce č. 19, která byla přestavena odbočným směrem (pro jízdu DV z 1. TK na 0. SK). Následkem vykojení prvního podvozku soupravy od vlaku Os 8856 byla v místě dopadu levého kola prvního dvojkolí odštípnuta hlava betonového pražce. Samotné kolo bylo zabořeno ve šterku za hlavou tohoto pražce. V místě vykojení nebyly nalezeny stopy po vystoupaní okolků levých kol na temeno kolejnice ani sjetí pravých kol z temena kolejnice. Čelo soupravy od vlaku Os 8856 bylo strženo z koleje vlevo projíždějícím vlakem R 989.

Tabulka měření:

Bod	Staničení (km)
konec vlaku Ex 506 (dopočteno)	397,623
začátek vlaku Ex 506	397,771
staničník 397,800 (výchozí bod měření)	397,800
začátek vlaku R 989	397,823
staničník 397,900	397,900
hroty výhybky č. 19	397,935
staničník 398,000	398,000
čelo řídicího vozu soupravy od vlaku Os 8856	398,007

konec vlaku R 989	398,011
místo srážky (dopočteno)	398,019
hroty výhybky č. 20	398,024
čelo HDV soupravy od vlaku Os 8856	398,086
staničník 398,100	398,099
návěstidlo Se6 (místo vzniku MU)	398,137

Stav zabezpečovacího zařízení:

Žst. Praha-Běchovice byla vybavena staničním zabezpečovacím zařízením ESA 11 (3. kategorie dle TNŽ 34 2620). V době vzniku MU bylo SZZ ovládáno dálkově, traťovým dispečerem z dopravního sálu 4B CDP Praha. V tomto sále bylo po vzniku MU provedeno ohledání JOP traťového dispečera CDP pro žst. Praha-Běchovice. V dopravním sále byl zdokumentován Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení pro sál 4B a Telefonní zápisník pro tentýž sál a formulář s prvotním hlášením MU. V žst. Praha-Běchovice byla zdokumentována kniha Odevzdávka služby výpravčího, kniha Předávka dopravní na/z PPV, Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení, Telefonní zápisník žst. Praha-Běchovice, originál Všeobecného rozkazu č. 974690 (pro vlak číslo 8856) a dále také originály všeobecných rozkazů č. 974689 a 974691. V součinnosti se zaměstnanci provozovatele dráhy byly staženy záznamy ze zabezpečovacího zařízení a jejich archiv předběžně zhlédnut.

Seřaďovací návěstidlo Se6 se nacházelo v km 398,137 a v době ohledání na něm svítila návěst Posun zakázán. Zaměstnanci provozovatele dráhy po MU provedli za účasti inspektorů DI kontrolní měření izolačního stavu tohoto návěstidla a měření napětí na žárovce modrého světla. Obě naměřené hodnoty vyhověly předpisu SŽDC (ČSD) T121.

Stav drážních vozidel vlaku R 989:

Čelo vlaku R 989 zastavilo na zhlaví žst. Praha-Běchovice na 0. SK v km 397,823. Konec vlaku byl v km 398,011. Vlak tvořilo HDV CZ-ČD 91 54 7 362 030-9 (dále též HDV 362) a 7 vozů. HDV 362 bylo řízeno ze stanoviště č. 1 (v čele vlaku). Vlak nebyl vykolejen ani roztržen.

Rukojeť ovladače přímočinné brzdy DAKO BP byla v poloze „zabrzděno“, rukojeť ovladače DAKO OBE1 od brzdiče DAKO BSE samočinné tlakové brzdy byl v poloze „Z“ (závěr, kdy není doplňována ztráta vzduchu). Jízdní kontrolér byl v poloze „X“ (výběh). Směrový kontrolér byl v základní poloze – směr jízdy nebyl zařazen.

Na manometrech HDV byl tlak v hlavním potrubí 0,0 bar, v hlavním vzduchojemu 6,4 bar a tlak v brzdových válcích byl 3,6 bar.

Vlakový zabezpečovač LS 06 byl v poloze „provoz“. Na displeji radiostanice VO 79 bylo naladěno 1. HV vlaku 989 na síti GSM-R (CZ).

V Knize oprav HDV 362.030-9 nebyly uvedeny žádné závady na HDV, které by mohly souviset se vznikem MU. Závada na HDV nebyla zjištěna ani strojvedoucím uplatněna. Strojvedoucí byl zpraven rozkazem č. 0002718-111 „VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak č. 979“, ze dne 10. 7. 2020. Tento rozkaz neobsahoval žádné pokyny k jízdě místem vzniku MU. Byla zdokumentována Kniha předávky HV.

HDV bylo vybaveno elektronickým rychloměrem se záznamem dat UniControls – Tramex RE1xx, č. 7033. Zaznamenaný čas byl o 2 s napřed oproti skutečnému času.

Na levém boku ve směru jízdy vlaku byly poškozeny všechny vozy vlaku R 989. Poškození bočnice začínalo na 1. vozu soupravy (51 54 20-41 720-3) ve vzdálenosti 4,4 m od čela tohoto vozu, tedy 21,2 m od začátku vlaku. Většina poškození měla podobu poškrábaného opláštění bočnice, zničení nástupních schůdků a poškození zařízení instalovaných ve spodní části vozů. HDV 362 030-9 poškozeno nebylo.

Stav drážních vozidel soupravy od vlaku Os 8856:

Přední čelo soupravy od vlaku Os 8856 zastavilo na libeňském zhlaví žst. Praha-Běchovice v prostoru výhybky č. 19 v km 398,007, zadní čelo soupravy od vlaku se nacházelo v km 398,086. Vlak Os 8856 byl tvořen 3 DV (jednotka „CityElefant“). Souprava byla v době vzniku MU vedena z řídicího vozu CZ-ČD 94 54 1 971 046-8 (dále též řídicí vůz nebo 971). HDV CZ-ČD 94 54 1 471 046-3 (dále též HDV 471) bylo řazeno jako třetí. Následkem MU došlo k vykolejení prvního podvozku vlevo ve směru jízdy a k poškození řídicího vozu. Na obou čelech soupravy od vlaku Os 8856 byla rozsvícena dvojice bílých návěstních světél (tj. návěst Hnací vozidlo při posunu).

Na stanovišti řídicího vozu byla sdružená jízdní páka v poloze „R“ (rychlobrzda), ovladač brzdiče přímočinné brzdy byl v poloze „O2“ (odbrzděno), ovladač režimu jízdy byl v poloze „M“ (manuál), přepínač směru byl v poloze „P“ (vpřed).

Na manometrech HDV byl tlak v hlavním potrubí 0,0 bar, v napájecím potrubí 0,0 bar a tlak v brzdových válcích byl 0,0 bar.

Vlakový zabezpečovač LS 90 nebyl v činnosti. Na displeji radiostanice VO 67 bylo naladěno 1. HV vlaku 8856 na síti GSM-R (CZ).

Na stanovišti strojvedoucího byla vylepena trvalá zpráva o brzdění. V Knize oprav HDV 471.046-3 nebyly uvedeny žádné závady na HDV, které by mohly souviset se vznikem MU. Závada na HDV nebyla zjištěna ani strojvedoucím uplatněna. Strojvedoucí byl zpraven rozkazem „VŠEOBECNÝ ROZKAZ pro vlak číslo 8856“, číslo průpisu 974690, ze dne 10. 7. 2020 ve znění: „Z Prahy-Běchovic do žst. Praha-Libeň jedete po 0. traťové koleji. Zastávky Praha-Kyje a Praha-Dolní Počernice projedte. V km 397,300 až 397,700 maximální rychlost 30 km/h, dávejte opakovaně návěst „Pozor“. V km 397,600 zastavte pro evakuaci cestujících z vlaku 506.“ Dále bylo na tomto průpisu rozkazu propiskou připsáno telefonní číslo na velitele zásahu HZS. Byla zdokumentována Kniha předávky HV.

Souprava byla vybavena elektronickými rychloměry se záznamem dat UniControls – Tramex RE1xx. Řídicí vůz (čelo vlaku) byl vybaven rychloměrem č. 7055, zaznamenaný čas byl ve shodě se skutečným časem. HDV bylo vybaveno rychloměrem č. 8055, zaznamenaný čas byl o 1 s napřed oproti skutečnému času.

Následkem vzniku MU byl vážně poškozen řídicí vůz. Došlo k poškození pravého spodního rohu čela a částečnému roztržení skříně na pravé straně, kde se nacházelo několik vrypů. Na podvozku pak došlo vlivem vykolejení k poškození na obou stranách DV.

Vložený vůz a HDV jednotky „CityElefant“ byly bez zjevného poškození.

Ostatní:

Vlak Ex 506 byl tvořen elektrickou jednotkou „Pendolino“ v čele s elektrickým vozem č. 93 54 6 681 005-5, byl složen ze 7 DV, měl délku 148 m, 28 náprav, a hmotnost 412 tun. Z vlaku bylo třeba evakuovat cca 150 cestujících.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

• DV vlaku R 989	14 829 500 Kč *
• DV vlaku Os 8856	4 148 498 Kč
• zařízení dráhy (výhybka č. 19)	885 906 Kč
• odstranění následků MU	253 464 Kč
• životním prostředí	0 Kč

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 20 117 368 Kč***.

* = Výše škody ke dni zveřejnění ZZ nebyla konečná.

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU došlo mezi žst. Praha-Běchovice a Praha-Libeň k přerušení provozu ve všech traťových kolejích od 17:50 h do 18:51 h, od 18:51 h bylo obnoveno provozování drážní dopravy po 1. traťové koleji, od 2:48 h následujícího dne bylo obnoveno provozování drážní dopravy po 2. TK.

Provoz v žst. Praha-Běchovice byl omezen již před vznikem předmětné MU, kdy došlo v 16:13 h ke střetu vlaku Ex 506 s osobou v km 397,100 na 2. SK. Omezení provozu následkem této MU bylo ve 2. SK žst. Praha-Běchovice a 2. TK mezi žst. Praha-Běchovice a Praha-Libeň.

K plnému obnovení provozu došlo dne 11. 7. 2020 v 7:10 h, kdy došlo ke zprovoznění 0. TK mezi žst. Praha-Běchovice a Praha-Libeň.

Celkem bylo v návaznosti na předmětnou MU částečně nebo zcela odřeknuto 44 vlaků. Zpožděno bylo 101 vlaků o 8137 min.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- traťový dispečer CDP, zaměstnanec SŽ;
- výpravčí PPV žst. Praha-Běchovice, zaměstnanec SŽ;
- velitel zásahu HZS, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku R 989, zaměstnanec ČD;
- strojvedoucí vlaku Os 8856, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- vedoucí dispečer CDP Praha, zaměstnanec SŽ;
- vlakvedoucí soupravy od vlaku Os 8856, zaměstnanec ČD.

Zúčastněné subjekty:

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

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Kolín – Praha-Libeň, byla SŽ.

Dopravcem vlaku R 989 a soupravy od vlaku Os 8856 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 20. 1. 2020, s účinností od 23. 1. 2020 (datum publikace v registru smluv).

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	R 989	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	189	1. (HDV)	91 54 7 362 030 – 9	P
Počet náprav:	32	2.	51 54 20-41 720 – 3	R
Hmotnost (t):	397	3.	51 54 20-41 711 – 2	R
Potřebná brzdící procenta (%):	112	4.	50 54 20-38 120 – 2	R
Skutečná brzdící procenta (%):	117	5.	50 54 20-38 121 – 0	R
Chybějící brzdící procenta (%):	0	6.	50 54 20-38 106 – 1	R
Nejvyšší rychlost soupravy vozidel (km·h ⁻¹):	140	7.	51 54 82-40 408 – 1	R
Způsob brzdění:	I.	8.	61 54 19-51 007 – 3	R

Pozn. k vlaku R 989:

- držitelem všech DV byly ČD;
- skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

HDV 362.030-9 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat od výrobce UniControls – Tramex, typ RE1xx, č. 7033.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

Čas s korekcí (h)	Staničení čela (km)	Rychlost (km·h ⁻¹)	Popis záznamu
17:37:55	398,595	0	registrace kódu žlutého mezikruží
17:38:02	398,595	1	vedení HDV do pohybu
17:38:40	398,430	28	jízda začátku vlaku R 989 kolem návěstidla 1S
17:38:49	398,362	29	registrována rychlost 29 km·h ⁻¹
17:39:11	398,191	28	čas rozjezdu soupravy od vlaku Os 8856

17:39:16	398,148	27	začátek vlaku R 989 předjíždí přední čelo soupravy od vlaku Os 8856 (přibližný čas ± 1 s)
17:39:19	398,131	26	čas vzniku MU (souprava od vlaku Os 8856 míjí návestidlo Se6)
17:39:25	398,088	26	začátek vlaku R 989 míjí hroty výhybky č. 21
17:39:33	398,023	28	registrováno použití píšťaly
17:39:37	397,994	28	čas srážky vlaků
17:39:39	397,980	28	registrováno použití píšťaly
17:39:40	397,975	28	zaznamenáno vypnutí topení (zaúčinkování ochran DV)
17:39:45	397,935	26	začátek vlaku R 989 míjí hroty výhybky č. 19
17:39:55	397,864	23	registrována rychlost 23 km·h ⁻¹
17:39:56	397,860	23	registrováno použití rychlobrzdy
17:39:57	397,857	23	náběh tlaku v brzdových válcích
17:39:58	397,850	22	registrována rychlost 22 km·h ⁻¹
17:40:00	397,838	20	registrován konec použití rychlobrzdy
17:40:06	397,823	0	zastavení vlaku R 989 po MU

Vlak:	Os 8856	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka soupravy (m):	80	1. (HDV)	94 54 1 471 046-3	P+E
Počet náprav:	12	2.	94 54 1 071 046-7	<R>
Hmotnost (t):	180	3.	94 54 1 971 046-8	<R>
Potřebná brzdící procenta (%):	111			
Skutečná brzdící procenta (%):	121			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší rychlost soupravy vozidel (km·h ⁻¹):	140			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 8856:

- držitelem všech DV byly ČD;
- skutečný stav soupravy od vlaku Os 8856 zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci;
- pravidelné řazení vlaku Os 8856 jsou dvě jednotky „CityElefant“, v den vzniku MU byl vlak z důvodu výlukového opatření dopravce veden jen jednou jednotkou;
- na každém DV soupravy byl jeden z podvozků vybaven magnetickou brzdou s permanentními magnety, která plní funkci zajišťovací a nouzové brzdy a nezapočítává se do skutečných brzdících procent;
- vzhledem ke zpětnému pohybu soupravy bylo řazení při MU opačné, než je uvedeno v tabulce (HDV bylo na konci).

Souprava byla vybavena elektronickými rychloměry se záznamem dat od výrobce UniControls – Tramex, typ RE1xx. Řídicí vůz řady 971 (v čele soupravy) měl rychloměr č. 7055, HDV 471 mělo rychloměr č. 8055.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

Čas s korekcí (h)	Staničení čela* (km)	Rychlost (km·h ⁻¹)	Popis záznamu
17:14:00	397,092	0	zastavení u nástupiště na 3. SK v žst. Praha-Běchovice
17:34:02	397,092	1	rozjezd vlaku Os 8856 ze 3. SK žst. Praha-Běchovice
17:34:28	397,259	37	registrována rychlost 37 km·h ⁻¹
17:35:02	397,582	30	registrována rychlost 30 km·h ⁻¹
17:35:03	397,590	30	registrace zavedení provozního brzdění na dobu 2 s
17:35:04	397,599	29	průjezd začátku vlaku Os 8856 místem zastavení dle rozkazu
17:35:07	397,623	27	průjezd začátku vlaku Os 8856 kolem konce Ex 506
17:35:12	397,658	23	registrována rychlost 23 km·h ⁻¹
17:35:28	397,773	31	začátky vlaků Os 8856 a Ex 506 ve stejné úrovni
17:35:37	397,851	32	jízda konce vlaku Os 8856 kolem začátku vlaku Ex 506
17:35:40	397,878	34	registrována rychlost 34 km·h ⁻¹
17:35:47	397,944	34	registrace zavedení provozního brzdění na dobu 1 s
17:36:07	398,119	31	registrace zavedení provozního brzdění na dobu 1 s
17:36:22	398,224	14	registrace zavedení provozního brzdění na dobu 2 s, zastavování za Se6
17:36:29	398,238	0	zastavení Os 8856 za Se6
17:36:43	398,238	0	vypnuto řízení z HDV 471
17:38:21	398,158	0	zapnuto řízení z řídicího vozu 971
17:39:11	398,159	1	rozjezd soupravy od vlaku Os 8856 směrem zpět k vlaku Ex 506
17:39:16	398,151	11	přední čelo soupravy od vlaku Os 8856 je předjížděno začátkem vlaku R 989 (přibližný čas ± 1 s)
17:39:19	398,140	19	minutí návěstidla Se6 předním čelem soupravy = vznik MU
17:39:29	398,075	25	registrováno použití píšťaly
17:39:33	398,047	26	registrována rychlost 26 km·h ⁻¹
17:39:34	398,040	26	registrováno použití rychlobrzdy
17:39:36	398,026	22	přední čelo soupravy od vlaku Os 8856 míjí hroty výhybky č. 20
17:39:37	398,020	18	srážka s vlakem R 989
17:39:41	398,007	0	zastavení soupravy od vlaku Os 8856 po MU

* = po zapnutí řízení z řídicího vozu se hodnota staničení příslušného čela změní vztažením k čelu opačnému

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

V místě vzniku MU bylo 5 souběžných staničních kolejí, dvě koleje pokračovaly do žst. Praha-Malešice a tři koleje pokračovaly do žst. Praha Libeň. Staniční koleje byly v místě MU vedeny v přímém směru. Železniční svršek tvořily kolejnice UIC60 s pružným upevněním na betonových pražcích.

Podle TTP pro trať 501A byla traťová rychlost v daném úseku $130 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. V místě MU však na 2. SK probíhalo šetření mimořádné události, střetu vlaku Ex 506 s osobou, čemuž byl přizpůsoben provoz. Vlak Os 8856 však měl v místě MU sníženou rychlost rozkazem na $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Vlak R 989 byl namísto rozkazu dán ústní pokyn k jízdě rychlostí nejvýše $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ prostřednictvím radiostanice (rozebráno v kapitole 4.1.1 této ZZ).

Žst. Praha-Běchovice byla vybavena staničním zabezpečovacím zařízením ESA 11 (3. kategorie dle TNŽ 34 2620). Toto SZZ je vybaveno záznamovým zařízením. Analýzou dat zaznamenaných SZZ bylo mj. zjištěno:

Čas po korekci	Popis registrovaného stavu
17:13:43	vlak Os 8856 vjel celý na 3. SK
17:30:20	zadání zrušení vlakové cesty pro vlak Os 8853 od návěstidla 1S na 101. SK
17:33:21	rušení závěru vlakové cesty pro vlak Os 8853 od návěstidla 1S na 101. SK
17:33:23	zadána vlaková cesta pro vlak Os 8856 od návěstidla L3 na 0. TK
17:33:38	vlaková cesta pro vlak Os 8856 od návěstidla L3 na 0. TK postavena – na návěstidle L3 návěst dovolující jízdu
17:34:37	vlak Os 8856 minul odjezdové návěstidlo L3 – obsazen kolejový obvod V118
17:35:56	vlak Os 8856 uvolnil kolejový obvod výhybek V17-18
17:36:07	zadání vlakové cesty pro vlak Os 8853 od návěstidla 1S na 1. SK
17:36:21	vlaková cesta pro vlak Os 8853 od návěstidla 1S na 1. SK postavena – na návěstidle 1S návěst dovolující jízdu
17:36:21	vlak Os 8856 uvolnil kolejový obvod V19-20, a tedy je celý za návěstidlem Se6 (kde zastavil)
17:37:35	vlak Os 8853 uvolnil kolejový obvod V21
17:37:37	zadání vlakové cesty pro vlak R 989 od návěstidla 1S na 0. SK
17:37:52	vlaková cesta pro vlak R 989 od návěstidla 1S na 0. SK postavena – na návěstidle 1S návěst dovolující jízdu
17:38:41	vlak R 989 minul odjezdové návěstidlo 1S – obsazen kolejový obvod 1SK
17:39:20	souprava od vlaku Os 8856 minula (zpětným pohybem) návěstidlo Se6 – obsazen kolejový obvod V19-20, vznik MU
17:39:25	vlak R 989 minul návěstidlo Se5 – obsazen kolejový obvod V21
17:39:39	ztráta koncové polohy výhybky č. 20 (v důsledku srážky a vykolejení DV)
17:39:47	vlak R 989 obsadil kolejový obvod V17-18
17:40:06	vlak R 989 uvolnil kolejový obvod V21

Jako počátek analýzy záznamu SZZ byl zvolen okamžik, kdy vlak Os 8856 vjel celý na 3. SK žst. Praha-Běchovice.

Před odjezdem vlaku Os 8856 došlo ke zrušení vlakové cesty pro vlak Os 8853 od žst. Praha-Libeň, která byla postavena na 101. SK, tedy mimo nástupiště. Dvě sekundy po zrušení závěru vlakové cesty byla zadána odjezdová vlaková cesta pro vlak Os 8856 na 0. TK.

Po uvolnění příslušného kolejového úseku byla v 17:36:21 h postavena vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 8853 od žst. Praha-Libeň (návěstidla 1S) na 1. SK žst. Praha-Běchovice. V 17:37:37 h, tedy dvě sekundy poté, co vlak Os 8853 uvolnil kolejový obvod V21 (na výhybce č. 21), následovalo zadání vjezdové vlakové cesty pro vlak R 989 od žst. Praha-Libeň (návěstidla 1S) na 0. SK. V mezičase v 17:36:21 h zastavil vlak Os 8856 na záhlaví 0. SK v prostoru mezi seřaďovacími návěstidly Se6 a Se8.

Souprava od vlaku Os 8856 v 17:39:20 h obsadila kolejový obvod za návěstidlem Se6, čímž došlo k nedovolené jízdě a vzniku MU. Následně v 17:39:39 h došlo následkem srážky drážních vozidel k indikaci ztráty koncové polohy výhybky č. 20.

SZZ bylo v bezporuchovém stavu a jeho fungování nebylo v příčinné souvislosti se vznikem MU.

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

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

- strojvedoucí vlaku Os 8856 – Zápis se zaměstnancem za přítomnosti DI:
 - Na směnu nastoupil odpočatý, střízlivý a bez psychického či fyzického stresu;
 - Do žst. Praha-Běchovice přijel jako vlak Os 8856 na 3. SK;
 - Za krátký okamžik ho radiostanicí kontaktoval traťový dispečer CDP Praha s otázkou, je-li připraven přejet k vlaku 506 k provedení evakuace cestujících;
 - Dále ho traťový dispečer CDP informoval, že do žst. Praha-Libeň bude pokračovat po 0. traťové koleji a nebude zastavovat v zastávkách Praha-Dolní Počernice a Praha-Kyje;
 - Na to mu odpověděl, že si přeje být o tomto zpraven písemným rozkazem Pv nebo V;
 - Traťový dispečer CDP Praha mu řekl, že společně mohou sepsat Pv rozkaz;
 - Odpověděl mu, že Pv rozkazy najde, ale poté mu ještě navrhl, že písemný rozkaz mu může sepsat výpravčí PPV žst. Praha-Běchovice;
 - Traťový dispečer CDP Praha odvětil, že sepsání rozkazu V bude znamenat stát 20 minut v žst. Praha-Běchovice;
 - Odpověděl, že v žst. Praha-Běchovice klidně 20 minut počká, ale že chce rozkaz;
 - Poté začalo s traťovým dispečerem CDP Praha postupné vyostřování komunikace;

- Následně spolu s vlakvedoucím informovali cestující a nechali je vystoupit a doporučili jim, aby k dopravě použili následující vlak. Tento úkon byl jeho vlastním rozhodnutím;
- Cestující vystoupili a asi po deseti minutách jej kontaktoval radiostanicí traťový dispečer CDP Praha, zda-li je zpraven a pohotový k jízdě;
- Zeptal se traťového dispečera CDP Praha, jakým způsobem bude odjíždět a jakým způsobem bude provedena evakuace;
- Traťový dispečer CDP Praha mu odpověděl, že bude odjíždět jako vlak;
- Dále má za to, že mu sdělil kontakt na velitele zásahu HZS, aby se s ním spojil a konzultoval podmínky evakuace;
- Asi po pěti minutách se na odjezdovém návěstidle rozsvítila návěst Rychlost 40 km/h a Volno;
- Provedli s vlakvedoucím postupy před odjezdem vlaku a spojil se s velitelem zásahu HZS mobilním telefonem. Následně uvedl vlak Os 8856 do pohybu a v průběhu jízdy komunikoval s velitelem zásahu. Domlouvali se na místě zastavení;
- Dle písemného rozkazu V měl zastavit v kilometru 397,600. To bylo místo na výhybkách a bylo vzdálené od místa evakuace přes dvě staniční koleje;
- Velitel zásahu HZS mu sdělil, že místo je poměrně daleko a evakuace by byla složitá a požádal ho, jestli by nešlo zastavit někde blíž;
- Na to odpověděl, že zastaví na vhodném místě a pokusí se sjednat s traťovým dispečerem CDP Praha vhodnější místo k evakuaci cestujících;
- Když jel kolem místa, kde měla probíhat evakuace dle písemného rozkazu V, došel ke stejnému názoru jako velitel zásahu HZS a z těchto důvodů v kilometru 397,600, který byl určený v písemném rozkazu V, nezastavil, pokračoval v jízdě a zastavil na vhodném místě, což bylo za návěstidlem Se6;
- Domníval se, že by bylo lepší k místu evakuace jet cestou posunu, a proto se předtím opakovaně ptal traťového dispečera CDP Praha, jak bude ze 3. SK odjíždět;
- Po zastavení přešel na druhé stanoviště strojvedoucího, kde zapnul řízení a označil soupravu jednotky jako posunový díl;
- Radiostanicí se spojil s traťovým dispečerem CDP Praha a informoval ho o zastavení za návěstidlem Se6 na nulté koleji a dále že hovořil s velitelem zásahu HZS a že potřebuje jet po nulté koleji k „Pendolinu“ pro lepší evakuaci. Na návěstidle Se6 byla návěst Posun zakázán;
- Traťový dispečer CDP Praha mu sdělil, že je vlak a že mu nic rozsvěcet nebude;
- Odpověděl mu, že nerozumí a že potřebuje přejet po nulté koleji, k tomu „Pendolinu“, cestou posunu;
- Traťový dispečer CDP Praha mu dal souhlas k jízdě. Že má jezdit a že má jeho svolení;

- Toto považoval za souhlas k posunu a rozjel se po nulté koleji „proti modré“ na návestidle Se6 směrem k „Pendolinu“;
- Tuto komunikaci slyšel i vlakvedoucí, který stál u otevřených dveří na stanoviště, což mu sdělil po vzniku mimořádné události;
- Po krátké chvíli jízdy si všiml, že výhybka číslo 19 není přestavená v jeho směru, a ihned zavedl rychločinné brzdění;
- Následně přijel vlak R 989, se kterým došlo k boční srážce;
- Ve chvíli, kdy došlo ke srážce, si již nevybavuje, jestli posunový díl stál, nebo byl ještě v pohybu;
- Po zastavení posunového dílu radiostanicí kontaktoval traťového dispečera CDP Praha a řekl mu o vzniku mimořádné události. Dále vznik mimořádné události ohlásil strojmistři. Regionálnímu dispečerovi ČD vznik mimořádné události ohlásil vlakvedoucí;
- Následně spolu s vlakvedoucím prohlédli soupravu, jestli tam opravdu není žádný cestující, a vyčkali příjezdu vyšetřujících orgánů. Při této prohlídce postupně soupravu zajišťoval ruční brzdou proti ujetí;
- Na otázku, proč odmítl sepsání rozkazu Pv, odpověděl, že sepsání Pv rozkazu neodmítl;
- Na otázku, na základě čeho nabyl přesvědčení, že bude po postavení hlavního návestidla na návěst dovolující jízdu přestaven jako posunový díl na 0. SK, odpověděl: „Po odjezdu na návěst dovolující jízdu vlaku a zjištění, že místo pro evakuaci je nevhodné, jsem pokračoval na vhodné místo, kde bych mohl sjednat posun.“;
- Na otázku, jak a s kým byl sjednán posun na 0. SK z místa zastavení, odpověděl, že posun byl sjednán z místa zastavení za návestidlem Se6 radiostanicí s traťovým dispečerem CDP Praha;
- Posun se z vlaku dle jeho názoru stal po sjednání posunu a svolení traťového dispečera CDP Praha k posunu na nultou kolej;
- Na otázku, došlo-li k přeladění radiostanice vlaku do režimu „posun“, odpověděl, že k přeladění nedošlo, protože se to normálně nepoužívá a dispečer nestanovil, na jakém funkčním kódu bude posun proveden;
- Na otázku ohledně toho, kdy, kým a jakým způsobem mu byla přidělena pracovní směna a její pracovní náplň, odpověděl, že směna byla turnusová a přidělena mu byla strojmistrem. Byla z důvodu výluky upravena a o její podobě se dozvěděl čtyři dny předem. V průběhu směny čerpal dvě půlhodinové přestávky. První přestávka byla po režijní jízdě 30 minut a po prvním obratu v žst. Český Brod byla také přestávka 30 minut. Během přestávek se občerstvil a trávil je na stanovišti strojvedoucího;
- Během jízdy vlaku Os 8856 se cítil odpočatý;
- Na otázku, byl-li v průběhu jízdy vlaku Os 8856 někým nebo něčím vyrušen, odpověděl, že při jízdě ze žst. Český Brod ho kontaktoval síťový dispečer ČD, že bude provádět evakuaci cestujících z vlaku Ex 506 a že o tom bude zpraven;

- Na stanovišti strojvedoucího byl sám;
- Na otázku, z jakého důvodu nejel vlak Os 8856 podle plánovaného řazení (2 jednotky „CityElefant“), odpověděl, že to bylo dané rozkazem o výluce;
- Na otázku, jestli již někdy vedl vlak, který byl zvolen k evakuaci cestujících, odpověděl: „Ano jednou. To byla evakuace na trati. Zastavil jsem vedle rychlíku a byl jsem o tom rovněž zpraven písemným rozkazem V. Cestující přešli po lávkách. Právě proto jsem si myslel, že v tomto případě by bylo lepší to udělat obdobně.“;
- Podle něj je ideální provádět evakuaci po lávce za asistence HZS, aby cestující nechodili v kolejišti, kde by se mohli zranit;
- Na otázku, jak probíhala komunikace s velitelem zásahu HZS, odpověděl, že šlo o korektní bezproblémové hovory. První hovor byl ještě před odjezdem ze 3. SK a týkal se toho, že si zavolají, až bude vlak v pohybu. Druhý hovor byl v průběhu jízdy. Třetí hovor si již nevybavuje;
- O způsobu evakuace s velitelem zásahu HZS nehovořili. Hovořili pouze o nevhodnosti místa;
- Další instrukce k provedení evakuace od jiné osoby neměl;
- Se síťovým dispečerem ČD hovořil pouze po odjezdu ze žst. Český Brod;
- Nikdo mu místo zastavení neukazoval, nikdo nedával návěst, pouze po telefonu hovořil s velitelem zásahu HZS;
- Na otázku, jestli považoval svou zpětnou jízdu za jízdu vlaku, jak mu bylo sděleno dispečerem, odpověděl, že ne, že ji považoval za posun;
- Vlak R 989 jedoucí stejným směrem poprvé zaregistroval až po zavedení rychločinného brzdění;
- Technickou závadu na hnacím vozidle v souvislosti s MU neuplatňuje;
- Na otázku: „Víte, co je podle předpisu SŽDC D1 svolení k posunu, jaké má náležitosti a o čem je třeba informovat výpravčího (traťového dispečera), aby Vám ho mohl udělit?“, odpověděl: „Ano, vím. Jsem si vědom, že vše nezaznělo dle předpisu SŽDC D1.“;
- Na otázku: „Víte, co je podle předpisu SŽDC D1 souhlas k posunu, jakým způsobem a za jakých podmínek Vám ho smí výhybkář (traťový dispečer) udělit?“, odpověděl: „Ano vím. Jsem si vědom, že vše nezaznělo dle předpisu SŽDC D1.“;
- Na otázku, zda byly na stanovišti vedoucího DV vlaku Os 8856 k dispozici papírové formuláře rozkazu Pv, odpověděl, že nebyly na stanovišti vedoucího DV vlaku a mimo jiné z tohoto důvodu navrhl, že by bylo vhodnější sepsat rozkaz V výpravčím PPV;
- Na otázku, zda zažil někdy dříve situaci, kdy mu dispečer CDP udílel pokyny, které mají být předávány rozkazem a ve skutečnosti k sepsání rozkazu nedošlo, odpověděl: „Myslím, že ne. Já bych si vždy vyžádal písemný rozkaz.“;

- K uvedenému ještě dodává, že komunikace s Traťovým dispečerem CDP Praha byla nestandardní a místy dost vyhrocená. Z jeho pohledu se dispečer zřejmě příliš nezajímal o evakuaci cestujících z „Pendolina“, ale o pravidelnost v dopravě, jak se snažil vše urychlovat. Po mimořádné události si s vlakvedoucím kladli otázku, kde se tam vzal rychlík, když měla být prováděna evakuace cestujících.
- strojvedoucí vlaku Os 8856 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR (zminěny pouze informace, které doplňují Zápis se zaměstnancem):
 - Po srážce ihned kontaktoval radiostanicí dispečera CDP Praha, zeptal se ho, zda se nezbláznil, zda chce všechny zabít, když dovolil vjezd rychlíku na nultou kolej v průběhu evakuace. Na to mu dispečer sdělil, že žádný posun nesjednával a ukončil hovor.
- strojvedoucí vlaku R 989 – Zápis se zaměstnancem za přítomnosti DI:
 - V rámci své směny vezl dne 10. 7. 2020 mimo jiné vlak R 989 z Prahy hl. n.;
 - Po odjezdu ze žst. Praha-Libeň jel po 1. traťové koleji až k poslednímu oddílovému návěstidlu před vjezdovým návěstidlem do žst. Praha-Běchovice;
 - Na oddílovém návěstidle byla návěst Stůj, neboť v následujícím oddílu byl osobní vlak;
 - Po zastavení před oddílovým návěstidlem pokračoval dále v jízdě podle rozhledových poměrů;
 - Poté, co osobní vlak uvolnil traťový oddíl, zastavil před vjezdovým návěstidlem žst. Praha-Běchovice;
 - Během jízdy k vjezdovému návěstidlu mu přes radiostanici prostřednictvím sítě GSM-R volal dispečer CDP, který mu popsal situaci v žst. Praha-Běchovice a upozornil ho, že pojedede kolem místa mimořádné události a že má jet maximálně 30 km·h⁻¹. Zároveň při jízdě k vjezdovému návěstidlu zaregistroval, že v nulté koleji stojí elektrická jednotka s rozsvícenými bílými pozičními světly. Jestli svítila poziční světla tři – pro vlak, nebo dvě – pro posun, si již nevybavuje;
 - Dále této jednotce nevěnoval pozornost, neboť se soustředil na situaci před ním;
 - Následně se na vjezdovém návěstidle rozsvítila návěst Rychlost 100 km/h a volno;
 - Na tuto návěst se rozjel;
 - Jakmile minul vjezdové návěstidlo, sledoval situaci u odstavené jednotky „Pendolino“ a pohyb lidí kolem ní;
 - Na zhlaví žst. Praha-Běchovice měl vlakovou cestu postavenou z 1. koleje do 0. koleje;
 - Během jízdy dával návěst Pozor;
 - Po vjezdu do 0. koleje na HDV zaúčinkoval hlavní vypínač;
 - Zkontroloval diagnostiku vozidla, na které viděl, že zaúčinkovala ochrana 1P – nadproud topení a další ochrany, které to byly, si konkrétně již nevybavuje;

- Během kontroly diagnostiky stále sledoval situaci před sebou a všiml si, že mu některý z hasičů dává návěst Stůj, zastavte všemi prostředky;
- Okamžitě zavedl rychločinné brzdění a zastavil vlak;
- Po zastavení zjistil, že došlo k najetí elektrické jednotky z 0. koleje do soupravy jeho vlaku;
- Poté vyčkal příchodu vyšetřujících orgánů a podrobil se dechové zkoušce na přítomnost alkoholu, která měla negativní výsledek;
- V souvislosti s MU neuplatňuje technickou závadu na hnacím vozidle;
- Předmětnou směnu mu přidělil vedoucí strojmistr, jednalo se o směnu turnusovou s nástupem 10. 7. 2020 v 9:37 h;
- V průběhu směny čerpal přestávku v Praze na odstavném nádraží Jih a strávil ji na hnacím vozidle;
- Během jízdy vlaku R 989 se cítil odpočatý;
- Na otázku, jestli komunikoval během jízdy vlaku R 989 se síťovým dispečerem ČD, odpověděl, že nekomunikoval;
- Na otázku, jestli věděl o mimořádné události, střetu vlaku s osobou v žst. Praha-Běchovice před průjezdem touto stanicí, odpověděl, že se tuto informaci dozvěděl z komunikace s dispečerem CDP;
- Na otázku, byl-li informován o tom, že na průjezd žst. Praha-Běchovice bude čekat a projede tudy až po uskutečnění evakuačních prací, popř. obecně o tom, že budou probíhat evakuační práce, odpověděl: „Ne, žádnou takovou informaci jsem neobdržel.“;
- Na otázku, kdy, kde, jak a kým byl zpraven o bezpečnostní pomalé jízdě v žst. Praha-Běchovice, odpověděl, že ho zpravil dispečer CDP, jak již uváděl;
- Na otázku, jestli někdy dříve zažil situaci, kdy mu dispečer CDP udílel pokyny, které mají být na rozkazu, a ve skutečnosti k sepsání rozkazu nedošlo, odpověděl, že si nevzpomíná;
- Na otázku, zda při vjezdu do žst. Praha-Běchovice registroval pohyb jednotky řady 471 na 0. koleji, odpověděl, že neregistroval;
- Na otázku, proč přibližně 3 sekundy před srážkou a přibližně 3 sekundy po srážce použil lokomotivní píšťalu, odpověděl, že důvodem bylo dávání návěsti Pozor dle pokynu dispečera CDP;
- Na otázku, na základě čeho zavedl brzdění po průjezdu kolejovou spojkou mezi 1. a 0. kolejí, odpověděl, že brzdění zavedl na základě návěsti Stůj, zastavte všemi prostředky dávané některým z hasičů, o čemž se již zmiňoval;
- Na samovolné vypnutí hlavního vypínače a stažení sběrače reagoval kontrolou diagnostiky hnacího vozidla;
- Na otázku, proč nebrzdil ihned po vypnutí hlavního vypínače a stažení sběrače, odpověděl, že během kontroly diagnostiky zaregistroval, že mu některý z hasičů dává návěst Stůj, zastavte všemi prostředky, na kterou reagoval;

- Na otázku, zda byly na stanovišti HDV, ze kterého vedl vlak R 989, k dispozici papírové formuláře rozkazu Pv, odpověděl, že je nehledal vzhledem k tomu, že nebyl vyzván k sepsání rozkazu Pv;
- Na otázku, vedl-li již někdy vlak, který byl zvolen k evakuaci cestujících, odpověděl, že ano. Na doplňující otázku ohledně průběhu evakuace odpověděl, že s vlakem zastavil vedle evakuované soupravy a cestující přestoupili za pomoci hasičů po provizorní lávce.
- traťový dispečer CDP Praha – Zápis se zaměstnancem za přítomnosti DI:
 - Na směnu nastoupil zdravý a odpočatý, během směny byl bez stresu a dalších obtíží;
 - V žst. Praha-Běchovice byla dopravně řešena MU střetu vlaku Ex 506 s osobou;
 - Tento vlak stál na zhlaví v pokračování 2. SK;
 - Od vedoucího dispečera dostal kontakt na velitele zásahu HZS;
 - Od toho se dozvěděl kilometrickou polohu vlaku Ex 506 a byl vznesen požadavek na bezpečnostní pomalou jízdu okolo místa zásahu;
 - Vedoucí dispečer ho později informoval o tom, že evakuace vlaku Ex 506 bude do vlaku Os 8856;
 - Strojvedoucí vlaku Os 8856 odmítl sepsání Pv rozkazu a vyžadoval rozkaz V od výpravčího;
 - Na základě toho nadiktoval znění rozkazu V výpravčímu PPV žst. Praha-Běchovice, kde byly uvedeny všechny skutečnosti;
 - Poté zavolal strojvedoucího vlaku Os 8856 a informoval ho, že rozkaz je sepsán a bude mu doručen výpravčím. Dále ho upozornil, že pojedí jako vlak, nikoli jako posun;
 - Kontaktoval velitele zásahu HZS, že bude provedena evakuace cestujících z vlaku Ex 506 do vlaku Os 8856, kterému sdělil, že evakuační vlak má rozkazem dané místo zastavení, a požádal ho o upřesnění místa zastavení pomocí ručních návěstí. Velitel zásahu HZS neměl námitek ani jiných požadavků a hovor byl ukončen;
 - Velitel zásahu HZS se nezmínil o způsobu evakuace;
 - Dále byl informován výpravčím Praha-Běchovice o doručení rozkazu V strojvedoucímu vlaku Os 8856;
 - Jakmile to situace dovozovala, postavil vlakovou cestu pro vlak Os 8856 ze 3. SK na 0. TK;
 - Sledoval na reliéfu kolejiště odjezd vlaku Os 8856 a měl dojem, že se v dohodnutém místě, tj. na dvojici výhybek 121/15, zdržel. Po chvíli pokračoval dále a uvolnil celé odjezdové zhlaví, což považoval za ukončení evakuace. Dle jeho odhadu bylo zdržení vlaku cca 2 minuty;
 - O počtu evakuovaných osob nevěděl, proto nabyl dojmu, že je evakuace osob ukončena;

- Dále postavil vlakovou cestu pro vlak Os 8853 z 1. TK na 1. SK;
- Vlak Os 8853 vjel a dále stavěl vlakovou cestu pro vlak R 989 z 1. TK na 0. SK;
- Ozval se mu strojvedoucí vlaku Os 8856, což viděl na zobrazovacím displeji telefonního zapojovače, a dožadoval se rozsvícení „ranžírky“ (pozn. DI: seřaďovacího návěstidla). Na to odpověděl, že mu žádnou „ranžírku“ nerozsvítí, protože jede jako vlak, a ať si zastaví, kde je třeba;
- V tu chvíli se domníval, že dochází k další části evakuace ve směru jízdy vlaku, kdy předtím byla evakuována zadní část Ex 506, nyní bude evakuována přední část Ex 506;
- Obsazování kolejových úseků vlakem R 989 nesledoval;
- Že je něco v nepořádku, zjistil, když došlo k technologické hlášce „rozřez výhybky č. 20“;
- Na reliéfu kolejiště nezaznamenal nic nestandardního, vlak R 989 vjížděl do žst. Praha-Běchovice a vlak Os 8856 stál za úrovní seřaďovacího návěstidla Se6. Úsek vlakové cesty mezi Se6 a OS zůstal obsazený (červený) a po chvíli se změnil v tyrkysový;
- Cca v 17:40 h se mu ozval strojvedoucí vlaku Os 8856 a sdělil, že došlo ke srážce s vlakem jedoucím na 0. SK. Hovor byl zmatečný, emotivní a až po chvíli pochopil skutečný stav v kolejišti;
- Ujistil se ještě hovorem se strojvedoucím vlaku R 989 o stavu na místě a dále MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu;
- Na CDP pravidelně řídí žst. Praha-Libeň a žst. Praha-Běchovice. Žst. Praha-Běchovice řídí ve dvou směnech během deseti dnů;
- Na otázku, zda byl strojvedoucí vlaku R 989 zpraven o pomalé jízdě 30 km·h⁻¹ a kým, odpověděl: „Ano, byl zpraven Pv rozkazem traťovým dispečerem 212 Praha-Libeň, který zpravoval „liché vlaky“, zatím co on sám zpravoval vlaky „sudé“;
- Na otázku, jak podle něj obecně probíhá evakuace cestujících z vlaku do jiné soupravy, odpověděl, že obecně na trati zastavují na vedlejší koleji, ale v tomto případě věděl, že evakuace bude probíhat přes jednu kolej. Počítal s tím, že bude zablokované zhlaví, ale jevila se mu tato varianta bezpečnější než posun. Předpokládal, že na vlaku Os 8856 je jako pravidelně řazena dvojice jednotek „CityElefant“, nevolil tedy posun i proto, aby strojvedoucí nemusel přecházet vně soupravy;
- Uvažoval by o posunu, kdyby to požadoval velitel zásahu HZS, ale ten takový požadavek nevznesl;
- Další instrukce k provedení evakuace od jiné osoby neměl;
- Na otázku, kdo obecně určuje, do jaké soupravy bude provedena evakuace, odpověděl, že dispečer dopravce dá požadavek a domluví se s vedoucím, případně provozním dispečerem;
- Kdo zvolil soupravu vlaku Os 8856 v tomto konkrétním případě, neví, on sám informaci obdržel od provozního dispečera;

- Na otázku, kdo určil, že vlak Os 8856 při evakuaci pojede jako vlak, odpověděl: „Já.“
- Na otázku, jak dobře zná stanici, orientuje-li se dle km poloh a ví-li, kde se přibližně nachází oblouk s převýšením, odpověděl, že stanici zná a oblouk končí přibližně v místě evakuace;
- Na otázku, proč při komunikaci se strojvedoucím vlaku Os 8856 použil formulaci: „Máš k tomu moje svolení a souhlas“, odpověděl, že tuto formulaci použil záměrně, aby toto mělo předpisovou vážnost. Stále se ale domníval, že se jedná o jízdu vlaku směr Praha Libeň;
- Na otázku, je-li si vědom, že pojmy „svolení“ a „souhlas“ se používají mimo jiné při posunu, odpověděl: „Ano, ale nepoužívají se pouze při posunu a já jsem nedovolil jízdu kolem neobsluhovaného návěstidla. Svolení a souhlas neobsahovaly předpisové náležitosti pro posun.“;
- Na otázku, je-li na CDP Praha běžné, že pro pomalou jízdu a návěst Pozor je strojvedoucím vydáván pouze ústní pokyn a nejsou jim vydávány rozkazy, odpověděl, že se to v časové tísní stát může, ale běžné to není. Dochází k tomu například na žádost strojvedoucího: „Nadiktuj mi to, nemám Pv rozkaz po ruce.“
- traťový dispečer CDP Praha – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR (zminěny pouze informace, které doplňují Zápis se zaměstnancem):
 - Zpozoroval, že vlak Os 8856 zastavil na záhlaví stanice, což je prostor mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem, odkud se mu strojvedoucí ozval, zda mu „rozsvítí“ seřaďovací návěstidlo. Na to odpověděl, že mu žádné seřaďovací návěstidlo „rozsvítit“ nemůže, a znovu mu zopakoval, že je vlak, nikoliv posun a má pokračovat dále do žst. Praha-Libeň po nulté koleji. Na to mu strojvedoucí odpověděl, že tomu rozumí;
 - Nepředpokládal, že si na záhlaví stanice strojvedoucí přešel na opačnou stranu jednotky „CityElefant“ a má záměr změnit se v posun a posunovat zpět do stanice Praha-Běchovice. Tímto jednáním strojvedoucí porušil zamýšlený směr jízdy svého vlaku, měl rozkaz pokračovat v jízdě do Prahy;
 - Po nějaké době volal veliteli zásahu HZS, aby mu vysvětlil situaci kolem vlaku Os 8856, proč se rozhodl vracet zpět do stanice, ačkoliv měl odjet směr Praha-Libeň. Ten mu odpověděl, že on neví, co si on (dispečer) se strojvedoucím domluvili.
- velitel zásahu HZS SŽ – Zápis se zaměstnancem:
 - Na směnu nastoupil zdravý a odpočatý, během směny byl bez stresu a obtíží;
 - Dne 10. 7. 2020 pracoval na odstranění následků mimořádné události, střetu vlaku s osobou v žst. Praha-Běchovice;
 - Zhruba okolo 17:30 h mu na služební mobilní telefon zavolal dispečer CDP Praha a oznámil mu, že za cca 5 až 6 minut přijede evakuační vlak. To byla jediná informace ze strany dispečera o evakuaci;
 - Asi v této časové relaci přijela na „ob sousední kolej“ jednotka „CityElefant“;

- Jednotka zastavila v úrovni „Pendolina“, které se mělo evakuovat a strojvedoucí mu sdělil, že si domluví s dispečerem, aby mu postavil posunovou cestu na sousední, nultou kolej, vedle evakuovaného vlaku;
- Poté se evakuační vlak dal do pohybu a odjel;
- Po chvíli uviděl oblaka prachu ve směru k žst. Praha-Libeň a uviděl nestandardní pohyb jednotky „CityElefant“;
- Ihned nechal zastavit provoz v celé žst. Praha-Běchovice pomocí dispečera CDP Praha (pozn. DI: vedoucího dispečera CDP Praha) a na místo vyslal jednotku hasičů k průzkumu;
- Po chvíli mu zavolal dispečer CDP Praha a ptal se ho, kdo toto nařídil;
- Odpověděl: „Já určitě ne“, protože k tomu neměl pravomoc, a dispečer hovor ukončil;
- Dále pracovali na odstraňování následků původní i nově vzniklé MU;
- Na otázku, jak běžně probíhá evakuace cestujících z vlakové soupravy do jiné soupravy, odpověděl, že většinou volá dispečer CDP Praha a určí evakuační vlak a jeho přistavení. Vychází z toho, že dopravní opatření řídí dispečer, velitel zásahu HZS k tomu nemá pravomoc;
- Na otázku, jakým předpisem se při takové evakuaci řídí, odpověděl, že otázce dost dobře nerozumí, hlavní je, aby bezpečnost cestujících nebyla ohrožena. Případ od případu je to jiné;
- K otázce, zda s ním někdo před evakuací vlaku Ex 506 konzultoval její postup, odkázal na to, co již řekl ve vztahu ke komunikaci se strojvedoucím;
- Na otázku, měl-li v plánu provádět evakuaci z vlaku Ex 506 do vlaku Os 8856 za pomoci evakuačních lávek, odpověděl, že měl;
- Na otázku, zda používají evakuační lávky při každé evakuaci z vlaku do vlaku, odpověděl, že je to různé případ od případu, podle okolností;
- Na otázku, zda mu někdo sdělil, že evakuace vlaku Ex 506 do vlaku Os 8856 proběhne přes více kolejí, odpověděl: „Z toho, co mi sdělil strojvedoucí, vyplývalo, že evakuace nebude přes více kolejí.“;
- U otázky, zda mu někdo sdělil, na kterou kolej bude přistavena evakuační souprava, odkázal na výpověď strojvedoucího;
- Na otázku: „Prováděl jste již evakuaci z vlaku do vlaku, během které museli cestující přecházet jednu a více kolejí?“ odpověděl: „Mám-li vypovídat k mimořádné v Běchovicích, tak taková situace v Běchovicích nebyla.“;
- Na otázku: „Stává se běžně, že Vás osoba organizující a řídící drážní dopravu (např. výpravčí) pověří komunikací se strojvedoucím a dáváním návěsti pro zastavení vlaku v místě evakuace?“ odpověděl: „Toto není otázka směřující k podání vysvětlení konkrétní MU v Běchovicích.“;

- Na otázku: „Proč jste strojvedoucího nezastavil dáním příslušné návěsti, jak Vás požádal v telefonátu traťový dispečer?“ odpověděl: „Otázka je mnohoznačná, nevyplývá z ní, kdy jsem to měl udělat, navíc v časových souvislostech mě o to nikdo nežádal.“;
- Na otázku: „Jak probíhala komunikace mezi Vámi a strojvedoucím vlaku Os 8856?“ odpověděl: „Na to jsem již odpověděl.“;
- Na otázku, co bylo předmětem telefonického hovoru se strojvedoucím, který trval více než 2 minuty, uskutečněného před vznikem MU, odpověděl, že si není vědom takového hovoru;
- Na otázku: „Kdo navrhl, že evakuační souprava zajede za návěstidlo Se6 a následně se vrátí na 0. SK vedle soupravy Ex 506?“ odpověděl: „To nemohu vědět, je to otázka na někoho jiného a ne na mě. Odkazuji na to, co jsem již řekl o řízení a organizování pohybu náhradní soupravy.“;
- Na otázku, zda souhlasil s postupem dle předchozí otázky a pokud ano, proč se k němu přiklonil, odpověděl: „To je naprosto nelogická otázka a je třeba vycházet, co jsem řekl na otázku předchozí.“;
- Na otázku, jestli komunikoval kromě telefonického spojení se strojvedoucím Os 8856 také jiným způsobem, například verbálně přes okno stanoviště, nebo gestem, odpověděl, že se k tomu již vyjádřil v úvodu zápisu;
- Na otázku, co dělal bezprostředně před srážkou, zda-li registroval souběžnou jízdu drážních vozidel v okamžiku před ní, odpověděl: „Na to již bylo odpovězeno.“;
- Na otázku, zda došlo k výstupu cestujících z vlaku Ex 506 za účelem přestupu do evakuační soupravy, odpověděl, že nedošlo;
- K uvedenému případu ještě chce dodat, že podle toho, co „teprve dnes“ o celé situaci ví, leží odpovědnost na jiném účastníkovi MU a hledání dalších takzvaných viníků není na místě. Čímž odkazuje na položené otázky Drážní inspekce.
- výpravčí PPV žst. Praha-Běchovice – Zápis se zaměstnancem za přítomnosti DI:
 - Dne 10. 7. 2020 nastoupil na noční směnu v době, kdy probíhalo šetření sražené osoby a provoz v žst. Praha-Běchovice byl omezen;
 - Veškeré dopravní informace přebíral od traťového dispečera CDP Praha;
 - Okolo 17:30 h mu traťový dispečer CDP Praha nadiktoval znění rozkazu V pro vlak Os 8856;
 - Znění rozkazu bylo fakticky přesně dle požadavku traťového dispečera CDP Praha;
 - Rozkaz sepsal, doručil a traťového dispečera v 17:29 h informoval o provedení úkonu;
 - Pak se věnoval dopravní službě;
 - O vzniku MU se dozvěděl od traťového dispečera a postupoval dle jeho instrukcí;

- Na otázku, zda s ním řešil někdo způsob evakuace, odpověděl, že neřešil. Dále sdělil, že s velitelem zásahu HZS nemluvil a zda budou použity můstky, nebo bude evakuace provedena jiným způsobem, s ním nikdo neřešil a on sám to neřešil ani se strojvedoucím.
- vedoucí dispečer CDP Praha – Zápis se zaměstnancem za přítomnosti DI:
 - Na noční směnu nastoupil zdravý a odpočatý, během směny byl bez stresu a dalších obtíží;
 - Po nástupu na směnu byl seznámen se situací v žst. Praha-Běchovice, kde byla mimořádná událost na 2. SK;
 - Domlouval s velitelem zásahu HZS možnost evakuace vlaku Ex 506;
 - Se síťovým dispečerem ČD dohodl možnost evakuace do vlaku Os 8856;
 - Odešel na sál 4B, kde informoval provozního a traťového dispečera o evakuaci od vlaku Ex 506 do vlaku Os 8856 a dále informoval velitele zásahu HZS o této evakuaci;
 - Velitel zásahu HZS mu určil kilometr zastavení vlaku, 398,000, pro provedení evakuace vlaku Ex 506;
 - Následně volal strojvedoucího vlaku Os 8856 a předal mu číslo na velitele zásahu HZS pro případnou komunikaci;
 - Vrátil se na své pracoviště a cca v 17:43 h mu volal velitel zásahu HZS a informoval ho o další mimořádné události;
 - Dále postupoval v souladu s předpisy ve výkonu své funkce;
 - Na otázku, jak podle něj obecně probíhá evakuace cestujících z vlaku do jiné soupravy, odpověděl, že v případech evakuace postupují dle pokynů IZS;
 - Na otázku, zda mluvil před vznikem MU s velitelem zásahu HZS o způsobu a zamýšleném průběhu evakuace, odpověděl, že mu velitel zásahu HZS sdělil km místa zastavení evakuačního vlaku a on mu sdělil, že evakuační vlak bude Os 8856. O tom, po které koleji, nehovořili;
 - Na otázku, měl-li nějaké další instrukce k provedení evakuace od jiné osoby, odpověděl, že neměl;
 - Na otázku, kdo obecně určuje, do jaké soupravy bude provedena evakuace, odpověděl, že po dohodě dle situace dispečer dopravce;
 - Na otázku, kdo určil, že Os 8856 pojedje k místu evakuace jako vlak, odpověděl, že k němu požadavek o přistavení soupravy jako posunového dílu na 0. SK nebyl vznesen;
 - Na otázku, věděl-li velitel zásahu HZS, že vlak Os 8856 stojí na 3. SK a není možné, aby v určeném kilometru přešel na 0. SK, odpověděl, že od něj ne;
 - Na otázku, zda je na CDP Praha běžné, že pro pomalou jízdu a návštěv Pozor je strojvedoucím vydáván pouze ústní pokyn a nejsou jim vydávány rozkazy odpověděl: „Ne, je to vyloučeno, dostávají rozkaz V nebo Pv.“

- vedoucí dispečer CDP Praha – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR (zmíněny pouze informace, které doplňují Zápis se zaměstnancem):
 - Jeho náplní práce je zodpovědnost za operativní řízení provozní práce, ve směně pro Českou republiku. Dozoruje provozní dispečery, traťové dispečery a dále všechny výpravčí v Čechách;
 - Pokud jde o vlastní postup evakuace a následného zprovoznění vlakové cesty, tak ten je v kompetenci traťových dispečerů;
 - Vlastní nehoda, srážka vlaků, je v kompetenci vyšetřujících orgánů, pro něj vyplývá pouze obnovení provozu na trati.
- vlakvedoucí vlaku Os 8856 – Zápis se zaměstnancem za přítomnosti DI:
 - Na směnu nastoupil odpočatý, střízlivý a bez psychického či fyzického stresu;
 - Po odjezdu vlaku Os 8856 se od strojvedoucího přibližně v žst. Úvaly nebo v zastávce Praha-Klánovice mobilním telefonem dozvěděl, že z jejich vlaku udělají evakuační vlak pro cestující z vlaku Ex 506 v žst. Praha-Běchovice;
 - Přijeli do žst. Praha-Běchovice, zastavili u prvního nástupiště;
 - Šel se ke strojvedoucímu optat, jestli stále platí evakuace;
 - Strojvedoucí mu odpověděl, že ano;
 - Následně šel informovat cestující ve vlaku Os 8856 o nastalé situaci;
 - Cestujícím řekl, že z tohoto vlaku bude evakuační vlak pro cestující z vlaku Ex 506 a aby si vystoupili a použili následný vlak;
 - Prošel celou soupravu, jestli tam nezůstal nějaký cestující, nikdo v soupravě nezůstal;
 - Poté šel za strojvedoucímu dopředu k oknu u čela vlaku;
 - Strojvedoucí hovořil radiostanicí s dispečerem CDP, pak zavěsil a sdělil mu, že si vyžádal písemný rozkaz k evakuaci a ten rozkaz mu nechtěli poskytnout;
 - Asi po 10 minutách přinesl strojvedoucímu písemný rozkaz výpravčí PPV, poté projelo několik dálkových vlaků ve směru z Prahy;
 - Následně z nástupiště viděl, jak se na návěstidle rozsvítila návěst Rychlost 40 km/h a Volno;
 - Strojvedoucí dal návěst Výzva k pohotovosti, na to on z prostoru nástupiště zkontroloval ukončení výstupu a nástupu cestujících a dal strojvedoucímu návěst Souhlas k odjezdu;
 - Strojvedoucí návěst převzal, uzavřel dveře a uvedl vlak do pohybu;
 - Strojvedoucí zastavil na 0. koleji a poté začal přecházet na druhou stranu soupravy. On se k němu připojil a společně došli na opačné stanoviště strojvedoucího;
 - Strojvedoucí připravoval jednotku pro jízdu na druhý směr k „Pendolinu“;
 - Slyšel, jak strojvedoucí hovoří pravděpodobně s dispečerem CDP radiostanicí;

- Slyšel, jak strojvedoucí žádal dispečera CDP o rozsvícení návěstidla směrem k „Pendolinu“;
 - Následně strojvedoucí ukončil hovor a sdělil mu, že dispečer CDP mu řekl: „na co by mu stavěl posunovou cestu, když jede jako vlak“ a že mu dal souhlas, že může pokračovat;
 - Poté se přesunul před stanoviště strojvedoucího a čekal;
 - Následně se souprava dala do pohybu, po krátké chvíli v okně na pravé straně viděl jiný vlak;
 - Následně mu došlo, že je asi něco špatně, tak se přikrčil, zaznamenal intenzivní brzdění a následně náraz toho vlaku;
 - Po zastavení zkontroloval, zda je strojvedoucí v pořádku, následně prohlédl soupravu, jestli tam někdo nezůstal. Nikdo tam nebyl, vlak byl prázdný;
 - Kontaktoval regionálního dispečera ČD, dle výpisu mobilního telefonu to bylo v 17:44 h;
 - Na tomto vlaku činnosti průvodčího vykonával sám. V osobních vlacích na této trati pracuje pravidelně, jednalo se o jeho turnusovou směnu;
 - Evakuaci cestujících z vlaku do vlaku ještě nezažil;
 - Na otázku, jak mu strojvedoucí prezentoval průběh evakuace před odjezdem ze žst. Praha-Běchovice, odpověděl, že mu strojvedoucí naznačil, že cestující budou za pomoci HZS převedeni do jejich vlaku. Přesné místo provedení evakuace neznal;
 - Komunikaci mezi velitelem zásahu HZS a strojvedoucím vlaku Os 8856 neslyšel, je si pouze vědom, že strojvedoucímu dispečer CDP dával kontakt na velitele zásahu HZS;
 - Na otázku, zda s ním komunikoval ještě někdo jiný než strojvedoucí ohledně evakuace, odpověděl, že ne;
 - Na otázku, věděl-li, že přistavení soupravy k evakuaci probíhá jinak, než bylo původně naplánováno, odpověděl: „Nevěděl. Neznal jsem ani, co bylo původně naplánováno.“
- síťový dispečer SD1 ČD – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - Dne 10. 7. 2020 měl denní směnu na pozici SD1 síťového dispečerku Českých drah;
 - Celou směnu hodnotí jako náročnou, protože v jejím průběhu řešili postupně dopad poruch trakčního vedení ve výhybně Praha-Vyšehrad a žst. Hněvice a dále střet s osobou v žst. Praha-Běchovice;
 - Po zjištění střetu s osobou v žst. Praha-Běchovice se snažil u vedoucího dispečera denní směny zjistit, bude-li možné zachovat provoz, a poté se dotázal na možnost evakuace cestujících do jiného vlaku;
 - Netušil, v jaké fázi jsou hasiči, proto čekal na nějakou informaci ohledně nich;
 - S hasiči přímo nekomunikoval;

- Po nějakém čase opět kontaktoval vedoucího dispečera, tentokrát již mluvil s vedoucím dispečerem noční směny, ten mu sdělil, že evakuace je okamžitě možná;
- Společně s vedoucím dispečerem vybrali vlak, do kterého evakuace proběhne;
- Poté se ještě s vedoucím dispečerem domlouval ohledně vynechání obsluhy zastávek vlaku Os 8856, který byl zvolen jako evakuační;
- O srážce vlaků se dozvěděl až v okamžiku, kdy již předal směnu kolegovi;
- Na otázku, jakým způsobem jsou přidělovány úkoly, jako např. evakuace vlaku, do gesce jednotlivým dispečerům ČD, odpověděl: „Mám-li na vícekolejně trati informaci, že „se jezdí“, žádám z pozice vedoucího směny (SD1) Správu železnic o evakuaci. Jiné úkoly jsou primárně přiděleny k pozicím pracovišť síťových dispečerů.“;
- Na otázku, kolik kolegů z regionálního a síťového dispečinku domlouvalo průběh evakuace vlaku Ex 506, odpověděl, že za regionální dispečink mluvit nemůže, protože sedí v jiné místnosti. Kromě něj ještě určitě na síťovém dispečinku řešil průběh evakuace kolega, který má na starosti vlakové čety (SD3). To dělal na základě úkolů přidělených jeho pracovišti (SD3). Neví, jestli mu přímo řekl, ať volá četu. Jaký byl počet dispečerů domlouvajících průběh evakuace vlaku, neví;
- O výběru evakuačního vlaku rozhodují tak, že dispečer zjišťuje počet cestujících ve vlaku, který potřebuje evakuovat. Ze systému DISOD sleduje aktuálně plněný a předpokládaný grafikon a podle možností se snaží zvolit nejvhodnější vlak k evakuaci;
- Na otázku, zda si myslí, že má dostatek informací pro to vybírat vlak vhodný pro evakuaci cestujících, odpověděl, že myslí, že má;
- Na otázku, zda věděl, kde přesně vlak Ex 506 v žst. Praha-Běchovice po střetnutí zastavil, odpověděl, že krátce po střetu neměl informaci žádnou, v rozhovoru s vedoucím dispečerem pak tuto informaci dostal;
- Na otázku, předpokládal-li evakuaci vlaku Ex 506 ze sousední koleje, když věděl, že Ex 506 stojí na 2. SK, odpověděl, že ano, předpokládal, že evakuace bude ze sousední koleje, aby to bylo co nejbližší, a dodal, že ale není v jeho kompetencích rozhodnout;
- Na otázku, zda za svou praxi zaznamenal případ, kdy evakuace mezi vlaky stojícími mimo nástupiště probíhala přes jednu nebo dvě další koleje odpověděl: „Myslím si, že ano.“;
- Na otázku, má-li možnost vidět kolejový reliéf stanice s aktuálním postavením vlaků, odpověděl, že tuto možnost nemá;
- Na otázku, jak by vysvětlil, že evakuaci vlakem Os 8856 dojednal již před jeho telefonátem vedoucímu dispečerovi jeho kolega, síťový dispečer SD3 s provozním dispečerem SŽ (PD3), odpověděl, že s provozním dispečerem vůbec nemluvil, protože vedoucí dispečer jedná přímo s hasiči. Dále dodal, že vzhledem k náročnosti směny nemůže sledovat hovory svých kolegů. Informace přes vedoucího dispečera míří spíše k hasičům, zatímco informace od jeho

kolegy SD3 směrem k provoznímu dispečerovi míří spíše k zaměstnancům řídicím provoz.

- síťový dispečer SD3 ČD – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - Dne 10. 7. 2020 od 16:45 h pracoval jako síťový dispečer (SD3);
 - Měl informace, že v žst. Praha-Běchovice došlo ke střetu vlaku Ex 506 s osobou, kdy souprava vlaku Ex 506 stála mimo nástupiště;
 - Každý post síťového dispečera má své specifické úkoly. Podle prováděcího nařízení pro dispečink má pozice SD3 na starosti zejména mimořádnosti v nasazení vlakových čet, podle potřeby pak mimořádnosti v obrazech souprav a lokomotivních čet;
 - Na řešení provozu po mimořádné události vlaku Ex 506 v Běchovicích pracovala celá směna;
 - Síťový dispečer SD1 dohodl, že bude provedena evakuace vlaku Ex 506. Nedohodl konkrétní způsob, pouze, že bude provedena;
 - On se následně dohodl s provozním dispečerem PD3, do kterého vlaku bude provedena evakuace, a navrhl vlak Os 8856;
 - Přímo s traťovým dispečerem nekomunikoval, správný postup je komunikovat s provozním dispečerem;
 - Předpokládal, že proběhne přistavení vlaku Os 8856 vedle vlaku Ex 506, to znamená jízda na 0. kolej;
 - Způsob provedení evakuace ale nekonzultoval, to je v gesci zaměstnanců řízení provozu Správy železnic;
 - Volal strojvedoucímu vlaku Os 8856, kde mu podal informaci, že do jeho vlaku bude provedena evakuace vlaku Ex 506. Dále mu sdělil, že bude následně zpraven zaměstnancem řízení provozu;
 - Později se dozvěděl o vzniku mimořádné události.;
 - Na otázku, jakým způsobem jsou přidělovány úkoly, jako např. evakuace vlaku, do gesce jednotlivým dispečerům ČD, odpověděl, že vedením směny je dle prováděcího nařízení pověřen síťový dispečer SD 1. V sále je 5 dispečerů, každý z nich má specifikovány oblasti, které řeší, nicméně jsou vzájemně zastupitelní v závislosti na aktuálním vytížení jednotlivých dispečerů. Jednotlivé kompetence jsou uvedeny v Prováděcím nařízení pro dispečink osobní dopravy;
 - Na otázku, na základě čeho rozhoduje o výběru evakuačního vlaku a do jakých systémů má přístup, odpověděl, že na síťovém dispečinku ČD mají přístup do systému DISOD. V něm vidí projeté dopravní body, výhled do budoucnosti, nasazení náležitostí ČD a zaměstnanců. Mohou si rozkliknout např. i po které koleji v jaké stanici vlak projížděl, kolejový reliéf ale nevidí. Systém DISOD je Českých drah, Správa železnic do něj jen poskytuje data. O výběru evakuačního vlaku rozhodují vždy po dohodě se Správou železnic. Ze strany dispečinku ČD jde o návrh vlaku, nikoliv o rozhodnutí;

- Na otázku, jestli věděl, kde přesně vlak Ex 506 v žst. Praha-Běchovice po střetu s osobou zastavil, odpověděl, že věděl pouze, že je mimo nástupiště na 2. koleji, ale přesnou polohu ne;
- Na otázku, zda za svou praxi zaznamenal případ, kdy evakuace mezi vlaky stojícími mimo nástupiště probíhala přes jednu nebo dvě další koleje, odpověděl, že na dispečinku se mu to nestalo, ale z praxe na pozici výpravčího ví, že k tomu může dojít.

Fonetický přepis vybraných zvukových záznamů ze zařízení ReDat souvisejících s nehodovým dějem:

Soubor: 2020_07_10_17-03-50_0.14_1.mp3
Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:03:50 h
Obsah přepisu: celá nahrávka
Strojvedoucí Os 8856: Ano, <i>příjmení</i> , u telefonu. Síťový dispečer ČD: Jo, síťovej, <i>příjmení</i> , přeju dobrý odpoledne. Pane strojvedoucí, máte psaný osm-osm-padesát-šest, ale nevím, jestli na tom jste, teda páč je velkej bordel. Strojvedoucí Os 8856: Jo, jsem na osm-osm-padesát-šestce, ... Síťový dispečer ČD: Jo? Já bych rád, kdybyste počítal... Strojvedoucí Os 8856: ...ted' jsme zrovna v Úvalech. Síťový dispečer ČD: ...tam za Bě', v Běchovicích v peroně ta pětsetšestka někoho smázla a oni Vás... Strojvedoucí Os 8856: ... Já vím, já jsem to viděl, když jsem jel osm-osm- <i>nesrozumitelné</i> ... Síťový dispečer ČD: Jo, jo, jo, jo. Tak oni Vás tam teda budou po tom navigovat, že byste tam zastavil vedle toho Pendolína a jsou tam hasiči a převedou lidi k Vám do vlaku na hlavní potom, jo? Strojvedoucí Os 8856: Aha, dobrá, ví o tom vlakvedoucí, nebo mu mám zavolat? Síťový dispečer ČD: Když mu zavoláte, samozřejmě budu rád, ušetří mi to práci, ale ještě Vás SŽDC musí samozřejmě zpravit, protože... Strojvedoucí Os 8856: Jo. Síťový dispečer ČD: ... já Vám to říkám jenom informativně, co se bude dít. Strojvedoucí Os 8856: On mi dal na štěstí vizitku, mám u sebe, tak já mu zavolám... Síťový dispečer ČD: Super. Strojvedoucí Os 8856: ...že teda budem evakuovat Pendolíno. Síťový dispečer ČD: Jo, moc děkuju pěkně, zatím, jo? Na shledanou. Strojvedoucí Os 8856: Dobrá. Díky, nashle.

Soubor: 2020_07_10_17-14-27_2.14_1073_LABEL_PHACDP_TD222_DT.mp3
Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:14:27 h
Obsah přepisu: celá nahrávka
Strojvedoucí Os 8856: Áno, osm-osm-pět-šest. Traťový dispečer CDP: Já tě zdravím, prosím tě, tam pětsetšestka někoho přejela... Strojvedoucí Os 8856: ...já vim no, už jsem jel kolem... Traťový dispečer CDP: ...a pojedem, pojedem, pojedem po nulté ted'kon do Libně a musíš tam zastavit u

toho Pendolína, bude tam ještě nástup nějakých údajně cestujících, jo? Jako z toho Pendolína, jo?

Strojvedoucí Os 8856: A víš o tom, že já mám cestující taky ve vlaku taky do dalších zastávek, jako to je mám vyhnat ven z toho vlaku?

Traťový dispečer CDP: No, musíš jim zahlásit, že z důvodu mimořádné události nebude obsluhovaný Praha-Kyje a Praha-Horní Počernice*, jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo...

Traťový dispečer CDP: V tomto případě.

Strojvedoucí Os 8856: ...hele, bylo by dobrý na to mít třeba i možná nějaký rozkaz, radši.

Traťový dispečer CDP: Tak máš připravený Pv příkaz?

Strojvedoucí Os 8856: Tady nikdo nesedí v Běchovicích? Že by mi to vytisk...

Traťový dispečer CDP: Jéžiš, to bude trvat, víš, jak to bude dlouho trvat? Teď je tam strašná příležitost tam vjet, u toho Pendolína zastavit, je tam někde velitel zásahu, přestoupí tam lidi z Pendolína, prostě jsou tam hasiči, budou tě tam eva' bu' eee, provedou evakuaci do, do, do tvého vlaku do osm-osm-padesát-šestky.

Strojvedoucí Os 8856: No dobrá, ale víš, že jsem ten, co se jim moc úplně nelíbí takhle na půl to dělat.

Traťový dispečer CDP: Já vim, že ne no, ale jako ty vado ... *nesrozumitelné* ...

Strojvedoucí Os 8856: A cestující nás taky sežerou...

Traťový dispečer CDP: Jako jo, ale jako co se dá dělat...

Strojvedoucí Os 8856: ... *nesrozumitelné* ... tam máme lidi, no.

Traťový dispečer CDP: No, tak je tam mrtvý člověk, no, tak to snad pochopijou, ne jako, no.

Strojvedoucí Os 8856: Tak já to vyhlásím, no, aby teda kdyžtak vylezli, teda jestli extra spěchaj, no.

Traťový dispečer CDP: No, dobře no, tak já...

Strojvedoucí Os 8856: *nesrozumitelné*

Traťový dispečer CDP: *smích* ... Dobře, dobře...

Strojvedoucí Os 8856: Jako říkám, do té doby byste mohli zkusit i vytisknout nějaký papír, nebo něco, no, kdyby někdo otravoval... Ale dělám to nejenom kvůli sobě, ale i kvůli Vám, že jo.

Traťový dispečer CDP: Já to chápu, já to chápu, ale...

Strojvedoucí Os 8856: No... Takže když někdo bude zvědavý nebo co se děje, tak máme průšvih, že jo, musím být přece zpravený o tom a nejlépe písemným rozkazem.

Traťový dispečer CDP: Dobře, dobře. Tak tu budem stát dvacet minut a pak to. Já to vyřeším, já to vyřeším takhle, jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo jako, ... *nesrozumitelné* ...

Traťový dispečer CDP: Neznám kilometry, já neznám kilometry té srážky, víš, já neznám kilometry ani té srážky, víš. Takže to je těžký, no.

Strojvedoucí Os 8856: Jo aha...

Traťový dispečer CDP: Hmm... Dobře, dobře, dobře. Tak já to nějak pořeším.

Strojvedoucí Os 8856: Já to dělám i, i pro Vás, no.

Traťový dispečer CDP: Jo, jo, jo, já to nějak pořeším, jo?

Strojvedoucí Os 8856: Tak jo... Tak jo, já to tady zatím vyhlásím lide' (*konec nahrávky*)

* Pozn. DI: správný název zastávky je Praha-Dolní Počernice

Soubor: 2020_07_10_17-17-01_2.14_1073_LABEL_PHACDP_TD222_DT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:17:01 h

Obsah přepisu: celá nahrávka s vynecháním ruchů při delším odmlčení

Velitel zásahu HZS: Poslouchám.

Trat'ový dispečer CDP: Jo, já tě, já zdravím vedoucího zásahu. Prosím tě, ty tam máš ještě v Pendolínu lidi, kteří budou chtít přestupovat jako do Prahy, vlakem osm-osm-pade', nějakým vlakem jako do Prahy?

Velitel zásahu HZS: Ano, ano, mluvil jsem s dispečerem, ten říkal, že to zařídí.

Trat'ový dispečer CDP: Dobře, dobře. Prosím tě, mohl bys mi říct, v jakém kilometru to Pendolíno jako, nebo v jakém kilometru, sto metrů před, sto metrů za, ty jsi na místě, tak potřeboval bych kilometry, jako nějak.

Velitel zásahu HZS: No, teďka jdeme k tomu Pendolínu, já se zeptám tady toho... Hele v jakém kilometru stojíte? *(odmlčí se)* No hele, my tam dojdeme, jo? Takže nevíme teďka.

Trat'ový dispečer CDP: Dobře, dobře, dobře, dobře, dobře.

... *(delší odmlka s ruchy v pozadí)*

Trat'ový dispečer CDP: Já bych to potřeboval nutně. A ještě když tam ten osobní odjede na tu nultou kolej, bude tam blokovat prostě nějak, jo... Já nevím, bude tam... Bude tam blokovat výhybky, žejo, nebo?

Velitel zásahu HZS: Hele, já se podívám.

Trat'ový dispečer CDP: Hmm, hmm.

Velitel zásahu HZS: Už tam budem, kousek ještě.

Trat'ový dispečer CDP: Dobře, dobře.

... *(delší odmlka s ruchy v pozadí)*

Velitel zásahu HZS: Hele...

Trat'ový dispečer CDP: Hmm?

Velitel zásahu HZS: Kilometr třicet devět celých, jo tři sta devadesát sedm celých šest.

Trat'ový dispečer CDP: Tři sta devadesát sedm celých šest, dobře, dobře, dobře.

Velitel zásahu HZS: Jo, jo, u toho stojí poslední souprava.

Trat'ový dispečer CDP: Dobře, tak tři sta devadesát sedm až...

Velitel zásahu HZS: Sedm, celejch šest.

Trat'ový dispečer CDP: ...šest, dobrá, tak já tam dám tři sta devadesát sedm dvě stě až tři sta devadesát sedm celých, já nevím, sedm set tam dám, jo, takhle, dobře, jo?

Velitel zásahu HZS: Jo, jojojo.

Trat'ový dispečer CDP: Dobrá, dobrá, dobře, děkuju.

Velitel zásahu HZS: My si je tady pak na, na, ...

Trat'ový dispečer CDP: Díky, díky...

Velitel zásahu HZS: ...nato, nakorigujem.

Trat'ový dispečer CDP: ...dobrý.

Soubor: 2020_07_10_17-24-42_2.14_1073_LABEL_PHACDP_TD222_DT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:24:42 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Strojvedoucí Os 8856: Áno, osm-osm-pět-šest.

Traťový dispečer CDP: Pan výpravčí ti tam teda nese rozkaz, prosím tě. Přijíždí jeden vlak po nulté, pak přijede ještě jeden a pak vyrazíme na tu nultou, jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo, vyrazím na barvu, nebo na, na tu nultou...

Traťový dispečer CDP: Ne, ne, na, na barvu, na barvu, samozřejmě.

Strojvedoucí Os 8856: Jo, dobře.

Traťový dispečer CDP: Jako vlak odjedem, jako vlak, samozřejmě jako vlak, jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo, super. My jsme většinu cestujících vyhnali a...

Traťový dispečer CDP: Jasně, jasně, jasně...

Strojvedoucí Os 8856: ... teď to bude, teď to bude košér ... *nesrozumitelné*... Jako říkám ...

Traťový dispečer CDP: Jo, v pohodě, v pohodě, v pohodě. Dobrý, tak zatím, zatím. Pět minut, pět minut, než to dojede od těch, od toho, od té Libně a jedeme na tu nultou.

Strojvedoucí Os 8856: Jó.

Traťový dispečer CDP: Je tam někde velitel zásahu a on ti ukáže, kde, kde přesně zastavit, jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo.

Traťový dispečer CDP: Já mu to řeknu... Ještě jsem mu to neřekl, aby ti ukázal, ale ukáže ti jak, kde zastavit, jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo. Dobře.

Traťový dispečer CDP: Dobrý.

Strojvedoucí Os 8856: Já pojedu stejně pomalu, no.

Traťový dispečer CDP: Pomalinku, však jasně, jasně, když jo. Jo? Dobrá.

Strojvedoucí Os 8856: Tak jo ta' (*konec nahrávky*)

Soubor: 2020_07_10_17-25-43_2.14_1073_LABEL_PHACDP_TD222_DT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:25:43 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Velitel zásahu HZS: Poslouchám, velitel zásahu.

Traťový dispečer CDP: Tak poslouvejte, pane veliteli, tady Běchovice, traťový dispečer CDP. Za pět minut asi odjede z Běchovic ze třetí koleje ten vlak na nultou. Panták. Je to dvojitý panták. Do Prahy. A říkal jsem mu, že mu ukážete, kde zastavit, jo? Že tam budete číhat a že mu dáte nějakou návěst, kde má zastavit, jo?

Velitel zásahu HZS: Určitě, určitě. Jo.

Traťový dispečer CDP: Děkuju, děkuju.

Velitel zásahu HZS: Tak my taky děkujem a budu čekat.

Traťový dispečer CDP: Dobře, dobře, tak zatím, zatím.

Velitel zásahu HZS: Tak jo, zatím nashle.

Soubor: 2020_07_10_17-27-30_2.65_1073_LABEL_PHACDP_PDVD_DECT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:27:30 h

Obsah přepisu: od začátku nahrávky do času 0:45

Velitel zásahu HZS: Slyším.

Vedoucí dispečer CDP: Pane veliteli, ještě *jméno příjmení*, vedoucí dispečer CDP. Nemáte papír náhodou, abyste si napsal číslo na toho kluka, jak tam pojedete na tu evakuaci, na toho strojvedoucího?

Velitel zásahu HZS: Tý v***, nemám papír, mám ho v autě.

Vedoucí dispečer CDP: Hehe, nevádí.

Velitel zásahu HZS: No.

Vedoucí dispečer CDP: To je škoda, no.

Velitel zásahu HZS: Koho, koho jste chtěl? Toho strojvedoucího, co s tím pojedete?

Vedoucí dispečer CDP: Ne, ne, já jsem ho nechtěl, já jsem chtěl ho dát Vám a Vy byste si ho chytnul na telefon a navigoval byste si ho rovnou.

Velitel zásahu HZS: Jo, aha, to my si navigujem tady až. Prostě pojedete pomalu a, no.

Vedoucí dispečer CDP: Jo, on mu řek jako to, že pojedete a že Vy ho tam, prostě mu ukážete, kde má zastavit.

Velitel zásahu HZS: Jo, jasný.

Vedoucí dispečer CDP: Já jenom myslel, že to, že byste si ho zavolal a že ... *nesrozumitelné* ... mu rovnou přes telefon.

Velitel zásahu HZS: Jo, jasný, jasný, v pohodě, to my si tady ošéfujem.

Vedoucí dispečer CDP: Dobře, potom jo?

...

Soubor: 2020_07_10_17-30-42_2.65_1073_LABEL_PHACDP_PDVD_DECT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:30:42 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Strojvedoucí Os 8856: Ano, *příjmení*, u telefonu, osm-osm-pět-šet.

Vedoucí dispečer CDP: Pane *příjmení*, Vedoucí dispečer CDP, já jenom ... *nesrozumitelné* ... říkal pan traťový, že velitel zásahu, já mám číslo na velitele zásahu. Jestli Vám můžu pomoci...

Strojvedoucí Os 8856: No...

Vedoucí dispečer CDP: ... kdyžtak bych Vám dal číslo a spojte se rovnou s tím velitelem, jak chcete Vy.

Strojvedoucí Os 8856: Jo, tak můžete diktovat, já si to napíšu na ten rozkaz, já už ho mám u sebe.

Vedoucí dispečer CDP: Pi', pište si. ... *diktuje telefonní číslo*

Strojvedoucí Os 8856: ... 001. Jo, dobře, děkuju...

Vedoucí dispečer CDP: Zavolejte si ho a ten Vám to přesně řekne, už tam na Vás čeká...

Strojvedoucí Os 8856: Jo.

Vedoucí dispečer CDP: ...ted' jsem s ním před chvílí mluvil, jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo, dobře.

Vedoucí dispečer CDP: Tak jo, zavolejte ho, abyste tam provedli tu evakuaci.

Strojvedoucí Os 8856: Tak jo, ano.
Vedoucí dispečer CDP: Díky moc.
Strojvedoucí Os 8856: Taky, nemáte zač.
Vedoucí dispečer CDP: Nashle.

Soubor: 2020_07_10_17-34-52_2.09_1073_LABEL_PHACDP_TD213_DT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:34:52 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Strojvedoucí R 989: Děvět-osm-devět, příjem.

Dispečer CDP Libeň: Cédépéčko Libeň, mluvili jsme spolu už, nebo ne? O tom přejetym...

Strojvedoucí R 989: Ne, ne, nemluvili, nemluvili.

Dispečer CDP Libeň: Ne. Prosim tě, ty stojíš už u vjezdu, nebo ještě ne? Ještě ne vlastně, vid', asi u...

Strojvedoucí R 989: Prosim?

Dispečer CDP Libeň: ... u, v Běchovicích u vjezdu. Ještě asi ne, vid', nebo jak... Kde seš?

Strojvedoucí R 989: No, teď, teď vjíždím k vjezdu, jo. Stojí přede mnou nějakéj..., nějakéj vlak.

Dispečer CDP Libeň: No. Jo, prosim tě. Eee, tam pře', přešlo na konci peronů, ve druhý koleji, směrem do Libně předjelo, přešlo Pendolino nějakýho troubu. Takže, prosim tě, eee, až budeš vjí', tak, vjíždět, tak rychlost třicet, opakovaně Pozor a začíná to 397,700, ale ja'... Hele, uvidíš to za chvíli jako v podstatě.

Strojvedoucí R 989: Jasně, jasný, supr.

Dispečer CDP Libeň: Jo? Jo? Možná pojedáš ranžírem, ale dávej pozor i v ranžíru, oni se tam, nebo, jako v tý malešický, oni se tam, oni se tam motaj všude, prostě jako.

Strojvedoucí R 989: Jasně, jasně.

Dispečer CDP Libeň: Jo?

Strojvedoucí R 989: Jasný, rozumim, hmmm.

Dispečer CDP Libeň: Dobrý. Jo? Děkuju, ahoj, ahoj.

Strojvedoucí R 989: Tak jo, děkuju taky, děkuju, ahoj.

Dispečer CDP Libeň: Ahoj, ahoj, čau.

Soubor: 2020_07_10_17-36-42_2.14_1073_LABEL_PHACDP_TD222_DT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:36:42 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Traťový dispečer CDP: Ano, *jméno*.

Výpravčí Běchovice: Tadydle pro ty další vlaky už žádný rozkazy, ty pojedou po první, jo? Až se to prošťouchne.

Traťový dispečer CDP: Jo, jo, nebo po nulté taky, ale s nima se domluvim. Tento byl jako opatrný, tento pan strojvedoucí, no...

Výpravčí Běchovice: Jo, já rozumim. Ale tak já ho chápu, no.

Traťový dispečer CDP: No, dyť jo.

Výpravčí Běchovice: Kdyby se nechal přejet velitel zásahu, tak by v tom byl, vid'.

Traťový dispečer CDP: Přesně, přesně. Hehehe, přesně... *smích*

Výpravčí Běchovice: *smích*

Traťový dispečer CDP: Dobrá, *jméno*.

Soubor: 2020_07_10_17-38-35_2.14_1073_LABEL_PHACDP_TD222_DT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:38:35 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Traťový dispečer CDP: Jo, Běchovice, CDP, na příjmu.

Strojvedoucí Os 8856: Zdravím, mohli byste mi rozsvítit Posun dovolen vedle toho Pendolina na Se...

Traťový dispečer CDP: Jedeš jako vlak, jedeš jako vlak, ne, můžeš jet, já to nerozsvítím, ...

Strojvedoucí Os 8856: No ...

Traťový dispečer CDP: ...můžeš jet jako vlak, můžeš ...

Strojvedoucí Os 8856: No dobře, ale...

Traťový dispečer CDP: ... můžeš, kam chceš. Zastav, kde potřebuješ. Nebudu Ti bílou, víš? Jeď jako vlak, ...

Strojvedoucí Os 8856: Jo, dobře ...

Traťový dispečer CDP: ... nejsi jako posun. Jo? Supr.

Strojvedoucí Os 8856: No dobrá, já se radši ptám, abysme ... *nesrozumitelné* ...

Traťový dispečer CDP: No vždyť jo, v pohodě, v pohodě. Jestli chceš, zastav opravdu, kde potřebuješ. Jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo.

Traťový dispečer CDP: Máš k tomu moje svolení a souhlas, ...

Strojvedoucí Os 8856: Jo.

Traťový dispečer CDP: ...máš k tomu moje svolení a souhlas. Jo?

Strojvedoucí Os 8856: Jo.

Soubor: 2020_07_10_17-40-15_2.65_1073_LABEL_PHACDP_PDVD_DECT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:40:15 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Vedoucí dispečer CDP: Ano, pane veliteli, vedoucí dispečer CDP.

Velitel zásahu HZS: No, nemám pro Vás dobrou zprávu. Došlo tady k další dopravní nehodě. Ten vlak, co sem měli pustit, tak se křížovaly a teďka se srazily, jo.

Vedoucí dispečer CDP: Fakt, jo?

Velitel zásahu HZS: Teďka, jo. Já se...

zvuk vysílačky HZS

Velitel zásahu HZS: No, my se tam jdeme podívat, jo? Nevíme, co se tam děje, jo?

Vedoucí dispečer CDP: Jo, takže on jak vjížděl od toho, tak se srazil s jiným, jo?

Velitel zásahu HZS: Jo, jo, do boku se vzali, jo?

Vedoucí dispečer CDP: Do boku, jo?

Velitel zásahu HZS: My tam jdeme. Jo, my tam jdeme, jo?

Vedoucí dispečer CDP: Dobře, tak rozumím, děkuju.

Velitel zásahu HZS: Jo, nashle.

Soubor: 2020_07_10_17-40-16_2.14_1073_LABEL_PHACDP_TD222_DT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:40:16 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Traťový dispečer CDP: Jo, Libeň, cédépéčko, poslouť, eee, Běchovice, cédépéčko, promiň.

Strojvedoucí Os 8856: No dobrej, no tak to jste udělali docela dobrý, když jste mi řekli, že můžu jet k tomu Pendolínu...

Traťový dispečer CDP: No...

Strojvedoucí Os 8856: ...a tady vedle mě jste pustili rychlík. Jsme se tady, tady jsme se srazili na výhybkách.

Traťový dispečer CDP: Ale jak jste se mohli srazit na výhybkách, jak jste se mohli, když jedeš jako vlak dopředu, ne?

Strojvedoucí Os 8856: Ne, k tomu Pendolínu zpátky, vždyť jsem to tam vyjednával, že jedu evakuovat ty cestující.

Traťový dispečer CDP: Ale kde, prosím tě? Jako nem'

Strojvedoucí Os 8856: No v těch Úvalech.

Traťový dispečer CDP: Kde?

Strojvedoucí Os 8856: No v Úvalech.

Traťový dispečer CDP: V Úvalech?

Strojvedoucí Os 8856: No, v Úvalech.

Traťový dispečer CDP: Já ti... A co v Úvalech se stalo, prosím tě?

Strojvedoucí Os 8856: No, tam Pendolíno přejelo vlak, dostal jsem rozkaz, že mám dojet k tomu Pendolínu vedle, abych evakuoval cestující z něj.

Traťový dispečer CDP: Ano, tady v Běchovicích, tady v Běchovicích na zhlaví. No.

Strojvedoucí Os 8856: Ne v Úvalech, v Běchovicích, v Běchovicích, omlouvám se.

Traťový dispečer CDP: No, no. A co se... Tys jel na nultou traťovou přece, tak jako jedeš jako vlak, na nultou traťovou.

Strojvedoucí Os 8856: No, na nultou a vedle k tomu Pendolínu. Abych dojel pro ty cestující.

Traťový dispečer CDP: To Pendol', Pendolíno je na druhé trať, na první, na druhé traťové směr Běcho', směr Libeň, no.

Strojvedoucí Os 8856: No právě, ale tajdle, tajdle, z první mi vjel do nultý rychlík.

Traťový dispečer CDP: Ale...

Strojvedoucí Os 8856: Jsme se tady potkali na výhybkách.

Traťový dispečer CDP: Ale couvat, ale couvat přece nemohl, couvat přece nemohl, to je hloupost.

Strojvedoucí Os 8856: Ne, on jel směrem na Kolín.

Traťový dispečer CDP: No však jedeš směrem na Kolín, ale já jsem tam normálně stavěl vlakovou cestu. On jel, tys musel couvat, tys musel couvat nebo něco.

Strojvedoucí Os 8856: Ne, já jsem si přešel a vyjednával jsem si, abych tam moh zajet. Já jsem zajel za ranžírku, abych si moh zajet k tomu. No většinu lidí jsme právě vyto', vypustili, teď ještě vlakvedoucího se

zeptáme.

Vlakvedoucí Os 8856: (*hlas z povzdálí*) Jinak jsme prázdný.

Strojvedoucí Os 8856: No, jinak bysme měli bejt prázdný, já jsem měl jet vedle k tomu Pendolinu evakuaci cestujících. Teď to volám na CDP, že to... Udělali docela chybu.

Traťový dispečer CDP: Jakou chybu, prosím tě, vždyť ty jedeš jako vlak na nultou kolej ... (*nádech, konec nahrávky*)

Soubor: 2020_07_10_17-52-52_2.65_1073_LABEL_PHACDP_PDVD_DECT.mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 17:52:52 h

Obsah přepisu: od času 2:54 do času 3:53

...

Vedoucí dispečer CDP: Akorát teďka, rozumíš, se mě jedná o to, co s těma lidma v tom Pendolínu.

Pověřená osoba: No, to vůbec nevím. No, Pendolíno by mohlo za chvíli jet, teda, no. Ale budu to asi muset cpát teda druhou stranou, no.

Vedoucí dispečer CDP: Jo.

Pověřená osoba: Protože tady, tady jako ... tady nevím. No, protáhnul by se, no. Ale já teda bych nechtěl, nechtěl do toho. To spíš nějaký traťák, aby se tady objevil.

Vedoucí dispečer CDP: On je ten panták vyjetej, vyjetej daleko nějak blbě, jo?

Pověřená osoba: Né, no tak, on je vyosenej jakoby, jakoby do tý druhý, no, takže...

Vedoucí dispečer CDP: Jo...

Pověřená osoba: Moc se mi to nelíbí, teda, no...

Vedoucí dispečer CDP: Do tý, do tý druhý, nebo do první? Do druhý, jo?

Pověřená osoba: Do druhý, do druhý... před to Pendolíno...

Vedoucí dispečer CDP: aha, takhle, ... Tak to je na h****.

Pověřená osoba: Před to Pendolíno je, no.

Vedoucí dispečer CDP: Jo, jo. (*odmlčí se*) No tak to tím pádem tady asi zastavíme všecko. Tak hele, tak tam rozjedte to Pendolino a bez evakuace, ať už jede do tý Prahy...

Pověřená osoba: Hmm.

Vedoucí dispečer CDP: ... protože už ty lidi, aby nás nezabili, už jsou tam dvě hodiny, no a ten zbytek evakuace tady, do Běchovic, bysme pak viděli.

...

Soubor: [10.99.12.81[Primární]][ETH--Act.-H323-2-08][2020-07-10_18-31-25].mp3

Začátek hovoru: 10. 7. 2020, 18:31:25 h

Obsah přepisu: celá nahrávka

Velitel zásahu HZS: Slyším, příjem.

Traťový dispečer CDP: Jo, já Vás zdravím, tady cédépéčko pro Prahu-Běchovice. Já jsem se Vás chtěl zeptat, když ten vlak odjížděl na tu nultou kolej, tak jel jako vlak, jako osm-osm-padesát-šest. Čí nápad byl, že ten strojvedoucí si přešel na druhou stranu a chtěl jet do stanice jako posun? Čí to byl nápad tohle jako?

Velitel zásahu HZS: To já nevím, helejte, on...

Traťový dispečer CDP: To jel jako vlak a ne jako posun. Jo, ten strojvedoucí o tom byl zpraven a měl

rozkaz. Já, mě nenapadlo, v životě, že by si přešel na druhou stranu a najednou chtěl jet do stanice. Já jsem mu řekl, že může zastavit kdekoliv, jako jo, kde je potřeba a jestli zastaví, já nevím, jestli těch patnáct, deset metrů, jestli něco jako zaji', zachránilo, chtělo, chtěl zachránit, aby byl blíž tím, že se bude vracet do stanice, klidně mohl to zhlaví zablokovat, vždyť mohl zastavit kdekoliv, protože byl vlak, já jsem s tím počítal, ale nepočítal jsem s tím, že se to změní v posun a že to pojede do stanice.

Velitel zásahu HZS: Ale to já nevím, jak jste byli domluvený, já byl tady na místě zásahu, a to já nevím...

Traťový dispečer CDP: No, no, no.

Velitel zásahu HZS: On mi akorát řek, že pojede teda dozadu a že přijede tady na tu kolej.

Traťový dispečer CDP: A proč jel dozadu? Jako, proč jste nezas', proč jste ho nezastavili, když vjížděl z té stanice, jako kde bylo potřeba? No.

Velitel zásahu HZS: Já o tom nerozhoduju, žejo. Já nevím, jak jste byli domluvený, já ... *nesrozumitelné* ...

Traťový dispečer CDP: No jako byli jsme domluvený jako vlak, o posunu jsme nic ne', žádný posun mezi dopravnami, ani posun ve stanici jsme nesjednávali jako, jo.

Velitel zásahu HZS: A to já nerozhoduju, to jste se domluvili ... *nesrozumitelné* ...

Traťový dispečer CDP: To ne, to ne, to ne, ale jako čí tohle byl nápad, jako. Jako čí tohle byl nápad?

Velitel zásahu HZS: To já nevím, abyste to neházel na mě, to já nerozhoduju jako, jo.

Traťový dispečer CDP: No, já vim, já vim, ale jako prostě tohle bylo úplně, úplně nesmyslné jako. Říkám, mě nenapadlo, že strojvedoucí na vlaku si přeje na druhou stranu a bude chtít couvat, jako, jo. Protože byl vlak, že. To jako.

Velitel zásahu HZS: No, to já nevím, jak jste, jak jste se tam dohodli, jako.

Traťový dispečer CDP: Domluvili jsme se jako vlak. Jako vlak jsme byli dohodlí. Jako nic jiného jako, jo? A vlak musí jet jenom dopředu, jo. Couvání jsem mu nedovolil. Já jsem mu řekl, že může zastavit kdekoliv, že k tomu má můj souhlas, ale může, ale samozřejmě pokračovat dopředu, jo, protože byl vlak.

Velitel zásahu HZS: No, to se ptáte ... *nesrozumitelné* ...

Traťový dispečer CDP: Já vim, já vim, já vim, já vim,...

Velitel zásahu HZS: Jo...

Traťový dispečer CDP: ...já vim. Ale jestli to bylo z jeho hlavy, nebo já nevím, z čí to bylo hlavy.

Velitel zásahu HZS: To já nevím...

Traťový dispečer CDP: Hmm.

Velitel zásahu HZS: ...jako, jak jste se dohodli, to já fakt nevím. Jako já vím, že ... *nesrozumitelné* ...

Traťový dispečer CDP: Jako vlak, že pojede dopředu samozřejmě jako, jo. Ne, že pojede dozadu. Hmm.

Velitel zásahu HZS: No, to já o tom nemůžu rozhodovat...

Traťový dispečer CDP: Hmm.

Velitel zásahu HZS: ...nebo zasahovat, já nevím, jak jste se tam dohodli jako.

Traťový dispečer CDP: Ano, ano, tak, tak jsem chtěl jenom, tak jsem chtěl říct, no, že...

Velitel zásahu HZS: ...to já nevím.

Traťový dispečer CDP: ...těch deset metrů, o kterých byl blíž, se vymstilo takhle, že vrazil do rychlíku, který měl postavenou...

Velitel zásahu HZS: No...

Traťový dispečer CDP: ... vlakovou cestu, že.

Velitel zásahu HZS: ... jasný, jasný,...

Traťový dispečer CDP: No...

Velitel zásahu HZS: jasný. Dobrý!

Traťový dispečer CDP: Dobrý, dobrý, tak jenom tak. Tak zatím, zatím, zatím.

Velitel zásahu HZS: Hmm, mějte se.

Traťový dispečer CDP: Taky.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Časový sled událostí, jak byly zaznamenány:

- 17:03:50 h síťový dispečer ČD předává informaci strojvedoucímu vlaku Os 8856, že jeho vlak bude evakuační;
- 17:14:00 h vlak Os 8856 zastavuje u nástupiště na 3. SK žst. Praha-Běchovice;
- 17:14:27 h traťový dispečer CDP informuje strojvedoucího vlaku Os 8856 ohledně evakuace, strojvedoucí žádá rozkaz;
- 17:17:01 h traťový dispečer CDP kontaktuje velitele zásahu HZS a žádá od něj informaci ohledně kilometru zastavení vlaku Ex 506;
- 17:24:42 h traťový dispečer CDP sděluje strojvedoucímu vlaku Os 8856, že rozkaz mu bude donesen výpravčím PPV a že pojedje na 0. TK jako vlak;
- 17:25:43 h traťový dispečer CDP informuje velitele zásahu HZS a domlouvá s ním, aby dal vlaku Os 8856 návěst, kde zastavit;
- 17:30:42 h vedoucí dispečer CDP nabízí strojvedoucímu vlaku Os 8856 telefonní kontakt na velitele zásahu HZS;
- 17:32:?? h* strojvedoucí vlaku Os 8856 kontaktuje velitele zásahu HZS (hovor 45 sekund);
- 17:33:38 h postavena vlaková cesta pro vlak Os 8856 od návěstidla L3 na 0. TK;
- 17:34:?? h* strojvedoucí vlaku Os 8856 podruhé kontaktuje velitele zásahu HZS (hovor 2 minuty 15 sekund);
- 17:34:02 h rozjezd vlaku Os 8856 od nástupiště žst. Praha-Běchovice;
- 17:35:04 h jízda vlaku Os 8856 kolem místa zastavení dle rozkazu (km 397,600) rychlostí 29 km·h⁻¹;
- 17:35:07 h začátek vlaku Os 8856 mívá konec vlaku Ex 506 („Pendolino“);
- 17:35:37 h konec vlaku Os 8856 mívá začátek vlaku Ex 506 („Pendolino“);
- 17:36:07 h zadání vlakové cesty pro vlak Os 8853 od návěstidla 1S na 1. SK bezprostředně po uvolnění příslušné části zhlaví vlakem Os 8856;
- 17:36:29 h zastavení vlaku Os 8856 za návěstidlem Se6;
- 17:37:37 h zadání vlakové cesty pro vlak R 989 od návěstidla 1S na 0. SK;
- 17:37:52 h postavena vlaková cesta pro vlak R 989 od návěstidla 1S na 0. SK bezprostředně po uvolnění příslušné části zhlaví vlakem Os 8853;
- 17:37:55 h registrace kódu žlutého mezikruží na HDV vlaku R 989;

- 17:38:02 h uvedení HDV vlaku R 989 do pohybu;
- 17:38:21 h zapnuto řízení z řídicího vozu 971 soupravy od vlaku Os 8856;
- 17:38:35 h strojvedoucí vlaku Os 8856 žádá traťového dispečera CDP o postavení posunové cesty (konec hovoru v 17:39:09 h);
- 17:38:40 h vlak R 989 míjí vjezdové návěstidlo 1S rychlostí 28 km·h⁻¹;
- 17:39:?? h* strojvedoucí vlaku Os 8856 potřetí, krátce kontaktuje velitele zásahu HZS (hovor 8 sekund);
- 17:39:11 h rozjezd soupravy od vlaku Os 8856;
- 17:39:16 h vlak R 989 předjíždí soupravu od vlaku Os 8856 (přibližný čas ± 1s);
- 17:39:19 h souprava od vlaku Os 8856 míjí návěstidlo Se6 (čas vzniku MU);
- 17:39:25 h vlak R 989 vjíždí na hroty výhybky č. 21, která je přestavena odbočným směrem;
- 17:39:33 h registrováno použití pískalů vlaku R 989 při rychlosti 28 km·h⁻¹, na soupravě od vlaku Os 8856 ve stejnou sekundu registrována rychlost 26 km·h⁻¹;
- 17:39:34 h registrováno použití rychlobrzdy u soupravy od vlaku Os 8856;
- 17:39:37 h srážka drážních vozidel na výhybce č. 19;
- 17:39:41 h zastavení soupravy od vlaku Os 8856 po MU;
- 17:39:56 h registrace použití rychlobrzdy na HDV vlaku R 989;
- 17:40:06 h zastavení vlaku R 989.

* = Sekundové údaje Dražní inspekce nemá k dispozici, protože z výpisů hovorů mobilního operátora nelze zjistit jiné údaje než začátek hovoru v minutách a dobu jeho trvání.

Děj mimořádné události:

Dne 10. 7. 2020 v 16:13 h došlo na 2. SK žst. Praha-Běchovice poblíž nástupiště k mimořádné události v drážní dopravě – střetu vlaku Ex 506 s osobou. Zaměstnanci CDP Praha ve spolupráci se zaměstnanci síťového dispečinku ČD zvolili jako soupravu vhodnou pro evakuaci cestujících z vlaku Ex 506 vlak Os 8856. Strojvedoucího vlaku Os 8856 nejprve informoval síťový dispečer ČD o skutečnosti, že jeho vlak bude evakuační. Po zastavení vlaku na 3. SK žst. Praha-Běchovice jej kontaktoval traťový dispečer CDP, od kterého si tento strojvedoucí vyžádal písemný rozkaz pro další postup. Traťový dispečer v návaznosti na žádost o písemný rozkaz začal zjišťovat kilometrickou polohu stojícího vlaku Ex 506 u velitele zásahu HZS. Strojvedoucí vlaku Os 8856 ve spolupráci s vlakvedoucím mezi tím z vlastní iniciativy doporučili cestujícím vystoupit z vlaku a počkat na následující vlak.

Po zjištění kilometrické polohy stojícího vlaku Ex 506 traťový dispečer CDP kontaktoval výpravčího PPV žst. Praha-Běchovice, kterému nadiktoval rozkaz pro vlak Os 8856 ve znění: „Z Prahy-Běchovic do Prahy-Libně jedete po nulté traťové koleji. Zastávky Praha-Kyje, Praha-Dolní Počernice projedťte. V kilometru 397,300 až 397,700 rychlost 30

kilometrů v hodině a návěst Pozor. V kilometru 397,600 zastavte pro evakuaci cestujících z vlaku 506.“ Strojvedoucímu vlaku Os 8856 tento rozkaz výpravčí PPV následně předal. Dále byl strojvedoucí telefonicky instruován zaměstnanci CDP Praha, že místo zastavení k evakuaci mu ukáže velitel zásahu HZS, který tento požadavek před tím telefonicky potvrdil traťovému dispečerovi CDP Praha.

V 17:33:38 h byla postavena vlaková cesta pro vlak Os 8856 ze 3. SK na 0. TK. V návaznosti na návěst návěstidla L3 se vlak Os 8856 rozjel. Namísto zastavení v rozkazu daném kilometru 397,600, resp. místě stanoveném pokynem velitele zásahu HZS, se kterým téměř po celou dobu jízdy telefonoval, ale strojvedoucí pokračoval v jízdě přes staniční zhlaví na záhlaví 0. SK, kde zastavil v prostoru mezi seřaďovacími návěstidly Se6 a Se8.

Jakmile vlak Os 8856 opustil kolejové spojky mezi 1. SK a 0. SK, postavil traťový dispečer CDP vjezdovou vlakovou cestu pro vlak Os 8853 z 1. TK na 1. SK žst. Praha-Běchovice. Když už souprava vlaku Os 8856 stála mezi návěstidly Se6 a Se8, opustil vlak Os 8853 kolejový obvod výhybky č. 21. Traťový dispečer CDP bezprostředně po tom začal stavět vjezdovou vlakovou cestu pro vlak R 989 z 1. TK na 0. SK žst. Praha-Běchovice. V 17:38:02 h se vlak R 989 rozjel do žst. Praha-Běchovice. V 17:38:21 h strojvedoucí vlaku Os 8856 zapnul řízení na druhém konci jednotky „CityElefant“. Následně tento strojvedoucí v 17:38:35 h kontaktoval traťového dispečera CDP s žádostí o postavení posunové cesty „vedle toho Pendolina“. Výpravčí mu odmítl postavit posunovou cestu a několikrát zdůraznil, že jede jako vlak, dále mu mimo jiné sdělil „*můžeš jet jako vlak, můžeš ... můžeš, kam chceš. Zastav, kde potřebuješ*“ a „*máš k tomu moje svolení a souhlas*“. Zmíněný hovor byl ukončen v 17:39:09 h, dvě sekundy poté strojvedoucí uvedl soupravu od vlaku Os 8856 do pohybu zpět k vlaku Ex 506 formou posunu proti návěstidlu Se6 s návěstí Posun zakázán. Přibližně o pět sekund později (v 17:39:16 h \pm 1 s) bylo čelo soupravy od vlaku Os 8856 předjeto čelem vlaku R 989, který jel po sousední koleji. Následně obě soupravy jely vedle sebe obdobnou rychlostí (v rozmezí 25–28 km·h⁻¹).

V 17:39:25 h vjelo čelo vlaku R 989 na hroty výhybky č. 21, která byla postavena odbočným směrem, protože vlaková cesta vlaku R 989 byla z 1. TK na 0. SK. V 17:39:34 h bylo registrováno použití rychlobrzdy strojvedoucím soupravy od vlaku Os 8856, který dle svého vyjádření reagoval na nesprávné postavení výhybky č. 19. O tři sekundy později došlo ke srážce drážních vozidel v prostoru výhybky č. 19 (která tvoří kolejovou spojku mezi 1. a 0. SK ve dvojici s výhybkou č. 21). V čase mezi 17:39 h a 17:40 h ještě proběhl krátký telefonický hovor (8 sekund) strojvedoucího soupravy od vlaku Os 8856 s velitelem zásahu HZS. Jeho přesné časové umístění vzhledem k zaokrouhlení času hovoru na celé minuty dolů nemůže Drážní inspekce určit. Strojvedoucí vlaku R 989 zareagoval na situaci použitím rychlobrzdy až v návaznosti na návěst Stůj, zastavte všemi prostředky, kterou mu dal zaměstnanec HZS. Použití rychlobrzdy bylo záznamovým zařízením HDV vlaku R 989 registrováno v 17:39:56 h a tento vlak zastavil v 17:40:06 h.

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

10. 7. 2020

- 17:40:15 h velitel zásahu HZS oznámil vznik MU vedoucímu dispečerovi CDP;
- 17:40:16 h strojvedoucí vlaku Os 8856 oznámil vznik MU traťovému dispečerovi CDP;
- 17:42:31 h traťový dispečer se dotázal strojvedoucího vlaku R 989 na situaci;
- 18:05:00 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI;
- 19:00:00 h inspektoři DI zahájili ohledání v dopravním sále 4B CDP Praha;
- 19:05:00 h inspektoři DI zahájili ohledání místa MU;
- 21:05:00 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;

11. 7. 2020

- 7:10:00 h plně obnoven provoz v místě MU.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Vzhledem k tomu, že na daném místě byly odstraňovány následky předchozí MU (střet vlaku Ex 506 s osobou), byly některé složky IZS v době vzniku MU na místě.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- Policie ČR;
- Zdravotnická záchranná služba;
- Hasičský záchranný sbor ČR;
- Hasičský záchranný sbor SŽ.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Správa železnic, jakožto provozovatel dráhy, stanovila technologické postupy organizování, způsobu udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy. Ty jsou obsaženy zejména ve vnitřním předpisu SŽDC D1. Ustanovení předpisu SŽDC D1 jsou pak závazná i pro dopravce, který je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze.

Vzniku předmětné MU předcházela v žst. Praha-Běchovice jiná mimořádná událost, střet vlaku Ex 506 s osobou. Výše zmíněný předpis SŽDC D1 v článku 3247 obecně stanovuje, že o mimořádnostech týkajících se provozování dráhy se zpravují členové doprovodu vlaku písemným rozkazem. Dále je článkem 3281 téhož předpisu upřesněno, že kromě případů nařízených jednotlivými ustanoveními předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem např. o pomalých jízdách, dočasných pomalých jízdách a neoznačených pomalých jízdách (písm. g) článku), je-li třeba upozornit strojvedoucího na jiné mimořádnosti, které se týkají

jeho jízdy (písm. i) článku), a také o zrušení zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících ve stanici nebo na zastávce z důvodu jízdy po objízdě trase (písm. l) článku).

Lze obecně tvrdit, že strojvedoucí byli o této (předcházející) mimořádné události traťovými dispečery CDP Praha informováni. Komunikace byla rozdělena tak, že vlaky přijíždějící do žst. Praha-Běchovice od žst. Úvaly měl zpravovat traťový dispečer řídící žst. Praha-Běchovice. Vlaky přijíždějící od žst. Praha-Libeň měl zpravovat traťový dispečer řídící žst. Praha-Libeň. Oba dispečeré však, pravděpodobně za účelem rychlejšího provozu, nezpravovali vlaky písemným rozkazem, pokud si to strojvedoucí vysloveně nevyžádal, jak se stalo v případě zúčastněného vlaku Os 8856. Na záznamech ze zařízení ReDat, které má Drážní inspekce k dispozici, bylo v čase od 16:30 h do vzniku předmětné MU (17:39 h) zaznamenáno celkem 11 telefonátů zúčastněného traťového dispečera se strojvedoucími, kdy jim pouze oznámil, co se bude dít, ale žádným rozkazem je nezpravil. Jediný, kdo se ve zmíněném časovém období proti tomuto postupu ohradil a požadoval po traťovém dispečerovi rozkaz, byl zúčastněný strojvedoucí vlaku Os 8856. Jedním z rozkazem nezpravených vlaků byl i zúčastněný vjíždějící vlak R 989, jehož strojvedoucího kontaktoval traťový dispečer CDP pro žst. Praha-Libeň.

Vedoucí dispečer CDP byl v návaznosti na zjištěné nedostatky ve zpravování vlaků rozkazy dotazován, zda je na CDP Praha běžné, že pro pomalou jízdu a návěst Pozor je strojvedoucím vydáván pouze ústní pokyn a nejsou jim vydávány rozkazy. Odpověděl: „*Ne, je to vyloučeno, dostávají rozkaz V nebo Pv.*“ Podobná otázka byla položena i zúčastněnému traťovému dispečerovi CDP, který se sám podílel na zmíněném zjednodušeném oznámení strojvedoucím. Odpověděl, že se to v časové tísní stát může, ale běžné to není. Dále se odkázal na to, že strojvedoucí občas nemají na stanovišti formuláře pro Pv rozkaz. První část odpovědi traťového dispečera CDP je třeba konfrontovat s výše zmiňovanými záznamy hovorů ze zařízení ReDat, kde v 11 telefonátech oznamoval různým strojvedoucím, co se bude dít, bez sepisování rozkazu, ale také s konkrétním sdělením v jednom ze zaznamenaných hovorů, jehož přepis je uveden v kapitole 3.1.9 této ZZ, kde on sám na dotaz výpravčího PPV žst. Praha-Běchovice ohledně zpravování dalších vlaků odvětil, že se s nimi „*domluví*“ a že strojvedoucí vlaku Os 8856 „*byl opatrný*“. Tvzení v druhé části odpovědi traťového dispečera CDP ohledně absence formuláře Pv rozkazu na stanovišti strojvedoucího může naopak podpořit vyjádření strojvedoucího vlaku Os 8856, kdy na otázku, zda byly na stanovišti vedoucího DV vlaku Os 8856 k dispozici papírové formuláře rozkazu Pv, odpověděl, že nebyly na stanovišti vedoucího DV vlaku a mimo jiné z tohoto důvodu navrhl, že by bylo vhodnější sepsat rozkaz V výpravčím PPV. Samotné vybavení HDV formuláři rozkazu Pv upravuje článek 3325 SŽDC D1, který stanovuje, že svazek rozkazů Pv musí být uložen na každém činném nebo k službě pohotovém hnacím vozidle (SHV), které jede na trať. Dle čl. 32 téhož předpisu je za hnací vozidlo považován i řídicí vůz, pokud je z něj ovládána jízda vlaku. Toto vhodně řeší situaci, kdy je vlak sestaven z HDV a řídicího vozu. Problém však vzniká v případě, kdy je HDV a řídicí vůz, popř. 2 HDV, součástí soupravy, která je v provozu nerozpojitelná – jednotky. Jednotka je totiž dle článku 26 SŽDC D1 považována za jedno hnací vozidlo. V souladu s předpisem SŽDC D1 by tedy bylo, kdyby u jednotky „CityElefant“ (tj. hnacího vozidla dle SŽDC D1), která tvořila vlak Os 8856, byly formuláře rozkazu Pv uloženy pouze na vzdáleném stanovišti na jejím druhém konci. Jakkoliv není pro traťové dispečery situace, kdy strojvedoucí může mít formuláře rozkazu na druhé straně jednotky, komfortní, je třeba dodat, že zúčastněný traťový dispečer CDP od strojvedoucích nevěděl, mají-li formuláře rozkazu Pv k dispozici.

V žádném ze zaznamenaných hovorů totiž traťový dispečer CDP strojvedoucí k sepsání rozkazu Pv sám od sebe nevybídil a ihned předával informaci prostým sdělením, což strojvedoucí s výjimkou zúčastněného strojvedoucího vlaku Os 8856 akceptovali. Tvrzení vedoucího dispečera CDP, že je situace prostého telefonického informování vyloučena a strojvedoucí jsou zpravováni rozkazem V nebo Pv, lze odmítnout rovněž v návaznosti na zjištění Drážní inspekce při šetření mimořádné události, která nastala o čtyři dny později, dne 14. 7. 2020, mezi železničními stanicemi Úvaly a Český Brod. Také zde byly mimo příčinnou souvislost Drážní inspekci shledány nedostatky ve zpravování vlaků na dálkově řízené trati.

Zásadní roli v nehodovém ději předmětné mimořádné události hrálo nedorozumění několika zúčastněných zaměstnanců. Strojvedoucí vlaku Os 8856 byl po obdržení rozkazu traťovým dispečerem CDP instruován ke komunikaci s velitelem zásahu HZS, který měl strojvedoucímu místo zastavení vlaku pro účely evakuace ukázat (přestože rozkaz stanovoval konkrétní místo zastavení v km 397,600). S ním pak téměř po celou dobu jízdy od nástupiště strojvedoucí udržoval telefonický kontakt, přičemž k zastavení vlaku Os 8856 v kilometru 397,600 pro evakuaci cestujících z vlaku Ex 506 nedošlo. Nezastavení vlaku Os 8856 v místě stanoveném písemným rozkazem nelze strojvedoucímu přičítat k tíži právě proto, že mu traťový dispečer sdělil, že velitel zásahu HZS mu ukáže, kde přesně zastavit. Takové jednání traťového dispečera CDP lze v obdobných situacích chápat, neboť přesné místo zastavení pro případ evakuace z vlaku lze jen těžko stanovit písemným rozkazem na konkrétní metr. Není zřejmé, o čem přesně strojvedoucí s velitelem zásahu HZS hovořil, každopádně strojvedoucí zastavil až mezi návěstidly Se6 a Se8 na libeňském záhlaví 0. SK žst. Praha-Běchovice, kde označil soupravu jako posunový díl a přešel na stanoviště na opačném konci jednotky. Zlomovým momentem, po kterém došlo k rozjezdu soupravy od vlaku Os 8856 opačným směrem, byl potom rozhovor traťového dispečera CDP se strojvedoucím vlaku Os 8856.

Daná situace je z pohledu lidského faktoru rozebrána v kapitole 4.3.3 této ZZ. Tato část analýzy události bude věnována vztahu technologických postupů a vzniku mimořádné události.

„Zdravím, mohli byste mi rozsvítit Posun dovolen vedle toho Pendolina na Se...“, začal strojvedoucí, který přešel na druhou stranu jednotky „CityElefant“, sjednávat posun zpět k jednotce „Pendolino“. Citovaná věta končí třemi tečkami, protože traťový dispečer CDP vstoupil strojvedoucímu do řeči slovy: „Jedeš jako vlak, jedeš jako vlak, ne, můžeš jet, já to nerozsvítím, můžeš jet jako vlak, můžeš, můžeš, kam chceš. Zastav, kde potřebuješ. Nebudu Ti bílou, víš? Jed’ jako vlak, nejsi jako posun. Jo? Supr.“ V citované větě, kterou traťový dispečer vyslovil, aniž by tušil, že je strojvedoucí připravený na opačném stanovišti jednotky posunovat zpět, traťový dispečer celkem 5x pobídl strojvedoucího k jízdě, a to i za situace, kdy by mu po zhodnocení situace na reliéfu JOP muselo být jasné, že další jízda vlaku Os 8856 vpřed znamená ještě větší vzdálení od evakuovaného vlaku, a že už v době hovoru jsou od sebe vlaky Os 8856 a Ex 506 vzdáleny bližšími čely minimálně 200 m (reálně 366 m).

Strojvedoucí vlaku Os 8856 by mohl v návaznosti na ustanovení čl. 3974 SŽDC D1 po zastavení vlaku popojet nebo couvnout za předpokladu dodržení veškerých ustanovení SŽDC D1 platných pro posun. Podle čl. 3975 SŽDC D1 musí strojvedoucí po zastavení vlaku upozornit výpravčího (traťového dispečera) na všechny okolnosti, které mají, nebo mohou mít vliv na další jízdu vlaku. Strojvedoucí vlaku Os 8856 zahájil komunikaci

s traťovým dispečerem CDP žádostí o svolení k posunu a ani potom, co byl traťovým dispečerem přerušen, nedošlo ke sdělení zásadní informace, že další pohyb plánuje opačným směrem a případně proč. Strojvedoucí vlaku Os 8856 tedy ustanovení čl. 3975 SŽDC D1 nesplnil. Zda postupoval v souladu s ustanoveními platnými pro posun a dodržel výše uvedený čl. 3974 SŽDC D1, je podrobně rozebráno níže.

Traťový dispečer v hovoru, z něhož je již výše citováno a jehož přepis je v kapitole 3.1.9 této ZZ, pokračoval větami: „*No vždyť jo, v pohodě, v pohodě. Jestli chceš, zastav opravdu, kde potřebuješ. Jo? ... Máš k tomu moje svolení a souhlas, máš k tomu moje svolení a souhlas. Jo?*“ Jak již bylo uvedeno, to všechno říkal traťový dispečer CDP v době, kdy netušil, že strojvedoucí vlaku Os 8856 je připraven na opačném stanovišti jednotky posunovat zpět k vlaku Ex 506. Dle svého vyjádření traťový dispečer CDP danou situaci vyhodnotil tak, že již byla evakuována zadní část vlaku Ex 506 a nyní dojde k evakuaci přední části Ex 506 (jakkoliv tomu situace na reliéfu JOP neodpovídala). Zatímco traťový dispečer CDP organizoval jízdu vlaku, který dle jeho slov „*musí jet jenom dopředu*“, resp. podle definice vlaku v § 1 písm. k) vyhlášky č. 173/1995 Sb. jet podle jízdního řádu nebo podle pokynu odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu, strojvedoucí vlaku Os 8856 s ohledem na označení elektrické jednotky návěstmi pro posun (na obou čelech) i dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem považoval zpětnou jízdu za posun. Strojvedoucí vlaku Os 8856 byl také následně v rámci zápisu se zaměstnancem dotazován, zda ví, co je podle předpisu SŽDC D1 svolení k posunu, jaké má náležitosti, a o čem je třeba informovat výpravčího (traťového dispečera), aby mu ho mohl udělit? Na tento dotaz odpověděl: „*Ano, vím. Jsem si vědom, že vše nezaznělo dle předpisu SŽDC D1.*“

Článek 1648 SŽDC D1 v návaznosti na § 1 písm. n) vyhlášky č. 173/1995 Sb. definuje, že pod pojmem posun se rozumí každá úmyslně a organizovaně prováděná jízda vozidel, nejde-li o jízdu vlaku nebo posun mezi dopravními. Ačkoliv strojvedoucí vlaku Os 8856 posoudil situaci jinak, při vzniku MU nešlo o organizovaně prováděnou jízdu drážních vozidel. Vlakem Os 8856 zpětně jedoucí souprava být také nemohla, neboť v době vzniku MU nejela podle jízdního řádu pro tento vlak (a to ani shodným směrem, přičemž couvání vlaku se přípouští pouze při návratu vlaku z trati, což však není tento případ). Souprava nejela ani podle pokynu odborně způsobilé osoby řídící drážní dopravu, a tedy nebyla naplněna definice vlaku dle § 1 písm. k) vyhlášky č. 173/1995 Sb. (obdobně definice dle čl. 29 SŽDC D1). Proto je od okamžiku zahájení zpětné jízdy v této ZZ označována jednotka „CityElefant“ jako „souprava od vlaku Os 8856“. Strojvedoucí vlaku Os 8856 je pak vzhledem ke svému tvrzení, že posunoval, konfrontován s tím, že sám nejednal, jak by při hypotetickém posunu měl, když před zahájením posunu neinformoval traťového dispečera CDP o požadované technologii posunu plně v souladu s čl. 1744 SŽDC D1 (byl přerušen během sdělování informace, na kterých kolejích je záměr provádět posun), a v rozporu s čl. 1687 SŽDC D1 uvedl „posunový díl“ do pohybu, aniž by dostal od výpravčího svolení k posunu dle čl. 1692 SŽDC D1. K posunu neměl ani náležitý souhlas podle čl. 1746 SŽDC D1. V tomto případě by muselo jít vzhledem k jízdě kolem návěstidla Se6 s návěstí Posun zakázán o souhlas daný rádiovým zařízením dle čl. 1714 písm. c) SŽDC D1 a traťový dispečer CDP musel použít závazné slovní znění: „*Návěstidlo Se6 se neobsluhuje, vlak 8856 v Běchovicích ze záhlaví nulté koleje na nultou staniční kolej posun dovolen.*“ Jízdou kolem návěstidla Se6 s návěstí Posun zakázán, aniž by zaznělo výše uvedené slovní znění, tedy strojvedoucí porušil i čl. 1545 a 1753 písm. a) SŽDC D1, kterými mu bylo uloženo splnit pokyny dané návěstmi nepřenositelných návěstidel

platných pro posun. Současně nelze tvrdit, že strojvedoucí vlaku Os 8856 před uvedením vozidel do pohybu nezjišťoval, zda pro zamýšlenou jízdu nepřenositelná návěstidla platná pro posun dovolují posun ve smyslu čl. 1750 SŽDC D1, ale bylo jeho zásadním pochybením, když se namísto závazného slovního znění dle čl. 1714 téhož předpisu, spokojil s tvrzením traťového dispečera CDP: „*Nebudu Ti bílou, víš? Jed' jako vlak, nejsi jako posun. Jo?*“ Následně vědomě uvedl soupravu od vlaku Os 8856 do pohybu proti návěstidlu Se6 s návěstí Posun zakázán, kdy jízdu proti návěstidlu s takovým návěstním znakem považoval za dovolenou. Uvedením DV do pohybu v rozporu s ustanoveními platnými pro posun (viz výše) nedodržel ani výše uvedený čl. 3974 SŽDC D1. Strojvedoucí dále obecně nejednal podle čl. 23 písm. k) předpisu ČD V2, který mu dává za povinnost dbát všech příkazů a nařízeních, jež jsou obsažena v ustanovení předpisů, ve vyhláškách a rozkazech. Tím nebylo dopravcem splněno ustanovení § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb., a tedy ani § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb.

Výše uvedené postačuje pro stanovení příčiny vzniku mimořádné události. Drážní inspekce se však ve svém šetření zabývá také okolnostmi, resp. přispívajícími faktory.

Situace, ve které se strojvedoucí vlaku Os 8856 rozhodl nezastavit v místě stanoveném písemným rozkazem a pokračovat v jízdě vlaku na záhlaví 0. SK do prostoru mezi seřadovací návěstidla Se6 a Se8, totiž nebyla čistě svévolným jednáním. Ze záznamů ReDat je patrné, že zastavit vlak v evakuačním místě měl velitel zásahu HZS. Na tomto místě pomineme, že tato osoba nebyla k takovému úkonu odborně způsobilá (podrobněji rozebráno v kapitole 4.3.1 této ZZ). Rozhodující je, že podle § 19 odst. 1 zákona č. 239/2000 Sb., zákon o integrovaném záchranném systému, se jednalo o osobu, která měla právo do technologie provedené evakuace zasahovat. Konkrétní požadavky na technologii evakuace vlaku Ex 506 však velitel zásahu HZS zaměstnancům CDP Praha nesdělil. Jaká komunikace proběhla mezi ním a strojvedoucím vlaku Os 8856 v době přistavování vlaku do určeného kilometru (resp. k místu, které měl velitel zásahu HZS ukázat), nelze z důvodu rozporu popisu situace jednotlivými účastníky mimořádné události spolehlivě doložit. S jistotou ale lze tvrdit, že strojvedoucí vlaku Os 8856 s velitelem zásahu HZS o změně technologie provedení evakuace vlaku Ex 506 hovořil, protože vzájemnou komunikaci ohledně jízdy vlaku Os 8856 za kilometrickou polohu místa evakuace oba potvrdili do zápisu. Sjednání posunu od návěstidla Se6 na 0. SK vedle soupravy vlaku Ex 506 však bylo plně v kompetenci strojvedoucího vlaku Os 8856, který měl být zaměstnancem řídicím posun dle článku 1662 písm. a) SŽDC D1 a byl podle článku 1744 téhož předpisu povinen před zahájením posunu informovat traťového dispečera CDP o:

1. požadavcích na provedení posunu;
2. na kterých kolejích je záměr provádět posun;
3. jaká je předpokládaná doba posunu.

Tuto snahu měl strojvedoucí vlaku Os 8856 ve větě: „*Zdravím, mohli byste mi rozsvítit Posun dovolen vedle toho Pendolina na Se...*“, do které mu vstoupil traťový dispečer CDP se slovy „*Jedeš jako vlak...*“. Užitím slovního spojení „*vedle toho Pendolina*“ strojvedoucí chtěl vyjádřit, kam chce posunovat. Takové označení samo o sobě není jednoznačné a bez další informace (např. pohled na reliéf JOP) v danou chvíli nevyklučovalo nedorozumění, což bylo v rozporu s čl. 307 SŽDC D1. Traťový dispečer však rovněž jednal v rozporu s tímto článkem, když vstoupil do řeči strojvedoucímu a následnou

komunikací nebylo z jeho strany vyloučeno možné nedorozumění (viz výše a přepisy hovorů v bodě 3.1.9 této ZZ). Strojvedoucí, než byl přerušen, dal traťovému dispečerovi pokyn v podobě svého požadavku na provedení posunu. Konkrétní informaci, že zastavil na záhlaví, evakuace dosud neproběhla a k jejímu provedení bude třeba jet opačným směrem (a tedy právě proto žádá o posun), nesdělil. Traťový dispečer si posun nepřipouštěl a nadále uvažoval pouze o jízdě vlaku, nikoliv o jízdě posunového dílu. Strojvedoucí ani v dalším průběhu hovoru traťovému dispečerovi nesdělil zásadní informaci, že chce posunovat zpět ze záhlaví, tj. opačným směrem.

Způsob vedení komunikace mezi strojvedoucím vlaku Os 8856 a traťovým dispečerem CDP tedy vyústil v zásadní nedorozumění, jak dokládají nejen jejich rozdílná vyjádření v zápisech se zaměstnancem, ale zejména jejich jednání, kdy po ukončení tohoto hovoru postupoval strojvedoucí vlaku Os 8856 diametrálně odlišně od předpokladu traťového dispečera. Rovněž v tomto případě nebyla splněna povinnost vyplývající z ustanovení § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb., že pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy.

Kromě samotného způsobu vedení komunikace mohla přispět ke vzniku zmíněného nedorozumění i záměna pojmů, resp. používání podobných pojmů v různých situacích. V pokračování stejného hovoru totiž traťový dispečer strojvedoucímu vlaku Os 8856 opakovaně sdělil „*máš k tomu moje svolení a souhlas*“. Na otázku, je-li si vědom, že pojmy „svolení“ a „souhlas“ se používají mimo jiné při posunu, traťový dispečer CDP při zápisu se zaměstnancem odpověděl: „*Ano, ale nepoužívají se pouze při posunu a já jsem nedovolil jízdu kolem neobsluhovaného návěstidla. Svolení a souhlas neobsahovaly předpisové náležitosti pro posun.*“ Traťový dispečer CDP primárně ve stejném hovoru zdůrazňoval, že Os 8856 není posunový díl, ale vlak, tedy „svolení a souhlas“ nemohlo být „svolení k posunu“ a „souhlas k posunu“. Jeho komentář „*svolení a souhlas neobsahovaly předpisové náležitosti pro posun*“ je sice pravdivý a následné jednání strojvedoucího, kdy se spokojil s takovýmto „svolením“ a „souhlasem“ a zahájil zpětnou jízdu, je zásadním pochybením strojvedoucího, avšak způsob komunikace ze strany traťového dispečera nelze stejně tak shledat jako předpisový, tj. vylučující jakékoliv nedorozumění.

Na tomto místě je potřeba konstatovat, že Drážní inspekce zjišťuje hlubší problém v podobě nesprávně zažitých praxí při organizování posunu u mnoha mimořádných událostí. Předpisové postupy pro organizování posunu ukotvené v SŽDC D1 jsou v provozu velmi často pomíjeny, když zaměstnanci na straně provozovatele dráhy i dopravců dochází k jejich zjednodušování, a tím i nedodržení (viz kapitola 4.4.2 této ZZ). O to větší důraz pak musí být kladen na vzájemnou komunikaci a vyloučení možného nedorozumění, a to jak komunikací ze strany strojvedoucích, tak výpravčích (traťových dispečerů). O to víc v situaci, která je mimořádná.

Aplikujeme-li tyto provozní zvyklosti související se sjednáváním posunu na situaci, ve které byl strojvedoucí vlaku Os 8856 při hovoru s dispečerem CDP těsně před vznikem MU, je třeba v předpisově nesprávném postupu tohoto strojvedoucího vidět příklad nesprávné praxe, která je běžná při organizování posunu na síti SŽ.

Obdobný problém, kdy charakter provozu vede ke zjednodušování ustanoveného, můžeme spatřovat i ve výše rozebrané problematice (ne)uskutečňovaného zpravování vlaků rozkazy. V tomto případě hraje roli kumulace práce více zaměstnanců do jedné pracovní pozice, což znamená větší vytížení pro každého jednoho zaměstnance, a ve spojení s vyšší intenzitou provozu v posledních letech přináší s každou provozní

mimořádností větší zátěž na jednotlivce, než bývala na železnici dříve obvyklá. Jakkoliv totiž charakter provozu i možnosti technologií doznaly změn, některá předpisová ustanovení zůstávají víceméně neměnná. Zde je z pohledu Drážní inspekce prostor pro zvážení využití moderních technologií, které by nad rámec současných způsobů umožnily zpravování vlaků bez osobního kontaktu za využití datové komunikace (např. v mobilní aplikaci zajišťující přijetí rozkazu a potvrzení seznámení se s ním). V návaznosti na datovou komunikaci se totiž nabízí i možnost využití jejich dalších benefitů, např. upozornění na relevantní skutečnosti v závislosti na aktuální poloze vlaku nebo PMD.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů týkající se úloh a povinností dopravce **v souvislosti s bezprostřední příčinou vzniku MU** (tj. nedovolené zahájení posunu soupravy od vlaku Os 8856 za návěstidlo Se6):

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

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

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

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

- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst "Odjezd" nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, nebo na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná,“;

- čl. 3974 SŽDC D1:

„Po zastavení vlaku může vlak popojet nebo couvnout (např. pro uvolnění nástupiště, k příkládce apod.) jen se svolením výpravčího daným přímo nebo prostřednictvím určeného zaměstnance stanice. Přitom musí být dodržena veškerá ustanovení tohoto předpisu, platná pro posun. ...“;

Ustanoveními tohoto předpisu platnými pro posun relevantními pro tento případ jsou:

- čl. 1545 SŽDC D1:

„Návěst Posun zakázán (modré světlo) zakazuje posun; ...“;

- čl. 1687 SŽDC D1:

„Svolení k posunu je souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. Ve stanicích s trvalým posunem může být svolení k posunu nahrazeno pokyny, uvedenými v ZDD. Bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat. ...“;

○ čl. 1692 SŽDC D1:

„Posunovat na kolejích určených pro jízdu vlaků se smí jen se svolením výpravčího. Výpravčí smí dát svolení k posunu, jen když je mu znám dopravce, který bude posunovat, dopravcem požadovaná technologie posunu a trakce (tzn. elektrická, motorová, parní) všech činných hnacích vozidel zařazených v posunovém dílu.

Při tomto svolení oznámí výpravčí zaměstnanci řídicímu posun nebo vedoucímu posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, a výhybkářům, v jejichž posunovacím obvodu se bude posunovat:

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

Při tomto svolení upozorní výpravčí zaměstnance řídicího posun nebo vedoucího posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, na mimořádnosti, které zaměstnanci řídicímu posun nebo vedoucímu posunové čety nemohou být známy a ovlivňují bezpečné provádění posunu (např. zajištění vozidel proti ujetí zárázkami místo ručními brzdami). Při posunu elektrickým hnacím vozidlem musí výpravčí informovat zaměstnance řídicího posun nebo vedoucího posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, i o vypnutí (popř. zapnutí) nebo nesjízdnosti trakčního vedení (včetně způsobu projíždění elektrických dělení nebo úsekových děličů, je-li výpravčímu znám) a o případném neumístění nebo poruše návěstidel pro elektrický provoz. Jedná-li se o trvalý posun, může výpravčí o mimořádnostech strojvedoucího zpravit písemným rozkazem při prvním sjednávání posunu a tento písemný rozkaz platí do doby, než dojde ke změně obsazení strojvedoucího nebo zrušení původního písemného rozkazu vydáním nového písemného rozkazu.“;

○ čl. 1744 SŽDC D1:

„Zaměstnanec řídicí posun nebo vedoucí posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu, musí včas před zahájením posunu informovat výpravčího o požadované technologii posunu (požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr provádět posun, předpokládaná doba posunu), pokud není tato technologie uvedena v TTP nebo v technologických pomůckách GVD (Plán obsazení dopravních kolejí, Grafikon provozních procesů stanice, Pokyny pro výkon dopravní služby nebo Rozvrh sjednaných pravidelných obsluh vleček).“;

○ čl. 1746 SŽDC D1:

„Pokud nedal výhybkář souhlas k posunu zaměstnanci řídicímu posun přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety, při posunu s posunovou četou, nesmí zaměstnanec řídicí posun v posunovacím obvodu výhybkáře zahájit posun.“;

- čl. 1753 písm. a) SŽDC D1:
*„Strojvedoucí (i v případě, že v souladu s ustanoveními tohoto předpisu není zaměstnancem řídícím posun) je při posunu povinen:
a) splnit pokyny dané návěstmi nepřenosných návěstidel platných pro posun;“;*
- čl. 3975 SŽDC D1:
„Po zastavení vlaku musí strojvedoucí, popř. členové obsluhy vlaku, upozornit výpravčího na všechny okolnosti, které mají nebo mohou mít vliv na další jízdu vlaku. ...“;
- čl. 23 písm. k) ČD V2:
„Lokomotivní četa je zejména povinna: dbát všech příkazů a nařízení jež jsou obsažena v ustanovení předpisů, ve vyhláškách a rozkazech.“.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy a dopravce jako **příspěvající faktor vzniku MU** (tj. nedostatky v komunikaci mezi osobami podílejícími se na přípravě evakuace cestujících):

- § 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“;
- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze“;
- § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. ...“;
- čl. 307 SŽDC D1:
„Při provozování dráhy se používají pokyny. Pokyny v dopravní službě musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a musí být v souladu s odbornou způsobilostí zaměstnance, který pokyn dává, i zaměstnance, který má pokyn vykonat.“.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy **mimo příčinnou souvislost 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“;

- čl. 3247 SŽDC D1:
„O mimořádnostech, týkajících se provozování dráhy, se zpravují členové doprovodu vlaku písemným rozkazem. ...“;
- čl. 3281 písm. g), i) a l) SŽDC D1:
„Kromě případů nařízených jednotlivými ustanoveními předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem také v těchto případech:
 - g) o pomalých jízdách, dočasných pomalých jízdách a neoznačených pomalých jízdách;*
 - i) je-li třeba upozornit strojvedoucího na jiné mimořádnosti, které se týkají jeho jízdy;*
 - l) o zrušení zastavení vlaku pro výstup a nástup cestujících ve stanici nebo na zastávce z důvodu jízdy po objízdě trase“.*

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 Drážní úřad, 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 Drážního úřadu je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění závěrečné zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit Drážní inspekci, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal.

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu 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 nebyly zjištěny faktory související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

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

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

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

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

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

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

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. a byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí pro výkon své funkce.

Strojvedoucí vlaku R 989:

V době vzniku předmětné MU byl odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Ve funkci strojvedoucího pracoval od roku 2005.

Strojvedoucí vlaku Os 8856:

V době vzniku předmětné MU byl odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Ve funkci strojvedoucího pracoval od roku 2009.

Traťový dispečer CDP:

V době vzniku předmětné MU byl odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Ve funkci traťového dispečera CDP pracoval od roku 2017.

Výpravčí PPV žst. Praha-Běchovice:

V době vzniku předmětné MU byl odborně způsobilý k výkonu zastávané funkce. Ve funkci výpravčího pracoval od roku 2010.

Velitel zásahu HZS SŽ:

§ 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb. stanovuje povinnost zdravotní a odborné způsobilosti osob provádějících provozování dráhy. Předpis SŽDC Zam1 určil odbornou způsobilost a znalost osob při provozování dráhy a drážní dopravy i pro velitele zásahu HZS SŽ.

V době vzniku předmětné MU nebyl odborně způsobilý. Drážní inspekci byly zaměstnavatelem zaslány nejprve pouze doklady o přezkoušení osoby ve smyslu odborné práce zaměstnance HZS. Velitelé zásahu HZS SŽ však mají zaměstnavatelem předepsanou odbornou způsobilost a znalost při provozování dráhy a drážní dopravy zahrnující např. vybrané články z předpisu SŽDC D1, které mají znát pro případy, jakým byla i předmětná mimořádná událost, kdy byl velitel zásahu HZS SŽ pověřen zastavením vlaku Os 8856 na konkrétním místě za účelem evakuace. K tomu potřeboval znát například ruční návěst Stůj definovanou čl. 1076 SŽDC D1.

Konkrétní požadavky a pravidla pro získávání, udržování a ověřování odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železnic stanovoval předpis SŽDC Zam1. Odborná způsobilost a znalost se získávala dle pravidel a v rozsahu požadavků stanovených tímto předpisem (čl. 3 části druhé kapitoly I. SŽDC Zam 1). Požadavky na zkoušku a pro pracovní činnost velení při zásahu byly dle článku 2 části čtvrté kapitoly I SŽDC Zam1 stanoveny osnovou odborné způsobilosti. Pro nástavbovou zkoušku ND-HZS (velení při zásahu) platila v době vzniku MU tabulka E.6.40. Pro absolvování dané zkoušky musela osoba splňovat kritéria v podobě elektrotechnické kvalifikace osoby poučené dle vyhlášky č. 100/1995 Sb. a základní odborné způsobilosti v podobě vstupního školení VŠ-01. Drážní inspekce s odkazem na předpis SŽDC Zam1 požádala HZS SŽ o zaslání dokladů o odborné způsobilosti dle ustanovení tohoto předpisu. K tomu však nedošlo, protože zúčastněný velitel zásahu HZS SŽ předepsané zkoušky neměl, jak vyplynulo z odpovědi:

„Nástavbovou zkoušku dle předpisu Zam1 ND-HZS mají mít zaměstnanci HZS, kteří vykonávají činnost velení u zásahu (velitel zásahu). Tato zkouška však držitelé neumožňuje jakkoliv řídit drážní dopravu, (musela by to být zkouška minimálně na posun), veškeré tzv. „dopravní“ záležitosti pro jízdu vlaku nebo pro posun si musí s výpravčím nebo dispečerem vyřídit strojvedoucí. Velitel zásahu přímo komunikuje s výpravčím nebo dispečerem zejména o zastavení provozu, popřípadě o obnovení provozu s pomalou jízdou po vedlejší koleji za určitých podmínek apod. Velitel zásahu může požádat např. strojvedoucího o popojetí soupravy o několik metrů tak, aby bylo mohlo provést co nejkratší cestu pro přestup cestujících do náhradní soupravy – strojvedoucí ale musí říci, zda je to možné či nikoli a dohodnout se o možnosti řešení evakuace cestujících.

V současné době mají velitelé zásahů u Hasičského záchranného sboru Správy železnic, státní organizace odbornou způsobilost taktické řízení nebo takticko-strategické řízení v rámci odborné přípravy a způsobilosti podle předpisů o požární ochraně.

Vzhledem k složité situaci zapříčiněnou pandemií COVID 19 bylo dohodnuto s odborem personálním, že školení podle předpisu Zam1 a nadstavbová zkouška ND-HZS bude vykonána do konce tohoto roku. Nyní je připraveno nařízení pro vykonání této zkoušky u zaměstnanců řídicí zásah dle předpisu Zam1 do 10. 12. 2020.

V rámci odborné přípravy hasičů se např. proškolil v rozsahu článků určeném v předpisu předpis D17, popř. některá ustanovení předpisu D1 v kurzu NOV SŽDC (dříve NOV ČD), popř. i dříve tzv. dopravní minimum obsahující některá základní ustanovení předpisů D1, D3.“

Ve funkci velitele družstva pracoval velitel zásahu HZS SŽ od roku 2005. Nástavbová zkouška pro velení při zásahu byla obsažena např. i ve variantě předpisu SŽDC Zam1 účinné od 1. 9. 2014, tedy se jednalo o dlouhodobé neplnění podmínek pro odbornou způsobilost.

Velitelé zásahu HZS SŽ mají definovanou znalost vybraných ustanovení předpisu SŽDC D1. Velitel zásahu HZS SŽ má znát ruční návěsti Výstraha, Stůj a Stůj zastavte všemi prostředky a v jeho znalostech je také návěst Kilometrická poloha. Konkrétně z kapitoly Posun předpisu SŽDC D1 má velitel zásahu HZS SŽ dle rozsahu znalostí určeného tímto předpisem znát pouze článek 1648, který posun definuje. Články, které se týkají sjednávání posunu nebo ručních návěstí pro posun, nejsou ve výčtu znalostí požadovaných po veliteli zásahu HZS SŽ. Dané požadavky na znalost tak odpovídají tomu, že velitel zásahu ze svých kompetencí může provádět činnosti při provozování dráhy. Protože však výše citované vyjádření, že zkouška ND-HZS držitelé neumožňuje jakkoliv řídit drážní dopravu, je zdánlivě v rozporu s danými požadavky, požádala DI Správu železnic o vyjádření, vykonává-li velitel zásahu HZS SŽ činnosti, které lze označit za „provádění provozování dráhy“ ve smyslu § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb. Ze strany Správy železnic bylo odpovězeno: „V předpise SŽDC D1 (včetně SŽ Zam1) jsou uvedeny rozsahy znalostí a zkoušky i pro zaměstnance, kteří se sice přímo nepodílí na provozování dráhy, ale jejich činnosti je mohou ovlivňovat.

Velitel zásahu HZS Správy železnic se zkouškou ND-HZS může obecně vykonávat činnosti, které lze označit za provozování dráhy, např. udělovat pokyny k zastavení drážního vozidla označením místa zastavení z důvodu evakuace osob z vlaku.“

Velitel zásahu neměl splněnou předpisem SŽDC Zam1 požadovanou odbornou zkoušku, tím nebylo ze strany provozovatele dráhy plněno ustanovení § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb.

Ve vztahu k předmětné MU a pověření velitele zásahu HZS SŽ zastavením vlaku na konkrétním místě by mohlo hrát roli, kdyby velitel zásahu měl jakoukoliv jinou odbornou zkoušku, která by tuto činnost zahrnovala. Ani splnění takové jiné odborné zkoušky však provozovatel dráhy nedoložil.

S ohledem na nehodový děj, zejména pak na skutečnost, že reálně nedošlo k zastavení vlaku Os 8856 na místě, které by určil velitel zásahu HZS SŽ, jsou tato zjištění mimo příčinnou souvislost se vznikem MU (viz kapitola 4.3.3 této ZZ).

Zjištění:

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

- § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb.:
- „Provozovatel dráhy je povinen zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé“.
- čl. 3 část druhá kapitola I SŽDC Zam 1:
„Odborná způsobilost a znalost se získává dle pravidel a v rozsahu požadavků stanovených tímto předpisem.“;
- čl. 2 část čtvrtá kapitola I SŽDC Zam 1:
„Požadavky na pravidelné udržování a ověřování odborné způsobilosti a znalosti zaměstnanců jsou pro příslušnou zkoušku stanoveny a uvedeny v osnově odborné způsobilost.“.

4.3.2 Pracovní faktory

Strojvedoucí vlaku R 989:

Odpočinek před směnou měl více než 24 h. Na směnu nastoupil dne 10. 7. 2020 v 9:37 h, dobu na oddech a jídlo čerpal v Praze na odstavném nádraží Jih na hnacím vozidle. Během jízdy R 989 se dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem cítil odpočatý.

Strojvedoucí vlaku Os 8856:

Odpočinek před směnou měl 13 h a 12 min. Na směnu dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem nastoupil odpočatý, střízlivý a bez psychického či fyzického stresu. V průběhu směny měl dvě půlhodinové doby na oddech a jídlo. Během jízdy vlaku Os 8856 se dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem cítil odpočatý.

Traťový dispečer CDP:

Odpočinek před směnou měl mít dle turnusu 24 h, reálně však mohl být kratší. Na směnu nastoupil dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem dne 10. 7. 2020 v 16:40 h, zdrav a odpočatý. Nástup dle rozpisu směn však měl být až v 18:30 h. Během směny byl dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem bez stresu a dalších obtíží.

Uvedené rozdíly v plánované pracovní době (střídání denní a noční směny v 18:30 h) a skutečnému střídání směn (16:40 h) mohou vést k nedodržení ustanovení o délce pracovní doby (13 h) v návaznosti na § 13 odst. 1 nařízení č. 589/2006 Sb.

Výpravčí PPV žst. Praha-Běchovice:

Odpočinek před směnou měl mít dle turnusu 23 hodin a 55 minut, reálně však mohl být kratší. Na směnu nastoupil dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem dne 10. 7. 2020 v 17:15 h zdrav a odpočatý. Nástup dle rozpisu směn však měl být až v 18:50 h. Během směny byl dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem bez stresu a dalších obtíží.

Uvedené rozdíly v plánované pracovní době (střídání denní a noční směny v 18:50 h) a skutečnému střídání směn (17:15 h) mohou vést k nedodržení ustanovení o délce pracovní doby (13 h) v návaznosti na § 13 odst. 1 nařízení č. 589/2006 Sb.

Velitel zásahu HZS SŽ:

Odpočinek před směnou měl 48 hodin. Na směnu nastoupil dne 10. 7. 2020 v 7:00 h., dle svého vyjádření v zápisu se zaměstnancem byl během směny bez stresu a obtíží. Mimořádná událost Střet vlaku Ex 506 s osobou v žst. Praha-Běchovice byla ohlášena v 16:33 h.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Velké množství zaangažovaných zaměstnanců a málo informací o střetnutí vlaku Ex 506 s osobou pro správné uskutečnění klíčových rozhodnutí, tlak na rychlost a několik zásadních nedorozumění. Tak by bylo možné stručně charakterizovat situaci před srážkou drážních vozidel.

Pro ilustraci nehodového děje byly zcela zásadní záznamy komunikace ze zařízení ReDat. Přepisy vybraných nahrávek jsou v kapitole 3.1.9 této ZZ.

Výběr vlaku Os 8856 za evakuační vznikl dohodou mezi zaměstnanci CDP Praha a síťového dispečinku ČD. Ze záznamů vyplývá, že výběr evakuačního vlaku řešili nezávisle na sobě dva síťoví dispečeré ČD a dva zaměstnanci CDP (provozní dispečer PD3 a vedoucí dispečer). Z obou hovorů vyplynulo, že pro evakuaci vlaku Ex 506 poslouží vlak Os 8856. Strojvedoucího daného vlaku o této skutečnosti nejprve v 17:03:50 h telefonicky informoval síťový dispečer ČD, po zastavení v žst. Praha-Běchovice se mu v 17:14:27 h ozval i traťový dispečer CDP s obdobnou informací. Strojvedoucí chtěl být traťovým dispečerem CDP o postupu zpraven rozkazem, což měl traťový dispečer za povinnost učinit. Traťový dispečer CDP v návaznosti na požadavek strojvedoucího vlaku Os 8856 navrhl strojvedoucímu nadiktování rozkazu Pv, na což strojvedoucí reagoval žádostí, aby ho písemně zpravil výpravčí PPV, který byl přítomen v dané železniční stanici. Na to se ho traťový dispečer CDP snažil v zájmu rychlého řešení situace přesvědčit: *„Jéžiš, to bude trvat, víš, jak to bude dlouho trvat? Ted' je tam strašná příležitost tam*

vjet...“ Dále traťový dispečer důrazně sdělil: „Dobře, dobře. Tak tu budem stát dvacet minut a pak to. Já to vyřeším, já to vyřeším takhle, jo?“ a přiznal: „Neznám kilometry, já neznám kilometry té srážky, víš, já neznám kilometry ani té srážky, víš. Takže to je těžký, no.“ Strojvedoucí však slovy: „Já to dělám i, i pro Vás, no.“ trval na předání písemného rozkazu. Na otázku vznesenou při zápisu se strojvedoucím vlaku Os 8856, zda byly na stanovišti vedoucího DV vlaku Os 8856 k dispozici papírové formuláře rozkazu Pv, odpověděl, že nebyly na stanovišti vedoucího DV vlaku a mimo jiné z tohoto důvodu navrhl, že by bylo vhodnější sepsat rozkaz V výpravčím PPV.

Následně traťový dispečer CDP začal zjišťovat u velitele zásahu HZS SŽ kilometrickou polohu vlaku Ex 506, aby mohl zformulovat rozkaz. V telefonickém hovoru s ním mimo jiné veliteli zásahu zmínil otázku: „A ještě když tam ten osobní odjede na tu nultou kolej, bude tam blokovat prostě nějak, jo... Já nevím, bude tam... Bude tam blokovat výhybky, žejo, nebo?“ Na ní se mu odpovědi nedostalo, nicméně je důležitým důkazem o uvažování tohoto traťového dispečera, který se i později v podání vysvětlení vyjádřil ve smyslu záměru evakuovat vlak Ex 506 do vlaku Os 8856 v prostoru kolejových spojek. Velitel zásahu v hovoru pouze odpověděl, že poslední vůz jednotky „Pendolino“ stojí v kilometru 397,6. Daná poloha přitom byla vztažena k nejbližšímu staničníku (dle zaměření Drážní inspekce se konec vlaku Ex 506 nacházel v kilometru 397,623 a začátek vlaku byl v kilometru 397,771). Na základě tohoto údaje od velitele zásahu HZS SŽ zformuloval traťový dispečer CDP rozkaz, který ve znění: „Z Prahy-Běchovic do Prahy-Libně jedete po nulté traťové koleji. Zastávky Praha-Kyje, Praha-Dolní Počernice projedte. V kilometru 397,300 až 397,700 rychlost 30 kilometrů v hodině a návěst Pozor. V kilometru 397,600 zastavte pro evakuaci cestujících z vlaku 506.“ nadiktoval výpravčímu PPV žst. Praha-Běchovice. Z toho, jak traťový dispečer CDP rozkaz zformuloval, vyplývá, že pravděpodobně považoval kilometr 397,600 za kilometrickou polohu začátku vlaku Ex 506 („Pendolina“), kdy cílem bylo zastavit obě soupravy začátky vedle sebe a navíc přidat 100 m pomalé jízdy před a za vlak Ex 506. Namísto toho jako místo zastavení začátku vlaku Os 8856 rozkazem určil kilometrickou polohu konce vlaku Ex 506 a pomalou jízdu ukončil o 100 m dále, tedy ještě v místě, kde souprava vlaku Ex 506 o délce 148 m stála. Při respektování místa zastavení určeného rozkazem by totiž soupravy vlaků ani nestály vedle sebe, což by znamenalo zbytečnou delší docházkovou vzdálenost pro evakuované cestující.

Před odjezdem vlaku Os 8856 ještě traťový dispečer CDP kontaktoval strojvedoucího tohoto vlaku, kdy mu řekl, že k místu evakuace nebude posunovat, ale pojedje „na barvu“, tzn. bude mu postavena odjezdová vlaková cesta. V rozhovoru se několikrát opakují fráze jako: „pojedeme na tu nultou, jedeme na tu nultou“, které ve strojvedoucím mohly vzbudit dojem, že evakuace jednotky „Pendolino“ stojící na 2. SK proběhne ze sousední 0. SK. Dispečer CDP však frází „pak vyrazíme na tu nultou“ myslel jen, že další jízda vlaku ze žst. Praha-Běchovice bude nestandardně po 0. TK, která nemá nástupiště, a tak vlak Os 8856 neobslouží zastávky Praha-Dolní Počernice a Praha-Kyje.

Po informování strojvedoucího evakuačního vlaku ještě traťový dispečer CDP telefonicky kontaktoval velitele zásahu HZS SŽ, kterému zmínil: „Tak poslouchajte, pane veliteli, tady Běchovice, traťový dispečer CDP. Za pět minut asi odjede z Běchovic ze třetí koleje ten vlak na nultou. Panták. Je to dvojitý panták. Do Prahy. A říkal jsem mu, že mu ukážete, kde zastavit, jo? Že tam budete cíhat a že mu dáte nějakou návěst, kde má zastavit, jo?“ Otázku ohledně pokynu pro zastavení velitel zásahu potvrdil slovy: „Určitě, určitě. Jo.“ Traťový dispečer CDP veliteli zásahu mimo jiné sdělil mylnou informaci, že vlak Os 8856 je

„dvojitý panták“, tj. je složen ze dvou spojených elektrických jednotek „CityElefant“. To v daný den nebyla pravda, vlak byl tvořen pouze jednou elektrickou jednotkou „CityElefant“ z důvodu výlukových opatření dopravce ČD. Traťový dispečer CDP mohl tuto informaci zjistit z délky vlaku uvedené v informačním systému.

Ještě před odjezdem kontaktoval nejdříve velitele zásahu a následně strojvedoucího vlaku Os 8856 vedoucí dispečer CDP, který oběma nabídl telefonní kontakt pro vzájemnou komunikaci. Toto číslo si poznamenal strojvedoucí vlaku Os 8856, který vzápětí po jeho obdržení kontaktoval velitele zásahu HZS SŽ.

Postavení vlakové cesty pro vlak Os 8856 předcházelo v 17:30:20 h rušení závěru vjezdové vlakové cesty pro vlak Os 8853 od návěstidla 1S na 101. SK, která byla bez nástupiště. Toto rušení oznámil traťový dispečer CDP strojvedoucímu vlaku Os 8853. V 17:33:21 h po dokončení stanoveného intervalu rozpadu vlakové cesty došlo ke zrušení této vlakové cesty, na což traťový dispečer CDP okamžitě reagoval, když dvě sekundy poté, v 17:33:23 h, zadal vlakovou cestu pro vlak Os 8856 od návěstidla L3 na 0. TK. K postavení této vlakové cesty došlo v 17:33:38 h a vlak Os 8856 se v návaznosti na návěst dovolující jízdu vlaku dal do pohybu v 17:34:02 h. Po dobu jízdy k místu evakuace strojvedoucí vlaku Os 8856 telefonoval s velitelem zásahu HZS SŽ. Tento telefonický rozhovor trval 2 minuty a 15 sekund. Bohužel k němu neexistuje záznam, protože probíhal mezi dvěma mobilními telefony na veřejné síti. Daný telefonát by přitom nabídl faktickou odpověď na otázku, proč strojvedoucí vlaku Os 8856 nezastavil v místě evakuace (místem zastavení dle rozkazu v km 397,600 projížděl vlak Os 8856 rychlostí 29 km·h⁻¹), ale pokračoval v jízdě vlaku přes kolejové spojky až do prostoru záhlaví 0. SK, kde zastavil mezi dvojitými seřaďovacími návěstidly Se6 a Se8 v čase 17:36:29 h a následně v 17:36:43 h vypnul řízení HDV 471. Doba jízdy vlaku Os 8856 ze 3. SK na záhlaví 0. SK trvala od 17:34:02 h do 17:36:29 h, tj. 2 minuty a 27 sekund. Hovor strojvedoucího vlaku Os 8856 s velitelem zásahu HZS SŽ začal v čase mezi 17:34 h a 17:35 h (jeho přesné časové umístění vzhledem k zaokrouhlení času hovoru na celé minuty dolů nemůže Drážní inspekce určit) a trval 2 minuty a 15 sekund. Lze tedy dovodit, že téměř po celou dobu jízdy na záhlaví 0. SK spolu strojvedoucí vlaku Os 8856 a velitel zásahu HZS SŽ komunikovali.

Krátce po uvolnění kolejového obvodu výhybek č. 17 a 18 projíždějícím vlakem Os 8856 byla traťovým dispečerem CDP v 17:36:07 h zadána vlaková cesta pro vlak Os 8853 od návěstidla 1S na 1. SK. K tomuto úkonu se při zápisu se zaměstnancem po mimořádné události traťový dispečer CDP vyjádřil: *„Sledoval jsem na reliéfu kolejíště odjezd vlaku Os 8856 a měl jsem dojem, že se v dohodnutém místě, tj. na dvojitých výhybkách 121/15, zdržel. Po chvíli pokračoval dále a uvolnil celé odjezdové zhlaví, což jsem považoval za ukončení evakuace. Dle mého odhadu bylo zdržení vlaku cca 2 minuty. O počtu evakuovaných osob jsem nevěděl, proto jsem nabyl dojmu, že je evakuace osob ukončena. Dále jsem postavil vlakovou cestu pro vlak Os 8853 z 1. TK na 1. SK.“* Jakmile vlak Os 8853 vjíždějící na 1. SK uvolnil v 17:37:35 h kolejový obvod výhybky č. 21, zadal v 17:37:37 h traťový dispečer CDP vlakovou cestu pro vlak R 989 od návěstidla 1S na 0. SK. V 17:38:02 h se vlak R 989 dal do pohybu směrem do žst. Praha-Běchovice.

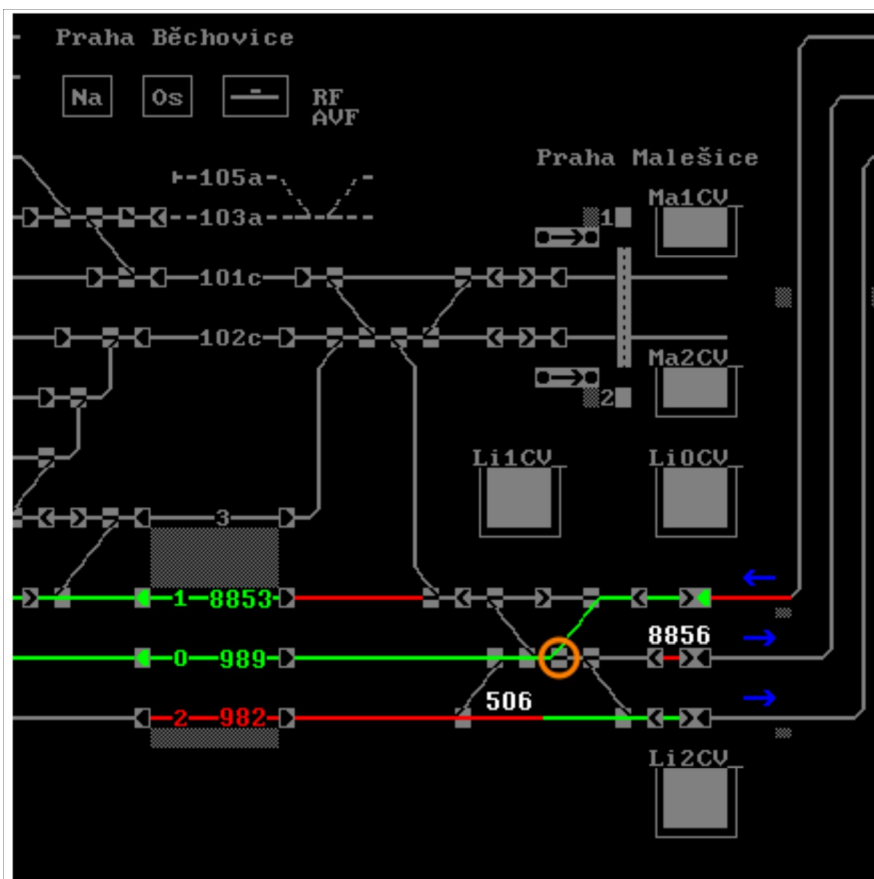
V 17:38:21 h dokončil strojvedoucí vlaku Os 8856 přechod na stanoviště na opačném konci jednotky „CityElefant“ v řídicím voze 971, kdy v tento čas bylo registrováno zapnutí řízení na stanovišti řídicího vozu. Následně pak v 17:38:35 h strojvedoucí vlaku Os 8856 kontaktoval traťového dispečera CDP: *„Zdravím, mohli byste mi rozsvítit Posun dovolen*

vedle toho *Pendolina na Se...*“ do dané věty mu vstoupil traťový dispečer, který mu zdůraznil: *„Jedeš jako vlak, jedeš jako vlak, ne, můžeš jet, já to nerozsvítím, ...“* Strojvedoucí vlaku Os 8856 v celé konverzaci (viz také přepis hovoru v kapitole 3.1.9 této ZZ) nezmínil, že přešel na druhou stranu jednotky „CityElefant“. Užitím slovního spojení „vedle toho *Pendolina*“ pak strojvedoucí chtěl vyjádřit, kam chce posunovat, nicméně takové označení není jednoznačné (nevylučuje nedorozumění) a posluchači (traťovému dispečerovi CDP) toto slovní spojení mohlo asociovat např. označení místa, kde se aktuálně vlak Os 8856 nacházel. Traťový dispečer CDP pak strojvedoucímu v hovoru opakovaně vstupoval do řeči a nenechal ho dokončit sdělení. V závěru úvodní věty strojvedoucí řekl číslo návěstidla a nelze říci, jaké informace by traťovému dispečerovi CDP ještě strojvedoucí sdělil, pokud by nebyl přerušen. Každopádně strojvedoucí vlaku Os 8856 traťovému dispečerovi CDP nepopsal svou situaci po zastavení vlaku na záhlaví (viz kapitola 4.1.1 této ZZ).

Současně je třeba zmínit, že traťový dispečer CDP už v době zahájení tohoto telefonátu povolil vjezd do žst. Praha-Běchovice, kolem jím zamýšleného místa evakuace v prostoru kolejové spojky tvořené výhybkami č. 121 a 15, již druhému vlaku – R 989.

V zápisu se zaměstnancem k předmětnému hovoru traťový dispečer CDP sdělil: *„Ozval se strojvedoucí vlaku Os 8856, což jsem viděl na zobrazovacím displeji Touchcall, a dožadoval se rozsvícení ‚ranžírky‘. Na to jsem odpověděl, že mu žádnou ‚ranžírku‘ nerozsvítím, protože jede jako vlak, a ať si zastaví, kde je třeba. V tuto chvíli jsem se domníval, že dochází k další části evakuace ve směru jízdy vlaku (předtím zadní část Ex 506, nyní přední část Ex 506).“* Traťový dispečer CDP tedy svou předcházející představu o ukončení evakuace, po které stavěl vjezdové vlakové cesty (viz podtržený úsek citované části podání vysvětlení výše), přehodnotil. V hovoru se strojvedoucímu vlaku Os 8856 si traťový dispečer CDP nově nabytou domněnku o tom, že dochází k další části evakuace v přední části vlaku Ex 506 (příčemž zadní část vlaku Ex 506 již evakuována byla), neověřil.

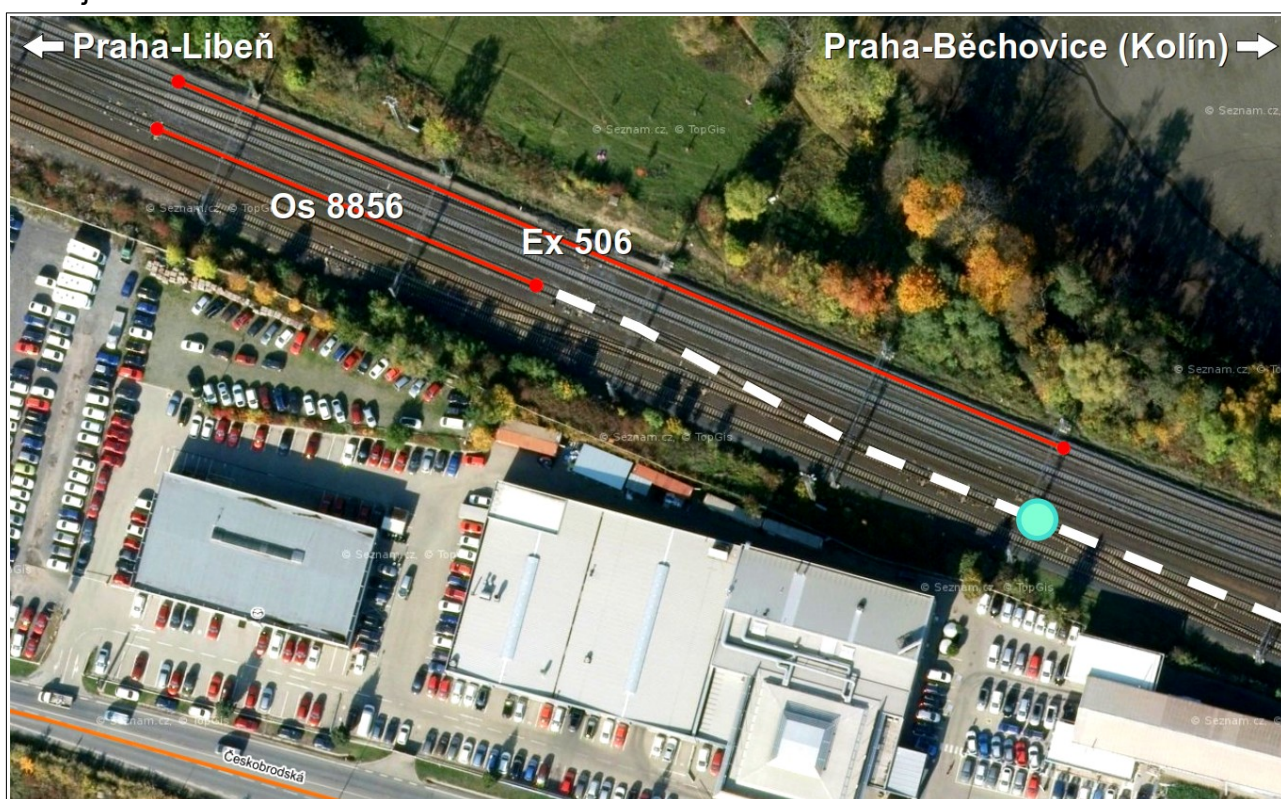
Přestože traťový dispečer CDP neměl žádné relevantní informace o průběhu evakuace, strojvedoucího ujistil, že může drážní vozidlo uvést do pohybu, kdy mimo jiné traťový dispečer CDP uvedl: *„No vždyť jo, v pohodě, v pohodě. Jestli chceš, zastav opravdu, kde potřebuješ. Jo? ... Máš k tomu moje svolení a souhlas, máš k tomu moje svolení a souhlas. Jo?“* Takto traťový dispečer CDP jednal za situace, kdy do místa, které v podání vysvětlení označil za první fázi evakuace, vjížděl vlak R 989 a současně kdy na reliéfu JOP mohl vidět, že vlak Os 8856, s jehož strojvedoucími vedl hovor, stojí již za místem, kde stál vlak Ex 506, ze kterého měla být provedena evakuace, a další jízda vpřed by tedy pro evakuaci nedávala smysl. Tvrzení uvedená traťovým dispečerem CDP v zápisu se zaměstnancem je třeba důrazně odmítnout, jeho jednání naopak svědčí o tom, že se v době hovoru se strojvedoucímu vlaku Os 8856 v situaci neorientoval, přesto doplňující dotazy strojvedoucímu nepoložil a soustředil se na co nejrychlejší průjezd dalších vlaků.



Obr. č. 2: Ilustrace na výřezu z reliéfu JOP traťového dispečera CDP s polohami vlaků při telefonickém rozhovoru, po kterém začal strojvedoucí Os 8856 posunovat zpět. Číslo vlaku Ex 506 a Os 8856 jsou pro lepší orientaci napsána v místě polohy souprav, traťový dispečer je měl umístěné vedle traťových kolejí, místo srážky (výhybka č. 19) je zvýrazněno oranžovým kroužkem. Zdroj: AŽD; Úprava: DI

Drážní inspekce se při šetření předmětné mimořádné události rovněž zabývala tím, jak probíhá evakuace cestujících z jednoho vlaku do druhého standardně. Odpovědi, které lze vyčíst v kapitole 3.1.9 této ZZ, je možné shrnout tak, že většinou evakuace vlaku probíhá přistavením soupravy na sousední kolej, kdy HZS mezi nástupní dveře drážních vozidel vlaků vloží evakuační lávky. To ale v žst. Praha-Běchovice bylo obtížné možné, protože 0. SK, tedy kolej sousedící s 2. SK, na které stál vlak Ex 506, nebyla vybavena nástupištěm a vlak Os 8856 ve stanici musel zastavit pro výstup cestujících. Jiný vhodný vlak, který by v žst. Praha-Běchovice nezastavoval, a tedy mohl zastavit přímo na 0. SK vedle jednotky „Pendolino“, v daném čase směrem do Prahy nejel. Předpoklady o průběhu evakuace se tak ale mohly podle zažitého standardu mezi jednotlivými aktéry lišit. Někteří dotázaní zaměstnanci však zmínili, že již situaci, kdy došlo k evakuaci z vlaku do vlaku přes více kolejí, zažili. Mylný byl i předpoklad, že vlak Os 8856 musel pro evakuaci zastavit v kolejových spojkách, který pravděpodobně vycházel z premisy, že soupravu vlaku Os 8856 tvoří dvě jednotky „CityElefant“. Z obrázku č. 3 (níže) vyplývá, že v případě dobře určeného místa zastavení mohla jedna jednotka „CityElefant“ zastavit v přímém úseku koleje.

K situaci, kdy vlak Os 8856 projel místem, kde měla být provedena evakuace, sdělil velitel zásahu HZS SŽ, že jednotka „CityElefant“ zastavila v úrovni „Pendolina“, které mělo být evakuováno, a strojvedoucí mu sdělil, že si domluví s dispečerem, aby mu postavil posunovou cestu na sousední „nultou“ kolej vedle vlaku Ex 506. Strojvedoucí vlaku Os 8856 obdobnou situaci popsal tak, že v průběhu jízdy komunikoval s velitelem zásahu, domlouvali se na místě zastavení. To určené v rozkazu (km 397,600) se nacházelo v prostoru výhybek a bylo od místa evakuace vzdálené přes dvě staniční koleje. Když strojvedoucí jel kolem kilometru 397,600, kde měla proběhnout evakuace dle písemného rozkazu V, nezastavil tam. Velitel zásahu mu údajně sdělil, že místo je poměrně daleko a evakuace by byla složitá, a požádal ho, jestli by nešlo zastavit někde blíže. Na to mu strojvedoucí vlaku Os 8856 dle svého sdělení odpověděl, že zastaví na vhodném místě a pokusí se sjednat s traťovým dispečerem CDP Praha vhodnější místo k evakuaci cestujících.



Obr. č. 3: Schéma možného zastavení při evakuaci tak, aby Os 8856 nebyl ve výhybkách

červeně – Optimální místo zastavení vlaků při evakuaci

tyrkysově – Rozkazem stanovené místo zastavení čela vlaku Os 8856 k evakuaci

bíle – Projetá odjezdová vlaková cesta vlaku Os 8856

Zdroj: mapy.cz; Úprava DI

Porovnáním podaných vysvětlení je zřejmý rozpor mezi tím, co sdělil velitel zásahu HZS SŽ a strojvedoucí vlaku Os 8856. Ze záznamu z rychloměru vyplývá, že velitel zásahu HZS SŽ neřekl pravdu, když vypověděl, že jednotka „CityElefant“ zastavila v úrovni „Pendolina“. Ačkoliv v průběhu jízdy vlaku Os 8856 kolem vlaku Ex 506 došlo několikrát k obsluze průběžné brzdy, k zastavení tohoto vlaku nedošlo a přímo místem stanoveným rozkazem vlak Os 8856 projel rychlostí 29 km·h⁻¹. Druhý rozpor, který však vzhledem k absenci záznamu telefonického hovoru mezi strojvedoucím vlaku Os 8856 a velitelem zásahu HZS není možné ověřit, se týká vlivu velitele zásahu HZS na jednání

strojvedoucího vlaku Os 8856 ve smyslu změny technologie provedení evakuace. Lze ale konstatovat, že změna této technologie proběhla za vzájemné komunikace, tedy součinnosti. Traťový dispečer CDP se o takové změně nedozvěděl.

Z pohledu rozsahu znalostí ustanovení předpisu SŽDC D1, který mají velitelé zásahu HZS SŽ mít, lze konstatovat, že zúčastněný velitel zásahu HZS SŽ neměl odbornou způsobilost ke sjednávání posunu. Své představy a požadavky na technologii provedení evakuace mohl konzultovat s traťovým dispečerem CDP, to však neučinil a potvrdil svojí součinnost na průběhu evakuace organizované traťovým dispečerem CDP, když přislíbil, že vlak Os 8856 zastaví v místě evakuace.

Při pokusu strojvedoucího vlaku Os 8856 sjednat posun zpět k vlaku Ex 506 tak, aby soupravy stály na sousedících kolejích, traťový dispečer CDP nenechal strojvedoucího domluvit a došlo k nedorozumění. Poté, co traťový dispečer CDP dvakrát zopakoval větu: „*Máš k tomu moje svolení a souhlas.*“, která obsahovala slova „svolení“ a „souhlas“ definovaná předpisem SŽDC D1 v souvislosti s umožněním zahájit posun (viz kapitola 4.1.1 této ZZ), se strojvedoucí vlaku Os 8856 utvrdil, že může soupravu od vlaku Os 8856 rozjet zpět směrem k jednotce „Pendolino“ (viz sdělení strojvedoucího v podání vysvětlení: „*Traťový dispečer CDP Praha mi dal souhlas k jízdě, a že mám jezdit, že mám jeho svolení. Já jsem to považoval za souhlas k posunu a rozjel se po nulté koleji proti modré na návestidlo Se6 směrem k Pendolinu.*“). Dvě sekundy po ukončení telefonického hovoru s traťovým dispečerem CDP pak v 17:39:11 h strojvedoucí vlaku Os 8856 uvedl soupravu do pohybu směrem zpět. Přibližně po pěti sekundách byla souprava od vlaku Os 8856 při zrychlování předjeta vlakem R 989 jedoucím rychlostí 26 km·h⁻¹ po sousední koleji. Dvě sekundy poté, v 17:39:19 h, došlo ke vzniku mimořádné události, nedovolené jízdě soupravy od vlaku Os 8856 za návestidlo Se6 s návěstí Posun zakázán. O nedovolenou jízdu se jednalo proto, že během komunikace strojvedoucího vlaku Os 8856 a traťového dispečera CDP nebyla jízda za návestidlo Se6 dovolena v souladu s ustanoveními předpisu SŽDC D1, podle kterých je sjednáván posun (opět viz kapitola 4.1.1 této ZZ).

Problematika sjednávání posunu často hraje roli v nehodovém ději mimořádných událostí, je zatížena jednáním dle zvyků a samotná předpisová ustanovení jsou vzhledem k charakteru provozu stanovena neprakticky (vyžadování i takových informací, které jsou v některých případech nadbytečné, nepřehledné uspořádání z hlediska pořadí úkonů a problematické názvosloví), což leckdy účastníky drážního provozu vybízí k jejich zjednodušování, a tím i nedodržení. Více o dané problematice je napsáno v kapitole 4.4.2 této ZZ.

Ačkoliv strojvedoucí vlaku Os 8856 od traťového dispečera CDP neobdržel svolení k posunu a zejména souhlas k posunu pro jízdu proti návestidlu Se6 s návěstí zakazující jízdu v podobě závazného slovního znění, považoval zamýšlený posun za sjednaný a dovolený. Proto vědomě pokračoval v jízdě za návestidlo Se6 s návěstí Posun zakázán směrem ke stojící soupravě vlaku Ex 506. Souprava od vlaku Os 8856 a R 989 jely před srážkou vedle sebe stejným směrem a téměř shodnou rychlostí. V 17:39:20 h bylo prostřednictvím SZZ zaznamenáno a na reliéfu JOP zobrazeno obsazení kolejového obvodu výhybek č. 19 a 20, čímž byl zřejmý zpětný pohyb soupravy od vlaku Os 8856. Pět sekund poté, v 17:39:25 h se čelo vlaku R 989 nacházelo na hrotu výhybky č. 21, která byla postavena odbočným směrem pro jízdu na 0. SK, kam současně jela i souprava od vlaku Os 8856. V 17:39:33 h dosáhla souprava od vlaku Os 8856 rychlosti 26 km·h⁻¹, sekundu poté bylo registrováno použití rychlobrzdy.

V reakci strojvedoucího soupravy od vlaku Os 8856 na situaci mohlo hrát roli nejen soustředění se na vlak Ex 506, ale i obsluha mobilního telefonu, kdy v mezičase tento strojvedoucí krátce telefonicky kontaktoval velitele zásahu HZS (hovor měl 8 sekund). V 17:39:37 h došlo k nárazu řídicího vozu soupravy od vlaku Os 8856 do boku prvního vozu soupravy vlaku R 989, tj. do místa ve vzdálenosti 21,2 m od začátku tohoto vlaku. Strojvedoucí vlaku R 989 na tuto skutečnost nijak nereagoval, pouze registroval, že po vjezdu na 0. SK na zaúčinkoval na HDV hlavní vypínač, což potvrzuje záznam rychloměru, kdy je v 17:39:40 h registrováno vypnutí topení. Strojvedoucí vlaku R 989 v návaznosti na situaci zkontroloval diagnostiku vozidla, poté v 17:39:56 h na základě návěsti Stůj, zastavte všemi prostředky, kterou mu dal přítomný příslušník HZS, zastavil vlak.

Z výše uvedeného vyplývá, že se zúčastnění zaměstnanci rozhodovali s nedostatečnými informacemi, pod tlakem provést evakuaci co nejrychleji, což vyvolalo několik zásadních nedorozumění. Traťový dispečer CDP počítal s tím, že bude zablokované zhlaví, ale podle jeho sdělení se mujevila zvolená varianta evakuace bezpečnější než posun. Předpokládal, že na vlaku Os 8856 je jako pravidelně řazena dvojice jednotek „CityElefant“, nevolil tedy posun i proto, aby strojvedoucí nemusel přecházet na opačný konec vně soupravy. Současně správně nevyhodnotil, že k jím zmiňovanému obsazení dvojice výhybek č. 121/15 došlo pouze v důsledku jízdy vlaku Os 8856 omezenou rychlostí, nikoliv kvůli jeho zastavení. Celá jízda vlaku Os 8856 od nástupiště na záhlaví stanice trvala 2 minuty a 27 sekund. Projet za tu dobu příslušný kolejový úsek a současně úspěšně uskutečnit přesun cestujících včetně zavazadel z jednoho vlaku do druhého přechodem přes kolejiště za asistence HZS (bez použití evakuačních lávek) rozhodně není možné.

Traťový dispečer CDP nečekal na informaci o ukončení evakuačních prací, ale aniž by zjistil situaci, okamžitě, jak to bylo možné, postavil další vlakové cesty, což bylo nepochybně v zájmu zvládnutí provozu na velmi vytíženém úseku trati. Na prvním místě by však vždy mělo být zajištění bezpečnosti, což je obsaženo v článku 261 předpisu SŽDC D1, který zní: „Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování. Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté o přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi.“ Daný článek přímo souvisí úlohami provozovatele dráhy stanovenými v § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. potažmo dopravce dle § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. Dále je rozvíjen článkem 264 předpisu SŽDC D1: „Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy. Každý zaměstnanec, vykonávající dopravní službu, je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“ Jakkoliv je v tomto druhém citovaném článku zmíněna i pravidelnost a plynulost drážní dopravy, dává důraz právě na bezpečnost.

Traťový dispečer CDP neměl vnitřními předpisy danou konkrétní povinnost v předmětné situaci cokoli aktivně zjišťovat, obecně mu povinnost vyplývala právě z článku 261 SŽDC D1, dle jehož ustanovení v situaci, kdy neměl přehled o situaci ohledně průběhu evakuace, jednoznačně nejednal. Z dokumentace shromážděné k předmětné MU vyplývá, že se tento dispečer při řízení provozu v žst. Praha-Běchovice snažil o co nejrychlejší

řešení situace. Zejména o tom vypovídá jednání v momentu, kdy traťový dispečer CDP neměl informaci o ukončení evakuace do vlaku Os 8856 a okamžitě po opuštění kolejového obvodu v zamýšlené vlakové cestě, které nastalo velmi brzy po odjezdu vlaku Os 8856, povoloval vjezd dalších vlaků do žst. Praha-Běchovice. Dovolení vjezdu vlaku Os 8853 přišlo neúměrně brzy po odjezdu vlaku Os 8856 od nástupiště žst. Praha-Běchovice, a tedy bylo zřejmé, že evakuace neprobíhala tak, jak traťový dispečer CDP plánoval. Namísto toho, aby se tedy o dění na místě (ukončení evakuace a nepřítomnosti osob v kolejišti) informoval, dovolil následně i vjezd vlaku R 989 na 0. SK, tj. na sousední kolej vedle jednotky „Pendolino“, což nelze považovat z hlediska bezpečnosti za vhodné. Velitel zásahu sice nevznesl požadavek na neprovozování drážní dopravy po 0. SK a rychlost vlaku R 989 byla omezena na 30 km·h⁻¹, ale na druhou stranu sám traťový dispečer dle svého vyjádření věděl, že evakuace bude probíhat přes 0. SK. Přestože tedy bylo možné postavit vlakovou cestu pro vlak R 989 normálním způsobem, neboť v danou chvíli se vlak Os 8856 nacházel na záhlaví a traťový dispečer nedovolil tomuto vlaku jízdu zpět ve směru na 0. SK, nelze jeho jednání v daných časových souvislostech (viz kapitola 3.2.1 této ZZ) a bez dalších informací považovat za souladné s článkem 261 SŽDC D1.

V plnění povinnosti bezpečné, pravidelné a plynulé drážní dopravy se nelze upínat pouze na konkrétní předpisová ustanovení, ale je potřeba v tomto zájmu také věnovat prostor vzájemné komunikaci jejich účastníků, kterou lze předcházet jednání konanému na základě chybných předpokladů a nedorozumění. To vychází právě z obecných předpisových ustanovení. Dále je § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a článkem 307 předpisu SŽDC D1 stanoveno, že pokyny používané při provozování dráhy musí být stručné a srozumitelné, aby bylo vyloučeno jakékoliv nedorozumění, nesmí ohrožovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy a musí být v souladu s odbornou způsobilostí zaměstnance, který pokyn dává, i zaměstnance, který má pokyn vykonat. Věta traťového dispečera CDP: „*Máš k tomu moje svolení a souhlas.*“, obsahující slova „svolení“ a „souhlas“ definovaná předpisem SŽDC D1 v souvislosti s umožněním zahájit posun, o což strojvedoucí v předmětném hovoru žádal, k nedorozumění jasně vedla, tedy daný článek nebyl dodržen.

Z nehodového děje i skutečností popsaných v kapitole 4.1.1 vyplývá, že jednat podle výše citovaného článku 261 SŽDC D1 měl rovněž strojvedoucí vlaku Os 8856, který nedbal důsledného dodržování předpisů, ale naopak, přestože si byl dle svého sdělení v zápisu se zaměstnancem vědom, že to, co považoval za svolení k posunu nemělo jeho náležitosti dle předpisu SŽDC D1, přesto za takové situace uvedl soupravu do pohybu.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů, vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy a dopravce, **v příčinné souvislosti, popř. jako přispívající faktor vzniku MU:**

- čl. 261 SŽDC D1:

„Bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy spočívá ve znalosti a důsledném dodržování vnitřních předpisů SŽDC, popř. i dalších opatření, týkajících se provozu, všemi zúčastněnými osobami, které musí proto vždy dbát na jejich přesné dodržování. Každý zaměstnanec musí v první řadě dbát o bezpečnost a poté o přesnost (včasnost) dopravy. Toto má přednost před všemi ostatními činnostmi.“;

- čl. 264 SŽDC D1:

„Ve smyslu předpisů pro provozování dráhy a organizování drážní dopravy je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování dráhy a drážní dopravy. Každý zaměstnanec, vykonávající dopravní službu, je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“;

- porušená předpisová ustanovení uvedená již v kapitole 4.1.1 zde nejsou opakovaně uváděna.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Odpolední provoz na jedné z nejvytíženějších železničních tratí v České republice, během kterého vznikla mimořádná událost, vedl ke zvýšené vytíženosti zaměstnanců provozovatele dráhy. Ke střetu vlaku Ex 506 s osobou došlo v km 397,100 2. SK v 16:13 h. Provoz v žst. Praha-Běchovice nebyl přerušen, ale omezen. Omezení provozu bylo ve 2. SK žst. Praha-Běchovice a 2. TK mezi žst. Praha-Běchovice a Praha-Libeň.

Předmětná mimořádná událost, nedovolená jízda soupravy od vlaku Os 8856 s následnou srážkou s vlakem R 989 a vykolejením vznikla při přípravě evakuace vlaku Ex 506, jehož cestující měli být za asistence zaměstnanců HZS SŽ přemístěni do soupravy vlaku Os 8856.

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

Jak bylo uvedeno v kapitole 4.3.3 této ZZ, problematika sjednávání posunu často hraje roli v nehodovém ději mimořádných událostí, je zatížena jednáním dle zvyků a samotná předpisová ustanovení jsou vzhledem k charakteru provozu stanovena neprakticky (problematické názvosloví, vyžadování i takových informací, které jsou v některých případech nadbytečné) a uspořádána nepřehledně, což leckdy účastníky drážního provozu vybízí k jejich zjednodušování, a tím i nedodržení.

V případě předmětné MU strojvedoucí vlaku Os 8856 zahájil jízdu (posun) proti návěstidlu s návěstí zakazující jízdu po sdělení traťového dispečera CDP, ve kterých mimo jiné zazněla slova „svolení“ a „souhlas“ spojovaná se základním názvoslovím v kapitole Posun předpisu SŽDC D1. Na otázku, je-li si vědom, že pojmy „svolení“ a „souhlas“ se používají

mimo jiné při posunu, traťový dispečer CDP při zápisu se zaměstnancem odpověděl: „*Ano, ale nepoužívají se pouze při posunu a já jsem nedovolil jízdu kolem neobsluhovaného návěstidla. Svolení a souhlas neobsahovaly předpisové náležitosti pro posun.*“ Tento výrok je sice pravdivý, nelze však pominout realitu sjednávání posunu na síti provozovatele dráhy SŽ, kde se často stává situace, kdy vzniku mimořádné události předchází nedostatky v komunikaci, obdobná nepředpisová komunikace nebo dokonce nekomunikace před zahájením posunu.

V rámci šetření předmětné mimořádné události je tedy třeba odpovědět na otázku, proč k takovému jednání dochází, analyzovat stávající systém jako takový, opatření přijímaná k předcházení mimořádným událostem i kontrolní činnost, která by měla zajišťovat jeho dodržování a zároveň sloužit jako zpětná vazba jeho správného nastavení.

Na začátku každého posunu je nutné si ujasnit, kdo je „zaměstnancem řídícím posun“ dle článku 1662 SŽDC D1. Ve většině případů jím je strojvedoucí, který však může dle článku 1664 SŽDC D1 při posunu s posunovou četou pověřit plněním povinností zaměstnance řídícího posun vedoucího posunové čety. Přestože vedoucího posunové čety „řízení posunu“ pověří, zůstává formálně zaměstnancem řídícím posun i nadále strojvedoucí. Na otázku, kdo byl zaměstnancem řídícím posun, položenou po vzniku MU, nezná mnoho strojvedoucích ani vedoucích posunových čet dotazovaných v rámci MU šetřených DI správnou odpověď.

S nedorozuměním před vznikem MU úzce souvisí pojmy svolení k posunu a souhlas k posunu, ty jsou popsány v článku 1687 SŽDC D1, který stanovuje:

- Svolení k posunu je souhrn informací, potřebných pro bezpečné provádění posunu. ... Bez uděleného svolení se nesmí začít posunovat.
- Souhlas k posunu informuje zaměstnance řídícího posun přímo nebo prostřednictvím vedoucího posunové čety, o postavené posunové cestě a dovoluje uvést posunový díl do pohybu.

Už z hlediska prvotního systému není šťastné, že oba dva pojmy jsou názvoslovím i obsahově zaměnitelné a slova „svolení“ nebo „souhlas“ se používají i v jiných pokynech než při posunu, nebo že čl. 1692 a 3974 předpisu SŽDC D1 pojmenovávají svolení k posunu také jako „svolení výpravčího“. Právě kvůli tomuto úskalí je však třeba na správné názvosloví zaměřit kontrolní činnost.

Svolení k posunu nemá podobu závazného slovního znění. Výpravčí dle čl. 1692 SŽDC D1 pro jeho udělení musí znát dopravce, který bude posunovat, požadovanou technologii posunu a trakci všech činných HDV zařazených v posunovém dílu. Dle gestorského výkladu zaslání DI v rámci šetření předchozích MU to může zjistit z provozní aplikace určené pro vedení dopravní dokumentace (informace o původním vlaku), u pravidelných posunů z pomůcek GVD, případně dotazem u zaměstnance řídícího posun (vedoucího posunové čety, je-li pověřen sjednáváním posunu). Z toho plyne, že zejména v případě pravidelných posunů bez mimořádností se komunikace vedoucí k udělení svolení k posunu významně redukuje, což je nepochybně správně.

Redukovat však dle téhož ustanovení nikdy nelze samotné svolení k posunu. Při svolení má výpravčí povinnost oznámit:

- na kterých kolejích určených pro jízdu vlaků je dovoleno posunovat;
- čas, kdy se smí zahájit posun; čas, kdy má být povolený posun nejpozději ukončen;

- které koleje určené pro jízdu vlaků bude možno po ukončení posunu ponechat obsazené;
- čas, kdy se musí ostatní koleje určené pro jízdu vlaků uvolnit;
- kam se smí nejdále posunovat, je-li toto zapotřebí určit;
- upozornění na mimořádnosti, které zaměstnanci nemohou být známy a ovlivňují bezpečné provádění posunu;
- při posunu elektrickým hnacím vozidlem musí výpravčí informovat o vypnutí (popř. zapnutí) nebo nesjízdnosti trakčního vedení a o případném neumístění nebo poruše návěstidel pro elektrický provoz.

Oba zaměstnanci sjednávající posun však mnohdy znají např. dobu trvání posunu již z jeho charakteru, když takový posun je obvyklý. Některé soupravy odjíždějí od nástupišť formou posunu např. za účelem odstavení na kusou kolej zcela pravidelně. Není tedy divu, že vyjmenovávání požadovaných informací není tedy zejména v případě rutinních úkonů zaměstnanci často realizováno. V některých případech však zjednodušování dokonce přechází v použití žargonu, nebo až v absolutní nekomunikaci a redukci organizování posunu na pouhé rozsvěcení návěstí pro posun. Zejména druhá zmíněná situace pak nezdědka bývá součástí nehodového děje, kdy strojvedoucí v předpokladu, že posunová cesta je postavena stejně „jako vždycky“ a návěstidla jsou v poloze „jako vždycky“, nezastaví před návěstidlem s návěstí Posun zakázán. To ilustrují např. nehodové děje dvou MU šetřených DI:

- [Nedovolená jízda posunového dílu za cestové návěstidlo Sc110b zakazující jízdu v železniční stanici Kolín a vjetí do postavené vlakové cesty vlaku R986;](#)
- [Srážka vlaku Sv 6095 s posunovým dílem s následným vykolejením v železniční stanici Česká Lípa hlavní nádraží.](#)

Souhlas k posunu má sice různé podoby definované v čl. 1714 SŽDC D1, ale pokud se dává slovně (ústně, telekomunikačním zařízením), má stanoveno závazné slovní znění, což je nepochybně ve prospěch bezpečnosti.

Před souhlasem k posunu je třeba postavit posunovou cestu, pokyn k přestavování výhybek od příslušného zaměstnance dopravce ve smyslu čl. 431 SŽDC D1 však v mnoha případech reálně nezaznívá a jednotlivé posunové cesty jsou postupně stavěny bez další komunikace.

Za povšimnutí stojí i čl. 1744 SŽDC D1, který v podstatě popisuje žádost o svolení k posunu a stanovuje informovat výpravčího o požadované technologii posunu (požadavky na provedení posunu, na kterých kolejích je záměr provádět posun, předpokládaná doba posunu), pokud není tato technologie uvedena v TTP nebo ve vyjmenovaných technologických pomůckách GVD. Závazné slovní spojení není vyžadováno, což se projevuje nejčastěji opomenutím uvedení předpokládané doby posunu. Součástí tohoto článku je i nejednoznačná formulace, podle které má strojvedoucí (popř. vedoucí posunové čety) při sjednávání posunu povinnost sdělit, na kterých kolejích je záměr provádět posun. Dané ustanovení může evokovat povinnost vyjmenovávat čísla všech při posunu pojížděných kolejí. V praxi však strojvedoucímu stačí sdělit výpravčímu (dispečerovi) pouze místa, kde chce provádět úkony (např. manipulaci s DV, zbrojení atp.) a místo, kde chce posun ukončit, přičemž konkrétní koleje, kudy posunová cesta povede,

zvolí výpravčí sám a oznámí je strojvedoucímu (popř. vedoucímu posunové čety) v rámci svolení k posunu.

Z pohledu Drážní inspekce je skutečně nadbytečné sdělovat u jednodušších posunů ve stanicích se seřadovacími návěstidly dobu trvání posunu, pokud nehrozí, že by se nemohl ihned zahájit nebo se naopak později mohl stát posunem rušícím. Uvažovat se dá i nad úpravou povinnosti vyjmenovat v rámci svolení k posunu všechny koleje, na kterých je dovoleno posunovat, pokud neexistuje variantní cesta.

Primárně je však třeba řešit názvosloví (obsahová zaměnitelnost slov „svolení“ a „souhlas“, jejich použití i v jiných pokynech než při posunu, pojmenování stejných úkonů různě v samotném předpisu, kdy „svolení k posunu“ je jindy nazýváno „svolení výpravčího“, vše viz výše) a chybějící definice pojmů, jako je například často použité „sjednávání posunu“ (proces žádosti o svolení k posunu a jeho udělení).

Zcela zásadní je pak vytvoření uceleného chronologického technologického postupu. V současnosti je kapitola posunu SŽDC D1 rozdělená na obecná ustanovení, definice pojmů a povinnosti jednotlivých zaměstnanců, k tomu je nutno uvažovat ustanovení z jiných částí předpisu, která však mají vliv na správný postup (posloupnost úkonů). Pokud se snažíme nalézt v předpisu SŽDC D1 pořadí úkonů při běžném posunu, nalezneme ho v pořadí článků 1744 (informování výpravčího o požadované technologii posunu), 1692 resp. 1709 (udělení svolení k posunu), 1745 (zpravení všech zúčastněných zaměstnanců o postupu prací), 1687 (teprve s uděleným svolením se smí začít posunovat), 431 (přestavování výhybek na základě pokynu zaměstnance dopravce), 1746 a 1714 (udělení souhlasu k posunu), 1715 (pokyn k uvedení posunového dílu do pohybu) a 1687 (uvedení posunového dílu do pohybu).

Komunikaci je třeba dát větší řád, dát větší důraz na schématicnost a jednoznačnost pojmů. V případech, kdy je nereálné stanovit závazné slovní znění, je třeba alespoň zvážit povinné a volitelné součásti sdělení (aby nebylo nutno vyjmenovávat věci zcela evidentní) a jejich pořadí, u povinných součástí je pak třeba vždy vyžadovat oboustrannou odpovědnost za jejich neopomenutí. V neprospěch širšího užití závazných slovních znění při posunu se staví fakt, že by taková změna znamenala hlubší zásah do pojetí železničních stanic jako takových. Bylo by třeba pojmenovat některá místa ve stanici, která své jednoduché a jednoznačné pojmenování nemají, resp. jsou pojmenována složitě či místními názvy (např. „pod starým hradlem“), současně by i všechna obsazená hnací drážní vozidla musela získat svůj výstižný volací znak. Taková změna by zredukovala slangová pojmenování a jiné nesystémové výjimky. Prevenci selhání fungování lidského faktoru totiž velmi napomůže jasnost, srozumitelnost a předvídatelnost. V českém prostředí tyto ideály nahrazuje apel na znalost, přičemž penzum informací, které musí odborně způsobilé osoby v drážní dopravě znát, se zvyšuje, a to nejen s vyšším počtem ujetých kilometrů za směnu u strojvedoucích a nutností znát větší množství stanic při současné odtrženosti od jejich znalosti fyzické u dispečerů na tratích dálkově řízených z CDP, ale i s přibývajícimi předpisovými ustanoveními. Velké množství vyžadovaných znalostí v podobě seznání se stanicemi a traťovými úseky je často strojvedoucími stvrzováno pouze formálně, podpisem na dokumentu, během jehož doby platnosti může navíc nastat množství změn, se kterými je nutno strojvedoucího prokazatelně seznámit ([viz ZZ k MU Vykolejení hnacího drážního vozidla a 13 tažených drážních vozidel za jízdy vlaku Pn 64520 mezi železničními stanicemi Chodová Planá a Mariánské Lázně](#)). Železniční systém by obecně měl cílit k ideálu, kdy bude infrastruktura maximálně

předvídatelná a strojvedoucí se díky tomu budou moci orientovat ve stanicích a traťových úsecích bez potřeby takových seznání. Dnešní doba, kdy i přes postupující modernizaci železnice v České republice stále zůstává v provozu několik předchozích generací železničních technologií, takovému ideálu nenahrává a činí jej v nejbližší době utopickým, přesto by na směřování k takovému cíli měl být brán zřetel, zejména u stanic řízených z CDP.

Obecně lze konstatovat, že realita sjednávání posunu včetně udělení svolení a souhlasu k posunu bývá v praxi jen zřídkakdy v souladu s předpisy. To do provozu na dráhách, kde je organizován podle předpisu SŽDC D1, vnáší letargii, se kterou se vnímání toho, jak se posun sjednává, co je svolení nebo souhlas k posunu, posouvá do volnější roviny, která může vyústit v nedorozumění. Z výsledků šetření MU ze strany DI vyplývá, že jde o velmi rozšířený problém, jelikož tyto nedostatky DI zjišťuje téměř v každé MU, kde se problematikou posunu zabývá, a nejenak je tomu u předmětné MU, jak vyplynulo z jednání strojvedoucího vlaku Os 8856.

Jakkoliv zde Drážní inspekce poukazuje na určité nedostatky pravidel pro posun dle SŽDC D1, lze obecně dosáhnout zlepšení situace větším vymáháním předpisových postupů pomocí efektivní kontrolní činnosti a důsledného vyhodnocování příčin a okolností vzniku MU, a to jak na straně dopravců, tak na straně provozovatele dráhy. Provozovatel dráhy a dopravce mají v § 10 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. uloženou povinnost zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události na jím provozované dráze, resp. jím provozovaném drážním vozidle. Současně mají provozovatelé za povinnost vyhotovit vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události splňující náležitosti dle § 10 odst. 5 téže vyhlášky. S přihlédnutím k těmto vyhodnocením pak dle § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. provozovatelé přijímají opatření k předcházení mimořádným událostem.

V tomto ohledu je třeba poukázat na postoj Správy železnic, která při zjišťování příčin a okolností mimořádných událostí, kde je součástí nehodového děje (ne)komunikace předcházející posunu, většinou uvádí porušení předpisových ustanovení pouze u strojvedoucího (zaměstnanec řídicího posunu) v souvislosti s následným nerespektováním návěsti zakazující posun. Dále uvádí, že: „K této mimořádné události není nutno ze strany provozovatele dráhy SŽDC opatření přijímat z důvodu příčiny a odpovědnosti za její vznik mimo něj.“. Absence nebo neúplnost svolení k posunu je přitom běžnou chybou na straně zaměstnanců provozovatele dráhy, kteří zahajují posun (obsluhou ZZ a následným udělením souhlasu k posunu) i bez řádného svolení. Správa železnic tak pomíjí skutečnost, že neuváděná porušení předpisových ustanovení jejími zaměstnanci jsou taktéž okolnostmi vzniku MU, ke kterým by na základě § 49 odst. 3 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. a § 10 odst. 5 písm. j) vyhlášky č. 376/2006 Sb. opatření nepochybně přijímat měla. V konečném důsledku není vyvíjena snaha o změnu zavedených zvyklostí dotčených zaměstnanců, a systém zajišťování bezpečnosti tak postrádá podklady pro nezbytný rozvoj navázaný na zkušenosti z mimořádných událostí.

Na straně dopravců jsou přijímána opatření k předcházení vzniku mimořádné události v podobě opakovaného proškolení zaměstnanců ze závěrů zjišťování příčin a okolností vzniku MU. Přesto situace, kdy v praxi dochází ke zjednodušování technologických postupů pro posun stanovených předpisem SŽDC D1, zůstává neměnná.

Drážní inspekce v souvislosti se závěry šetření výše zmíněné MU, nedovolené jízdy v žst. Kolín, a také v souvislosti se [závěry šetření MU Nezajištěná jízda posunového dílu a následná srážka s odstaveným hnacím drážním vozidlem v železniční stanici Mělník](#)

vydala bezpečnostní doporučení Drážnímu úřadu, aby se v rámci vlastní kontrolní činnosti zaměřil na dodržování stanovených pravidel při organizování a provádění posunů zaměstnanci provozovatele dráhy SŽDC a dopravců a vyzval k tomu i zúčastněné provozovatele. Smyslem těchto bezpečnostních doporučení bylo v zájmu předcházení mimořádným událostem upozornit národní bezpečnostní orgán na možná rizika vznikající při organizování a provádění posunu, zejména nedodržování ustanovení čl. 1687, 1692 (analogicky 1709), 1744 a 1745 SŽDC D1 a čl. 58 a 73 c) SŽDC (ČD) Z1. Zvyklosti v provádění posunu odlišně od ustanovení předpisu SŽDC D1 avšak v provozu nadále převládají.

Okamžitým cílem pro zajištění bezpečnosti by měl i nadále být důraz na zajištění provozu dle předpisových ustanovení, a to primárně zmíněnou kontrolní činností. Vzhledem k tomu, že zmíněné nepředpisové jednání se dlouhodobě nedaří eliminovat, je však třeba konstatovat, že i přes veškerou snahu není kontrolní činnost v této oblasti dostatečně efektivní, aby postačila k řešení situace, a je tedy na místě se v dlouhodobějším horizontu soustředit na cíl, kterým by měla být příprava a realizace celkového zjednodušení a zpřehlednění technologických postupů pro posun (s důrazem na komunikaci před jeho zahájením) tak, aby jejich nepraktičnost nevedla v praxi k jejich nedodržování. V tomto duchu Drážní inspekce formuluje v závěru této Závěrečné zprávy bezpečnostní doporučení.

Požadavky na systém zajišťování bezpečnosti jsou formulovány ve vyhlášce č. 376/2006 Sb. Daná vyhláška § 2 odst. 1 písm. d) stanovuje, že systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a provozování drážní dopravy má obsahovat stanovení bezpečnostních cílů a opatření jeho k soustavnému zlepšování. Požadavky na Systém zajišťování bezpečnosti jsou skrze § 2 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb. uvedeny v příloze č. 1 této vyhlášky. Zde je mimo jiné uvedeno, že systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy celostátní a regionální a drážní dopravy na těchto dráhách musí stanovovat postupy zajišťující, že jsou vážné nehody, nehody, incidenty a jiné události ovlivňující bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy oznamovány, jsou zjišťovány jejich příčiny a jsou analyzovány, a že jsou přijímána nezbytná preventivní opatření. Drážní inspekce netvrdí, že toto provozovatel dráhy a dopravci nečiní, ale klade si za cíl upozornit, že v případě technologických postupů při posunu již dle jejího názoru nestačí činit jednotlivá opatření, ale je třeba činit opatření systémové.

Z reakce na výzvu Drážního úřadu Správě železnic k plnění jednoho z bezpečnostních doporučení Drážní inspekce byla DI informována, že se Správa železnic chystá měnit ustanovení předpisu SŽDC D1 týkající se posunu: *„Správa železnic v současné době realizuje novelizaci předpisu SŽ D1 s předpokládaným vydáním k 01. 01. 2022 a účinností od 01. 07. 2022, kde bude ustanovení o posunu upraveno a následně i v rámci celého předpisu proškoleno při pravidelném vzdělávání zaměstnanců. ...“* Právě při této příležitosti je vhodné se na zjednodušení a zpřehlednění technologických postupů pro posun zaměřit.

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

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

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

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu 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 v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem **44** obdobných MU, kdy došlo v obvodu železniční stanice ke srážce vlaku s jiným vlakem nebo DV.

Následkem těchto MU byla 1 osoba usmrcena, 104 osob utrpělo újmu na zdraví a celková škoda byla vyčíslena na 141 472 147 Kč.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nedovolené zahájení posunu soupravy od vlaku Os 8856 za návěstidlo Se6 s návěstí Posun zakázán a pokračování v jízdě až na výhybku č. 19, která se nacházela ve vlakové cestě pro vlak R 989.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- nedostatky v komunikaci mezi osobami podílejícími se na přípravě evakuace cestujících z vlaku Ex 506, konkrétně mezi strojvedoucím vlaku Os 8856, traťovým dispečerem CDP, vedoucí dispečerem CDP Praha a velitelem zásahu HZS SŽ.

Systémová příčina mimořádné události:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- failure to respect the signal „Shunting forbidden“ of the shunting signal device Se6 by the train driver of the train set of rolling stocks from the regional passenger train No. 8856 and the subsequent movement of the train set of rolling stocks from the regional passenger train No. 8856 up to the switch No. 19 which took place in the train route of the long distance passenger train No. 989.

Contributing factor:

- failures in communication between persons involved in preparation of the evacuation of the passengers from the long distance passenger train No. 506 (specifically between the train driver of the regional passenger train No. 8856, the track dispatcher of the Traffic Control Center Prague and the officer in charge of the Fire Service of the IM).

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ nepřijal a nevydal žádná opatření s odůvodněním:

„Vzhledem ke zjištěné příčině a odpovědnosti je zdroj ohrožení dráhy a drážní dopravy mimo působnost provozovatele dráhy Správy železnic.“

Dopravce ČD vydal po vzniku MU následující opatření:

„Příčina, okolnosti vzniku MU a odpovědnost za její vznik včetně zadání pokynů, vedoucích k předcházení vzniku podobných MU budou zařazeny k projednání na nejbližší pravidelné měsíční poradě kontrolorů vozby.“

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ did not take any measures.

„Due to the identified cause and responsibility we found out that the source of danger to the railway and railway transport is outside the competence of the infrastructure manager SŽ.“

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

- *„The cause and the circumstances of the serious accident and also the responsibility for its occurrence, including issuing the instructions to prevent the similar occurrences, will be included for discussion at the next regular monthly meeting of the vehicle inspectors.“*

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- absence části odborné způsobilosti u velitele zásahu HZS.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- the officer in charge of the Fire Service missed the part of the professional competence.

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:

- zajistit u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace:
 - zefektivnění a posílení kontrolní činnosti zaměřené na důsledné vymáhání stávajících technologických postupů pro posun (s důrazem na komunikaci zaměstnanců) do doby realizace zjednodušení technologických postupů pro posun;
 - přípravu a realizaci celkového zjednodušení technologických postupů pro posun (s důrazem na komunikaci) tak, aby jejich nepraktičnost nevedla k jejich nedodržování;
 - ve spolupráci s dopravci zvážení využití moderních technologií, které by nad rámec současných způsobů umožnily zpravování vlaků bez osobního kontaktu za využití datové komunikace (např. v mobilní aplikaci zajišťující přijetí rozkazu a potvrzení seznámení se s ním), která nabízí i možnost využití jejích dalších benefitů, např. upozornění na relevantní skutečnosti v závislosti na aktuální poloze vlaku nebo PMD.
- zajistit u všech dopravců na síti Správy železnic, státní organizace:
 - v rámci jednotných technologických postupů zajistit, že strojvedoucí bude mít vždy na stanovišti, ze kterého vede vlak, k dispozici příslušné formuláře pro sepsání rozkazů;
 - zefektivnění a posílení kontrolní činnosti zaměřené na důsledné vymáhání stávajících technologických postupů pro posun (s důrazem na komunikaci zaměstnanců).

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (the NSA):

- to ensure at the infrastructure manager Správa železnic, státní organizace:
 - increased effectiveness and strengthening of the control activities aimed at consistent enforcement of the existing technological procedures for the shunting operation (with an emphasis on employee communication) until simplification of the technological procedures for the shunting operation will be implemented;
 - preparation and implementation of overall simplification of the technological procedures for the shunting operation (with emphasis on communication) so that impracticality of these procedures will no longer lead to their non-fulfilment;

- in cooperation with the railway undertakings, they will consider using modern technologies, which would, in addition to current methods, enable to inform trains without personal contact only by using data communication (e. g. in a mobile application ensuring the acceptance of the order and the confirmation of acquaintance with it) which also offers the possibility of using its other benefits, such as notification of the relevant facts depending on the current position of the train or shunting between operating control points.
- to ensure at all railway undertakings on the lines of the IM Správa železnic, státní organizace:
 - the obligation for the train driver to always have the appropriate forms for writing orders at the control position from which he leads the train will be established in the uniform technological procedures;
 - increased effectiveness and strengthening of the control activities aimed at consistent enforcement of the existing technological procedures for the shunting operation (with an emphasis on employee communication).

V Praze dne 16. prosince 2021

Mgr. Štěpán Esterle v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Čechy

Ing. Jan Novák v. r.
pověřen řízením pracoviště Praha
Územního inspektorátu Čechy

Ing. Petr Mencl v. r.
ředitel Územního inspektorátu Čechy

PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Čelo vykolejené soupravy od vlaku Os 8856 po MU

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Poškozené nástupní schůdky u jednoho z vozů R 989

Zdroj: DI



Obr. č. 6: Poškozené opláštění bočnice jednoho z vozů R 989

Zdroj: DI



Obr. č. 7: Místo srážky, kolejová spojka výhybek č. 21 a 19

Zdroj: DI