

**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

Střet vlaku Sv 98034 se čtyřmi osobami (zaměstnanci provozovatele dráhy) mezi železničními stanicemi Bělčice a Blatná

Úterý, 3. října 2023

## **Accident and incident investigation report**

Collision of the train set No. 98034 with four people (employees of infrastructure manager) between Bělčice and Blatná stations

Tuesday, 3<sup>rd</sup> October 2023

č. j.: 6-3355/2023/DI



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

## 1 SHRNU TÍ



Zdroj: Dražní inspekce

Vznik události:	3. 10. 2023, 9:14 h.
Popis události:	střet vlaku Sv 98034 se čtyřmi osobami (zaměstnanci provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace).
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie regionální, Březnice – Strakonice, mezi železničními stanicemi Bělčice a Blatná, km 15,054.
Zúčastnění:	Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Sv 98034).
Následky:	2 usmrcení, 2 zranění; celková škoda 25 469 Kč.

### Bezprostřední příčina:

- provádění prací na zařízení zaměstnanci provozovatele dráhy v provozované nevyložené traťové koleji bez zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a to konkrétně bez sjednání podmínek práce na zařízení, bez zajištění bezpečnosti pracovního místa a bez zajištění bezpečnosti osob na pracovním místě.

Přispívající faktor nebyl Dražní inspekcí zjištěn.

Systémová příčina nebyla Dražní inspekcí zjištěna.

### Bezpečnostní doporučení:

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

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy Správa železnic, státní organizace, a u ostatních provozovatelů dráhy celostátní a regionální efektivní a důslednou kontrolní činnost nad plněním a dodržováním povinností, stanovených jednotlivým zaměstnancům, zejména v souvislosti se zajištěním bezpečnosti a ochrany zdraví osob při provádění prací v provozované dopravní cestě.

## SUMMARY

Date and time: 3<sup>rd</sup> October 2023, 9:14 (7:14 GMT).  
Occurrence type: an accident to a person caused by a rolling stock in motion.  
Description: collision of the train set No. 98034 with four employees of infrastructure manager.  
Type of train: the train set No. 98034.  
Location: open line between Bělčice and Blatná stations, km 15,054.  
Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);  
České dráhy, a. s. (RU of the train set No. 98034).  
Consequences: 2 fatalities, 2 injuries;  
total damage CZK 25 469,-

### Causal factor:

- performance of works by employees of the infrastructure manager in the operated non-excluded track line without ensuring safety and health protection at work, specifically without arrange the conditions of work on the equipment, without ensuring the safety of the workplace and without ensuring the safety of employees at the workplace.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

### Recommendation:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to adopt own measure that will ensure effective and consistent control activity over the fulfillment and observance of obligations determine to individual employees, especially in connection with ensuring the safety and health protection of employees in an operated traffic route at infrastructure manager SŽ and other infrastructure managers of national and regional railways.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	12
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	12
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	12
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	12
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	12
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	12
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	12
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	12
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	13
2.9 Interakce se soudními orgány.....	13
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	13
3 POPIS UDÁLOSTI.....	13
3.1 Popis a základní informace.....	13
3.1.1 Popis typu události.....	13
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	13
3.1.3 Popis místa události.....	14
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	18
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	19
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	19
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	19
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	25
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	29
3.2 Faktický popis události.....	50
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	50
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	52
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	53
4.1 Úlohy a povinnosti.....	53
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	53
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	78
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	78
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	78
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	78
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	79
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	79
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	79
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	79

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	79
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	79
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	79
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	79
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	79
4.3 Lidské faktory.....	80
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	80
4.3.2 Pracovní faktory.....	81
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	81
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	87
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	87
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	87
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	87
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	88
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	88
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	88
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	88
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	88
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	88
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	88
5 ZÁVĚRY.....	89
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	89
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	90
5.3 Doplnující zjištění.....	91
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	92
PŘÍLOHY.....	93

**Seznam použitých zkratk a symbolů**

ARR	automatická regulace rychlosti
ATWS	automatic track warning system (automatický traťový varovný systém)
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	centrální dispečerské pracoviště
COMPOST	informační systém centrálně evidující složení vlaků zaslaná z informačních systémů jednotlivých dopravců
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČB	České Budějovice
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GPK	geometrické parametry koleje
GPS	global positioning system (globální polohový systém)
GŘ	generální ředitelství
GTN	graficko technologická nadstavba zabezpečovacího zařízení
HDV	hnací drážní vozidlo
ISOŘ	Informační systém operativního řízení
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
LOWS	lookout operated warning system (varovný systém ovládaný bezpečnostní hlídkou)
MU	mimořádná událost
OOPP	osobní ochranné pracovní prostředky
OŘ	oblastní ředitelství
OŘP	oddělení operativního řízení provozu
PČR	Policie České republiky
PS	provozní středisko
PVO	samostatné oddělení podpory vedení organizace
RK	celkový rozchod koleje
ŘV	řídící vůz
SCWS	signal controlled warning system (varovný systém napojený na zabezpečovací zařízení)
SEE	správa elektrotechniky a energetiky
SL	směr levého kolejnicového pásu
SORUT	systém operativního řízení údržby tratí (část informačního systému)
SP	směr pravého kolejnicového pásu
SSZT	správa sdělovací a zabezpečovací techniky
ST	správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zřízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej (traťové koleje)
TO	traťový okrsek
TP	technické podmínky
TWS	track warning system (traťový varovný systém)



TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	územní inspektorát
ÚŘ	úsek ředitele
VL	podélná výška temene levého kolejnicového pásu
VP	podélná výška temene pravého kolejnicového pásu
ZKS	syntetické zborcení koleje
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ŽDC	železniční dopravní cesta
ŽKV	železniční kolejové vozidlo
ŽP	železniční přejezd
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 účinném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném 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 účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění účinném 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 účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
nařízení vlády č. 168/2002 Sb.	nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
ČSN 33 1500	ČSN 33 1500 „Elektrotechnické předpisy; Revize elektrických zařízení“, ve znění účinném v době mimořádné události

ČSN 73 6360-2	ČSN 73 6360-2 „Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba“, ve znění účinném v době mimořádné události
TNŽ 34 2620	TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení; Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění účinném v době mimořádné události
Směrnice SŽ SM113	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ SM113 Vykonávání vnitřní kontrolní činnosti“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
Pokyn SŽ PO-25/2022	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ PO-25/2022-OR PLZ Pokyn ředitele OŘ Plzeň k provádění kontrolní činnosti na OŘ Plzeň“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SŘ žst. Blatná	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Blatná“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SŽ Bp1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SŽ Bp2	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců státní organizace Správa železnic“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SŽ S2/3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ S2/3 Organizace a provádění prohlídek a měření na dráze celostátní a dráhách regionálních“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

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

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 3. 10. 2023.

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

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a dopadů MU na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy na základě § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.

### **2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění**

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

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

Šetření DI na místě MU: 3x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Plzeň.

Sestavení vyšetřovacího týmu: 2x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Plzeň.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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

### **2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty**

DI ve spolupráci se zástupci provozovatele dráhy a dopravce provedla zjištění hlučnosti rázového motorového utahováku VESSEL GT-3500GE za účelem ověření, zda při zapnutém chodu utahováku je možné slyšet dávání zvukové návěsti „Pozor“ strojvedoucím za jízdy vlaku.

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 MU včetně zúčastněných DV a infrastruktury dráhy;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněných DV;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;

- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného DV;
- analýza dat archivu SZZ žst. Březnice a žst. Blatná (včetně integrovaného TZZ Bělčice – Blatná);
- analýza dat zaznamenaných přejezdovým zabezpečovacím zařízením ŽP P1322;
- analýza zaznamenaných GPS dat o jízdě služebního automobilu zaměstnanců SŽ;
- analýza dalších podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravce a PČR;
- zjištění hlučnosti motorového rázového utahováku.

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

DI se během šetření předmětné MU potýkala s následujícím problémem: jelikož byl v závěrečné fázi jízdy vlaku Sv 98034 záznam rychlosti v závislosti na ujeté dráze a času následkem jízdy smykem motorové jednotky nekorektní a současně nebylo možné určit přesné místo rozjezdu vlaku Sv 98034 od nástupiště u 2. SK v žst. Březnice, nepodařilo se prokazatelně zjistit, v jaké přesné vzdálenosti před místem MU zareagoval strojvedoucí na zaměstnance v provozované traťové koleji, tj. v jaké vzdálenosti před místem střetu v čase 9:14:28 h použil k jejich varování lokomotivní houkačku a následně v čase 9:14:30 h zavedl rychločinné brzdění, poté, co je spatřil.

## 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:                   střet s osobou.

Skupina MU:               nehoda.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum:                    3. 10. 2023.

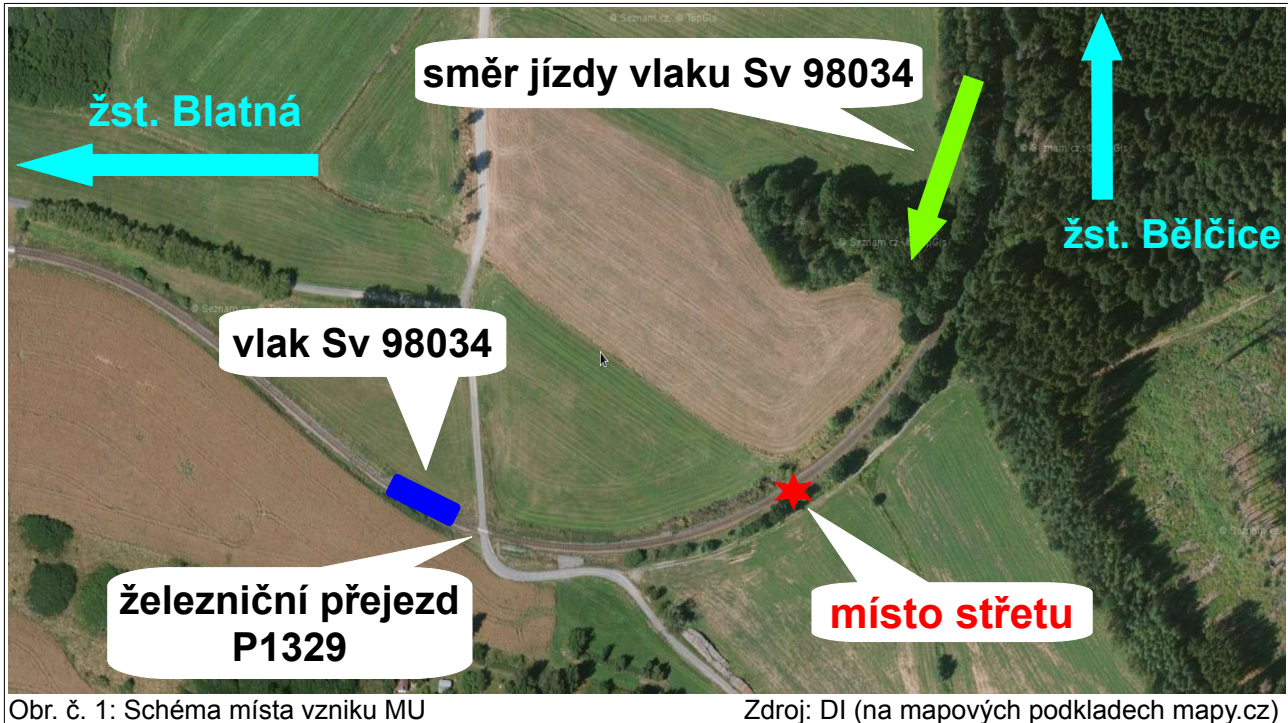
Čas:                        9:14 h.

Místo:                     dráha železniční, kategorie regionální, mezi železničními stanicemi Bělčice a Blatná, km 15,054.

GPS souřadnice:        49.4817508N, 13.8785875E.

### 3.1.3 Popis místa události

Místo vzniku MU se nacházelo v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná regionální dráhy Březnice – Strakonice, v km 15,054 jednokolejné trati Březnice – Strakonice.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI (na mapových podkladech mapy.cz)

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Při ohledání místa MU bylo postupováno v několika fázích, kdy byla ohledána drážní vozidla vlaku Sv 98034 od jeho konce k čelu vlaku, infrastruktura dráhy proti směru jízdy vlaku Sv 98034, zabezpečovací zařízení v žst. Březnice a žst. Blatná a dále byla zajištěna související dokumentace na TO Blatná.

Stav drážních vozidel:

- vlak Sv 98034 byl sestaven z motorové jednotky ve složení (ve směru jízdy) CZ-ČD 95 54 5 914 176-3 (dále také ŘV 914.176-3) a CZ-ČD 95 54 5 814 176-4 (dále také HDV 814.176-4);
- vlak byl označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“;
- konec vlaku se v místě konečného postavení po MU nacházel v km 15,210, tj. ve vzdálenosti 156 m od místa střetu;
- ohledáním stanoviště strojvedoucího HDV 814.176-4 bylo zjištěno:
  - ukazatel tlaku vzduchu v brzdových válcích HDV ukazoval hodnotu 3,8 baru, v hlavním potrubí hodnotu 0 bar a v hlavním vzduchojemu hodnotu 3,7 baru;
  - sdružená jízdní páka byla v poloze „X“;
  - rukojeť brzdíče přímočinné brzdy byla v poloze „O2“ – odbrzděno;
  - na stanovišti se nacházela kniha předávky HV 95 54 5 814 176-4“;

- HDV 814.176-4 nebylo vykolejeno;
- HDV 814.176-4 bylo vybaveno kovovými brzdovými špalíky u hnacího podvozku o tloušťce 23 – 35 mm a u běžného podvozku o tloušťce 45 – 58 mm;
- ŘV 914.176-3 byl vybaven nekovovými brzdovými špalíky IB 116 u předního podvozku o tloušťce 42 – 45 mm a u zadního podvozku o tloušťce 54 – 56 mm;
- brzdové špalíky na všech podvozcích byly řádně upevněny a zajištěny;
- ohledáním stanoviště strojvedoucího ŘV 914.176-3, ze kterého byl vlak řízen, bylo zjištěno:
  - stanoviště včetně ovládacího pultu nejevilo žádné známky deformace ani poškození;
  - na stanovišti nebylo zjištěno nic, co by znesnadňovalo výhled před ŘV, pozorování trati a návěstí;
  - přepínač ARR byl v poloze „I“;
  - přepínač směru jízdy byl v poloze „0“;
  - sdružená jízdní páka byla v poloze „R“ – rychlobrzda;
  - přepínač KBS-E byl nastaven v poloze „PROVOZ“;
  - rukojeť brzdiče přímočinné brzdy byla v poloze „B2“ – zabrzděno;
  - ukazatel tlaku vzduchu v brzdových válcích ŘV ukazoval hodnotu 2,5 baru, v hlavním potrubí hodnotu 0 bar a v hlavním vzduchojemu hodnotu 3,7 baru;
  - ručička zobrazovací jednotky elektronického rychloměru UniControls – Tramex RE1xx ukazovala hodnotu 0 km·h<sup>-1</sup>;
  - panel radiostanice byl vypnutý;
  - na ovládacím pultu se nacházel služební tablet strojvedoucího s aktuální stránkou „ČD Mapa obvodů dispečerů osobní dopavy“;
  - na stanovišti se nacházela přenosná osobní pokladna č. 9794;
- ŘV 914.176-3 nebyl vykolejený;
- na jízdních plochách kol HDV i ŘV byla nalezena plochá místa a dále na jízdních plochách kol HDV byly nalezeny nápeče, vzniklé při jízdě smykem následkem zablokování kol po zavedení rychločinného brzdění;
- na předním čele řídicího vozu 44 cm nad levým nárazníkem a 113 cm od levého boku (ve směru jízdy vlaku Sv 98034) byly nalezeny stopy po střetu s osobou;
- čelo vlaku Sv 98034 se v konečném postavení po MU nacházelo v km 15,238, tj. ve vzdálenosti 184 m od místa střetu.

#### Stav infrastruktury:

- ŽP P1329 v km 15,194:
  - jednokolejný ŽP byl zabezpečen výstražnými kříži;

- z obou stran ŽP byly umístěny dopravní značky A 32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ v reflexním provedení bez zvýraznění žlutozeleným retroreflexním podkladem;
- v km 15,100 vlevo vedle traťové koleje byla umístěna traťová značka Staničník s návěstí „Kilometrická poloha“ (kamenný hranol s černým číslem „15,1“, uvádějícím kilometrickou a hektometrickou polohu);
- v úseku od km 15,093<sup>1</sup> do km 15,076<sup>6</sup> byly nalezeny biologické stopy po střetu vlaku Sv 98034 s osobou;
- v km 15,088<sup>7</sup>, 15,083<sup>7</sup> a 15,081 se na pravém kolejnicovém pásu nacházely stopy po otěru;
- v km 15,076<sup>6</sup> se uprostřed kolejnicových pásů nacházelo tělo usmrcené osoby s částí poškozeného ručního měřidla pro kontrolu konstrukčního uspořádání kolejí (dále jen rozchodka);
- v km 15,069<sup>1</sup> se vlevo od levého kolejnicového pásu na konci dřevěného pražce nacházel poškozený mobilní telefon značky Samsung;
- v km 15,067<sup>8</sup> se uprostřed kolejnicových pásů nacházela pracovní rukavice a 2 m vlevo od levého kolejnicového pásu se nacházela část poškozené rozchodky;
- v km 15,064 se 1 m vlevo od levého kolejnicového pásu nacházel poškozený motorový rázový utahovák (dále jen motorový utahovák) a 4 m vlevo od levého kolejnicového pásu na železničním náspu leželo tělo usmrcené osoby;
- v km 15,061 se uprostřed kolejnicových pásů nacházela část poškozeného motorového utahováku;
- v km 15,060<sup>8</sup> se vpravo pod železničním náspem v travnatém porostu nacházela pracovní rukavice a dle informací příslušníků HZS rovněž zraněná osoba;
- v km 15,058<sup>6</sup> se 0,5 m vlevo od levého kolejnicového pásu nacházela pracovní rukavice a vlevo pod železničním náspem bylo vyřezané křoví z důvodu vyproštění zraněné osoby příslušníky HZS;
- v km 15,056<sup>2</sup> se u levého kolejnicového pásu nacházel plochý kovový klíč a přípravek se šroubením (stahovák);
- v km **15,054** bylo stanoveno místo střetu vlaku Sv 98034 se čtyřmi zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ;
- v km 15,053<sup>5</sup> se uprostřed kolejnicových pásů nacházel akumulátorový rázový utahovák (dále jen akumulátorový utahovák) a kovový šroub s maticí, na dřevěném pražci u levého kolejnicového pásu byla křídou vyznačená šipka směřující k žst. Bělčice;
- v km 15,053<sup>2</sup> se u levého kolejnicového pásu nacházela část akumulátorového utahováku a vpravo od pravého kolejnicového pásu se nacházel náhradní akumulátor, matice, pérové podložky a plastová láhev;
- v km 15,051<sup>1</sup>, 15,048<sup>4</sup> a 15,047<sup>8</sup> byly na dřevěných pražcích křídou vyznačené šipky směřující k levému kolejnicovému pásu;



- v km 15,000 vpravo vedle traťové koleje byla umístěna traťová značka Staničník s návěstí „Kilometrická poloha“ (kamenný hranol s černým číslem „15“);
- v km 14,977<sup>1</sup>, 14,930<sup>7</sup> a 14,930<sup>2</sup> byly na dřevěných pražcích u levého kolejnicového pásu křídou vyznačeny šipky;
- v km 14,905 bylo umístěno varovné návěstidlo s návěstí „Pískejte“ (obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy);
- v km 14,900 vlevo vedle traťové koleje byla umístěna traťová značka Staničník s návěstí „Kilometrická poloha“ (kamenný hranol s černým číslem „14,9“);
- na trati nebyla umístěna žádná varovná návěstidla, světelný výstražný terč ani výstražný kolík s dočasnou platností pro pracovní místa.

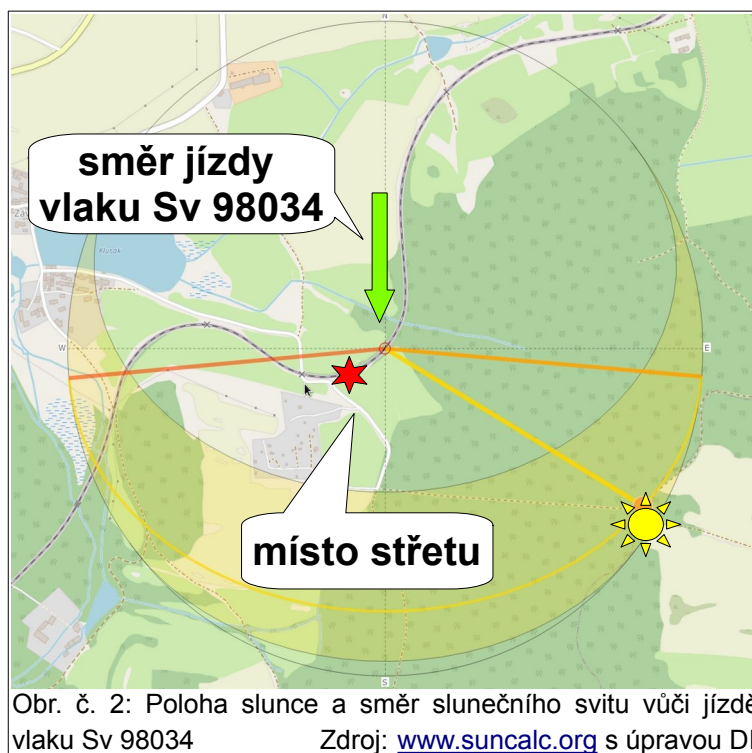
#### Stav zabezpečovacího zařízení:

- žst. Blatná je vybavena SZZ 3. kategorie ESA 51 s integrovaným TZZ 3. kategorie typu AH ESA-04 (H) bez oddílových návěstidel s počítači náprav v přilehlém mezistaničním úseku Bělčice – Blatná;
- SZZ s integrovaným TZZ bylo ovládané z JOP v dopravní kanceláři žst. Blatná;
- na monitoru JOP SZZ v dopravní kanceláři žst. Blatná bylo indikováno obsazení mezistaničního úseku Bělčice – Blatná vlakem Sv 98034;
- v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná nebyl dne 3. 10. 2023 zaveden žádný varovný štítek;
- v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ žst. Blatná (včetně integrovaného TZZ mezistaničního úseku Bělčice – Blatná) nebyla dne 3. 10. 2023 evidována žádná porucha;
- v Telefonním zápisníku žst. Blatná a rovněž v Telefonním zápisníku pro dokumentaci sjednaných podmínek práce na zařízení výpravčí žst. Blatná nebyl dne 3. 10. 2023 evidován žádný zápis týkající se sjednání podmínek práce na zařízení v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná;
- v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ žst. Březnice nebyla dne 3. 10. 2023 evidována žádná porucha;
- v Telefonním zápisníku žst. Březnice nebyl dne 3. 10. 2023 evidován žádný zápis týkající se sjednání podmínek práce na zařízení v přilehlém mezistaničním úseku Březnice – Bělčice (mimo).

Povětrnostní podmínky: polojasno, + 15 °C, viditelnost nesnížena.

Geografické údaje: členitý terén, násep, okraj lesního porostu, místo střetu v pravostranném oblouku o poloměru 200 m.

Dražní inspekce prověřovala možnost oslnění strojvedoucího vlaku Sv 98034 sluncem. Po dobu jízdy vlaku od okraje lesního porostu k místu střetu se zaměstnanci směřovaly sluneční paprsky z levé strany ke strojvedoucímu pod úhlem od cca 90° do 70° (viz obr. č. 2). Směr slunečních paprsků nemohl zapříčinit oslňující účinek pro strojvedoucího vlaku Sv 98034.



V místě MU bezprostředně před jejím vznikem byly čtyřmi zaměstnanci provozovatele dráhy prováděny práce na zařízení.

### 3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU došlo k:

- usmrcení mistra tratí;
- usmrcení pracovníka údržby a oprav tratí;
- újmě na zdraví vrchního mistra tratí;
- újmě na zdraví pracovníka údržby a oprav tratí (v zácviku).

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- |                      |           |
|----------------------|-----------|
| • ŘV                 | 8 260 Kč; |
| • HDV                | 9 912 Kč; |
| • zařízení dráhy     | 0 Kč;     |
| • životním prostředí | 0 Kč.     |

Při MU byla škoda vzniklá na drážních vozidlech vyčíslena **celkem na 18 172 Kč.**

Při MU došlo ke škodě na:

- |                       |           |
|-----------------------|-----------|
| • rozchodce           | 1 797 Kč; |
| • motorovém utahováku | 5 500 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na majetku SŽ vyčíslena **celkem na 7 297 Kč**.

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

V důsledku vzniku MU došlo mezi žst. Bělčice a Blatná k přerušení provozování dráhy a drážní dopravy dne 3. 10. 2023 od 9:14 h do 15:10 h.

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

#### Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí žst. Blatná, zaměstnankyně SŽ;
- výpravčí DOZ (dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení) Jih žst. Březnice (dále jen výpravčí žst. Březnice), zaměstnanec SŽ;
- vrchní mistr tratí, zaměstnanec SŽ;
- mistr tratí, zaměstnanec SŽ;
- 2 pracovníci údržby a oprav tratí, zaměstnanci SŽ.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Sv 98034, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- vedoucí PS Blatná, zaměstnanec SŽ;
- hospodářsko správní referentka, zaměstnankyně SŽ;
- obchůzkář 1 a 2, zaměstnanci SŽ;
- pracovník infrastruktury s licencí strojvedoucího, zaměstnanec SŽ;
- svědek pracující na nedaleké louce.

#### Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Březnice – Strakonice, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Dopravcem vlaku Sv 98034 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 29. 9. 2022, s účinností od 30. 9. 2022.

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

Vlak:	Sv 98034	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	28,44	ŘV:	95 54 5 914 176-3	P
Počet náprav:	4	HDV (za ŘV):	95 54 5 814 176-4	P

Hmotnost (t):	47			
Potřebná brzdící procenta (%):	53			
Skutečná brzdící procenta (%):	120			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h <sup>-1</sup> ):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Sv 98034:

- výchozí stanicí vlaku byla žst. Březnice, konečnou žst. Blatná;
- držitelem ŘV a HDV byly ČD.

ŘV 914.176-3 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 12541/12-V.23, vydaný DÚ dne 20. 2. 2012. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 8. 4. 2023 s platností do 8. 4. 2024 s výsledkem, že DV vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s TP uvedené řady ŽKV.

HDV 814.176-4 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 6903/12-V.22, vydaný DÚ dne 20. 2. 2012. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 8. 4. 2023 s platností do 8. 10. 2023 s výsledkem, že DV vyhovuje podmínkám provozu, na dráhách a je ve shodě s TP uvedené řady ŽKV.

HDV 814.176-4 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým rychloměrem UniControls – Tramex RE1xx, č. 1138.

Z rozboru zaznamenaných dat vyplývá:

- 8:55:23 h – rozjezd vlaku Sv 98034 z žst. Březnice;
- 8:56:17 h – na dráze 433 m dosažení rychlosti 50 km·h<sup>-1</sup>, následná jízda rychlostí v rozmezí 49 – 51 km·h<sup>-1</sup>;
- 8:57:23 h – po ujetí dráhy 910 m snížení rychlosti na 49 km·h<sup>-1</sup>, následná jízda touto rychlostí na dráze 189 m;
- 8:57:37 h – snížení rychlosti na 48 km·h<sup>-1</sup>, následná jízda touto rychlostí na dráze 199 m;
- 8:57:52 h – dosažení rychlosti 49 km·h<sup>-1</sup>, následná jízda touto rychlostí na dráze 749 m;
- 8:58:47 h – snížení rychlosti na 48 km·h<sup>-1</sup>, následná jízda touto rychlostí na dráze 235 m;
- 8:59:10 h – snížení rychlosti na 30 km·h<sup>-1</sup>, následná jízda rychlostí v rozmezí 29 – 30 km·h<sup>-1</sup> na dráze 332 m;
- 8:59:51 h – zahájení zvyšování rychlosti;
- 9:00:28 h – na dráze 414 m dosažení rychlosti 50 km·h<sup>-1</sup>, následná jízda rychlostí v rozmezí 48 – 50 km·h<sup>-1</sup>;
- 9:02:48 h – po ujetí dráhy 1921 m při rychlosti 49 km·h<sup>-1</sup> registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 2 s;

- 9:03:19 h – po ujetí dráhy 421 m při rychlosti  $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 3 s;
- 9:03:28 h – po ujetí dráhy 124 m při rychlosti  $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 2 s;
- 9:03:38 h – po ujetí dráhy 137 m při rychlosti  $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 1 s;
- 9:04:13 h – po ujetí dráhy 479 m dosažení rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , následná jízda rychlostí v rozmezí  $49 - 51 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 9:05:25 h – po ujetí dráhy 974 m při rychlosti  $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 1 s;
- 9:06:26 h – po ujetí dráhy 824 m při rychlosti  $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 2 s;
- 9:06:31 h – po ujetí dráhy 68 m při rychlosti  $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 2 s;
- 9:06:47 h – po ujetí dráhy 217 m při rychlosti  $51 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 2 s;
- 9:10:08 h – po ujetí dráhy 2770 m snížení rychlosti na  $48 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 9:10:10 h – po ujetí dráhy 26 m snížení rychlosti na  $46 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a pokles tlaku vzduchu v průběžném potrubí na 4,38 baru;
- 9:10:18 h – po ujetí dráhy 96 m snížení rychlosti na  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 9:10:40 h – po ujetí dráhy 245 m zahájení zvyšování rychlosti;
- 9:11:05 h – na dráze 321 m dosažení rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , následná jízda rychlostí v rozmezí  $49 - 51 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ;
- 9:11:51 h – po ujetí dráhy 639 m při rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 2 s;
- 9:12:33 h – po ujetí dráhy 584 m při rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 2 s;
- 9:13:15 h – po ujetí dráhy 583 m při rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 4 s;
- 9:13:29 h – po ujetí dráhy 194 m při rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 1 s;
- 9:13:43 h – po ujetí dráhy 195 m při rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 2 s;
- 9:14:28 h – po ujetí dráhy 625 m při rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 5 s;
- 9:14:30 h – po ujetí dráhy 28 m při rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrováno zavedení rychločinného brzdění;
- 9:14:31 h – po ujetí dráhy 14 m při rychlosti  $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  registrován pokles tlaku vzduchu v průběžném potrubí na 2,98 baru;

- 9:14:32 h – po ujetí dráhy 14 m při rychlosti 49 km·h<sup>-1</sup> zahájení snižování rychlosti;
- 9:14:33 h – po ujetí dráhy 13 m při rychlosti 46 km·h<sup>-1</sup> registrováno ukončení použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“);
- 9:14:35 h – po ujetí 25 m při rychlosti 41 km·h<sup>-1</sup> registrováno zavedení přídatné brzdy;
- 9:14:35 h – ve stejném čase při rychlosti 39 km·h<sup>-1</sup> došlo k zablokování dvojkolí motorové jednotky a následné jízdě smykem, další záznam ujeté dráhy je nekorektní;
- 9:14:38 h – na dráze 20 m registrován prudký pokles rychlosti z 39 km·h<sup>-1</sup> na 0 km·h<sup>-1</sup>;
- 9:14:40 h – při rychlosti 0 km·h<sup>-1</sup> registrováno použití lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 4 s (ujetá dráha 0 m);
- 9:14:42 h – při rychlosti 0 km·h<sup>-1</sup> registrováno ukončení rychločinného brzdění;
- 9:14:45 h – registrováno zvýšení tlaku vzduchu v průběžném potrubí na 3,18 baru a skokové zvýšení rychlosti na 4 km·h<sup>-1</sup>;
- 9:14:46 h – na dráze 1 m registrován pokles rychlosti z 4 km·h<sup>-1</sup> na 0 km·h<sup>-1</sup>, tj. zastavení vlaku Sv 98034 v km 15,238;
- 9:14:52 h – dosažení hodnoty tlaku vzduchu v průběžném potrubí na 4,97 baru;
- 9:14:59 h – registrace otevření dveří.

Pozn.: rozdíl registrovaného času oproti reálnému času nebyl zjištěn.

Ze záznamu registračního rychloměru HDV vyplývá, že vlakový zabezpečovač byl v činnosti a v průběhu jízdy vlaku byl strojvedoucím pravidelně obsluhován. Dále ze záznamu registračního rychloměru a také z ohledání ovládacích prvků na stanovišti strojvedoucího, provedeného bezprostředně po vzniku MU, vyplývá, že jako režim jízdy byla nastavena ARR. Jedná se o funkci řízení, která bez dalších zásahů sama udržuje strojvedoucím předvolenou rychlost. Tato regulace rychlosti ovládá tažnou sílu vozidla včetně dynamické a pneumatické brzdy soupravy vlaku. V posuzovaném úseku jízdy mezi žst. Březnice a místem vzniku MU v km 15,054 nelze proto krátkodobé dosažení rychlosti na hodnotu 51 km·h<sup>-1</sup>, po kterém bezprostředně následuje pokles na hodnotu 50 km·h<sup>-1</sup>, považovat za překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Na základě této skutečnosti lze konstatovat, že stanovená ani traťová rychlost (50 km·h<sup>-1</sup>) vlaku Sv 98034 nebyla překročena.

Ze záznamu registračního rychloměru HDV dále vyplývá, že mezi použitím lokomotivní houkačky (dávání zvukové návěsti „Pozor“) v délce 5 s registrovaným v čase 9:14:28 h bezprostředně před vznikem MU s následným zavedením rychločinného brzdění v čase 9:14:30 h po spatření zaměstnanců v provozované traťové koleji a předchozím použitím lokomotivní houkačky v délce 2 s registrovaným v čase 9:13:43 h ujel vlak Sv 98034 dráhu 625 m. Na základě tohoto zjištění a rovněž skutečnosti, že v km 14,905, tj. ve vzdálenosti 149 m před místem vzniku MU, je umístěno výstražné návěstidlo s návěstí „Pískejte“, lze konstatovat, že strojvedoucí vlaku Sv 98034 před železničním přejezdem P1329 nedal v úrovni výstražného návěstidla, tj. výstražného kolíku, s návěstí „Pískejte“ zvukovou návěst „Pozor“ (dále viz bod 4.1.1 této ZZ).

Dne 4. 10. 2023 byla odborně způsobilými osobami dopravce za přítomnosti inspektora DI provedena komisionální prohlídka technického stavu ŘV 914.176-3 a HDV 814.176-4 po MU. Při této prohlídce bylo zdokumentováno poškození ŘV a HDV a byla provedena zkouška brzdy v rychločinném režimu s výsledkem „brzda v pořádku“. Dále bylo provedeno přeměření zdvihu pístnic brzdových válců u obou náprav ŘV i HDV bez zjištěných závad a měření průměru kol.

Měřením průměru kol na styčné kružnici dvojkolí, na kterém je napojen snímač otáček rychloměru, byl zjištěn rozdíl mezi skutečným průměrem kol 828 mm a nastaveným průměrem 820 mm v rychloměru, kterým bylo vybaveno HDV 814.176-4. Poměr nastaveného a skutečného průměru kol činil 0,99034.

V Knize předávky nebyla před vznikem MU evidována žádná technická závada. Technický stav ŘV a HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem této MU a jejich poškození vzniklo jako následek jízdy smykem z důvodu zablokování dvojkolí po zavedení rychločinného brzdění.

Protože v závěrečné fázi jízdy vlaku Sv 98034 byl záznam rychlosti v závislosti na ujeté dráze a času následkem jízdy smykem motorové jednotky nekorektní a dále nebylo možné určit přesné místo rozjezdu vlaku Sv 98034 od nástupiště u 2. SK v žst. Březnice, nebylo možné prokazatelně zjistit, v jaké přesné vzdálenosti před místem MU zareagoval strojvedoucí na zaměstnance, tj. v jaké vzdálenosti před místem střetu v čase 9:14:28 h použil k jejich varování lokomotivní houkačku a následně v čase 9:14:30 h zavedl rychločinné brzdění poté, co je spatřil v provozované traťové koleji.

Na základě výše uvedeného vycházela DI z vyjádření strojvedoucího vlaku Sv 98034, který uvedl, že „*poté, co vyjel z oblouku, spatřil osoby přibližně na 50 m, postavil se, brzdil a houkal*“, tj. strojvedoucí spatřil zaměstnance přibližně v km 15,004. Po zohlednění reakční doby strojvedoucího v délce cca 2 s, kdy DV při rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  ujede dráhu cca 27 m, použil strojvedoucí lokomotivní houkačku k varování osob v km 15,031 v čase 9:14:28 h. Tato kilometrická poloha byla uvažována jako výchozí bod kilometrické polohy čela vlaku na trati, přičemž u ujeté dráhy zaznamenané registračním rychloměrem HDV vlaku Sv 98034 byla provedena korekce koeficientem 0,99034, tj. poměrem nastaveného průměru kol v rychloměru (820 mm) a skutečného průměru kol (828 mm). Z níže uvedené tabulky vyplývá, že místo rozjezdu vlaku Sv 98034 v žst. Březnice bylo v km 54,479, což odpovídá kilometrické poloze nástupiště u 2. SK v žst. Březnice. Z tabulky dále vyplývá, že hodnoty rychlosti jízdy vlaku Sv 98034 v úseku jak s přechodným omezením traťové rychlosti na  $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , tak i s trvalým omezením traťové rychlosti na  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , odpovídají s mírnými odchylkami kilometrickým polohám těchto omezení, tj. km 2,700 – 3,100 a km 11,605 – 11,805.

Tabulka č. 1:

Rychloměrový záznam		Ujetá dráha od předchozího bodu [km]		Km poloha čela vlaku	Registrovaná činnost strojvedoucího	Čas [h]
rychlost [ $\text{km}\cdot\text{h}^{-1}$ ]	dráha [km]	registrovaná	přepočteno /0,99034			
0	1380963,415			54,479	rozjezd vlaku Sv 98034 z žst. Březnice	08:55:23
43	1380963,665	0,250	0,252	54,227 = = 0,234	změna kilometráže z trati 715A na 716B	08:56:03
50	1380963,848	0,183	0,185	0,419	dosažení rychlosti $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a následná jízda v rozmezí $49 - 51 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$	08:56:17

49	1380964,758	0,910	0,919	1,338	snížení rychlosti na 49 km·h <sup>-1</sup>	08:57:23
48	1380964,947	0,189	0,191	1,529	snížení rychlosti na 48 km·h <sup>-1</sup>	08:57:37
49	1380965,146	0,199	0,201	1,729	dosažení rychlosti 49 km·h <sup>-1</sup>	08:57:52
48	1380965,895	0,749	0,756	2,486	snížení rychlosti na 48 km·h <sup>-1</sup>	08:58:47
30	1380966,130	0,235	0,237	2,723	pokles rychlosti na 30 km·h <sup>-1</sup> a následná jízda v rozmezí 29 – 30 km·h <sup>-1</sup>	08:59:10
				rychlostník „30“ km 2,700		
30	1380966,462	0,332	0,335	3,058	zahájení zvyšování rychlosti	08:59:51
				rychlostník „50“ km 3,100		
50	1380966,876	0,414	0,418	3,476	dosažení rychlosti 50 km·h <sup>-1</sup> a následná jízda v rozmezí 48 – 50 km·h <sup>-1</sup>	09:00:28
49	1380968,797	1,921	1,940	5,416	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s	09:02:48
49	1380969,218	0,421	0,425	5,841	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 3 s	09:03:19
49	1380969,342	0,124	0,125	5,966	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s	09:03:28
49	1380969,479	0,137	0,138	6,105	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 1 s	09:03:38
50	1380969,958	0,479	0,484	6,588	dosažení rychlosti 50 km·h <sup>-1</sup> a následná jízda v rozmezí 49 – 51 km·h <sup>-1</sup>	09:04:13
49	1380970,932	0,974	0,984	7,572	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 1 s	09:05:25
49	1380971,756	0,824	0,832	8,404	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s	09:06:26
49	1380971,824	0,068	0,069	8,473	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s	09:06:31
51	1380972,041	0,217	0,219	8,692	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s	09:06:47
48	1380974,811	2,770	2,797	11,489	snížení rychlosti na 48 km·h <sup>-1</sup>	09:10:08
46	1380974,837	0,026	0,026	11,515	snížení rychlosti na 46 km·h <sup>-1</sup> a pokles tlaku v průběžném potrubí na 4,38 baru	09:10:10
40	1380974,933	0,096	0,097	11,612	snížení rychlosti na 40 km·h <sup>-1</sup>	09:10:18
				rychlostník „40“ km 11,605		
41	1380975,178	0,245	0,247	11,859	rychlostník zahájení zvyšování rychlosti	09:10:40
				rychlostník „50“ km 11,805		
50	1380975,499	0,321	0,324	12,183	dosažení rychlosti 50 km·h <sup>-1</sup> a následná jízda v rozmezí 49 – 51 km·h <sup>-1</sup>	09:11:05
50	1380976,138	0,639	0,645	12,829	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s	09:11:51
50	1380976,722	0,584	0,590	13,418	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s	09:12:33
50	1380977,305	0,583	0,589	14,007	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 4 s	09:13:15
50	1380977,499	0,194	0,196	14,203	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 1 s	09:13:29
50	1380977,694	0,195	0,197	14,400	dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 2 s	09:13:43
50	1380978,319	0,625	0,631	15,031	začátek dávání zvukové návěsti „Pozor“	09:14:28
50	1380978,347	0,028	0,028	15,059	zavedení rychločinného brzdění	09:14:30



49	1380978,361	0,014	0,014	15,073	pokles tlaku v průběžném potrubí na 2,98 baru	09:14:31
49	1380978,375	0,014	0,014	15,087	zahájení snižování rychlosti	09:14:32
46	1380978,388	0,013	0,013	15,101	ukončení dávání zvukové návěsti „Pozor“	09:14:33
41	1380978,413	0,025	0,025	15,126	zavedení přídatné brzdy	09:14:35
39	1380978,413	0,000	0,000	15,126	začátek jízdy smykem po zablokování dvojkolí – <b>následný záznam ujeté dráhy a rychlosti je nekorektní</b>	09:14:35
0	1380978,433	<b>0,020</b>			prudký pokles rychlosti na 0 km·h <sup>-1</sup>	09:14:38
0	1380978,433	<b>0,000</b>			dávání zvukové návěsti „Pozor“ v délce 4 s	09:14:40
0	1380978,433	<b>0,000</b>			ukončení rychločinného brzdění	09:14:42
4	1380978,433	<b>0,000</b>			zvýšení tlaku v průběžném potrubí na 3,18 baru a skokové navýšení rychlosti na 4 km·h <sup>-1</sup>	09:14:45
0	1380978,434	<b>0,001</b>			zastavení vlaku Sv 98034	09:14:46
0	1380978,434	<b>0,000</b>		<b>15,147*</b> 15,238	dosažení hodnoty tlaku vzduchu v průběžném potrubí na 4,97 baru;	09:14:52
0	1380978,434	<b>0,000</b>			registrace otevření dveří.	09:14:59

\* Z důvodu jízdy vlaku Sv 98034 smykem a s tím souvisejícího nekorektního záznamu ujeté dráhy je v tabulce uvedena kilometrická poloha čela vlaku po jeho zastavení odlišná od skutečné kilometrické polohy čela vlaku naměřené bezprostředně po vzniku MU, tj. km 15,238.

DI ve spolupráci se zástupci provozovatele dráhy a dopravce provedla dne 31. 10. 2023 zjištění hlučnosti rázového motorového utahováku VESSEL GT-3500GE za účelem ověření, zda je při zapnutém chodu utahováku možné slyšet dávání zvukové návěsti „Pozor“. Strojvedoucí vlaku (motorová jednotka ve složení HDV a ŘV stejné řady jako u vlaku Sv 98034) dával jak v úrovni výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“ v km 14,905 v délce 2 s, tak i dále opakovaně až cca do km 15,010 zvukovou návěst „Pozor“ střídavě lokomotivní píšťalou a houkačkou. Bylo zjištěno, že dávání zvukové návěsti „Pozor“ lokomotivní píšťalou v úrovni výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“ v km 14,905 nebylo možné vůbec slyšet a následně zvuková návěst „Pozor“ dávána lokomotivní houkačkou od cca km 14,955 v délce 1,5 s byla rovněž neslyšitelná.

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Žst. Bělčice a Blatná leží na železniční dráze regionální v km 11,757, resp. v km 22,108, jednokolejná trati Břežnice – Strakonice.

Trať Břežnice – Strakonice je ve směru jízdy vlaku Sv 98034 vedena:

- od km 14,048 do km 14,088 v přechodnici složeného levostranného oblouku a ve spádu 16,70 ‰;
- od km 14,088 do km 14,644 ve složeném levostranném oblouku bez mezilehlých přechodnic o poloměrech 390 m, 410 m a 395 m, ve spádu 16,70 ‰ od km 14,088 do km 14,469 a od km 14,469 ve spádu 16,40 ‰;
- od km 14,644 do km 14,684 v přechodnici složeného levostranného oblouku a ve spádu 16,40 ‰;
- od km 14,684 do km 14,788 v přímém směru a ve spádu 16,40 ‰;

- od km 14,788 do km 14,838 v přechodnici pravostranného oblouku a ve spádu 16,40 ‰;
- od km 14,838 do km 15,243, tj. včetně místa vzniku MU v km 15,054, v pravostranném oblouku o poloměru 200 m, ve spádu 16,40 ‰ od km 14,838 do km 14,996 a od km 14,996 do km 15,201 ve spádu 14,10 ‰.

Železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru S49 (49 E1), dřevěnými pražci s upevněním rozponovými svěrkami. Traťová rychlost je dle dokumentace provozovatele dráhy od km 11,865 až do km 21,930, tj. včetně místa vzniku MU, stanovena na hodnotu 50 km·h<sup>-1</sup>.

Žst. Březnice je vybavena SZZ typu ESA 11 s distribuovanými panely EIP s řídicí úrovní pro žst. Čížová, Vráž u Písku, Čimelice a Mirovice. Volnost kolejových a výhybkových úseků vyhodnocují počítačové body počítačů náprav Frauscher AZF. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zabezpečovací zařízení 3. kategorie. SZZ je ovládáno z dispečerského pracoviště v dopravní kanceláři žst. Březnice.

SZZ 3. kategorie typu ESA 11 v žst. Březnice má platný Průkaz způsobilosti UTZ, ev. č.: PZ 1312/09-E.49, vydaný DÚ dne 16. 6. 2009, s platností na dobu neurčitou. Jedná se o elektrické zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Poslední prohlídka a zkouška UTZ byla na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. 04/2019 – LP provedena dne 11. 4. 2019 se závěrem: „*Prohlédnuté a přezkoušené zabezpečovací zařízení uvedené v tomto protokolu nadále plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a je provozně způsobilé.*“

Revize elektrického zařízení byla na základě Zprávy o pravidelné revizi elektrického určeného technického zařízení č. 017/19-KP provedena ve dnech 28. 4. 2019 až 7. 5. 2019 se závěrem: „*Zařízení je z hlediska bezpečnosti osob a majetku před vlivy nebezpečného dotykového napětí způsobilé provozu dle čl. 6.1.2 ČSN 33 1500 a § 5 odst. 3 vyhlášky č. 100/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů.*“

Poslední komplexní prohlídka zabezpečovacího zařízení byla na základě Zápisu z komplexní prohlídky sdělovacího a zabezpečovacího zařízení č. 127/02-1SZT provedena dne 11. 4. 2019 se závěrem: „*Kontrolované staniční zabezpečovací zařízení nevykazuje závady, je v dobrém, udržovaném stavu a umožňuje bezpečné provozování drážní dopravy.*“

Rozborem staženého archivu dat z technologického počítače SZZ žst. Březnice bylo zjištěno:

- 8:54:27 h – vznik vlaku Sv 98034;
- 8:55:19 h – postavena vlaková cesta od odjezdového návěstidla L2 žst. Březnice ve směru žst. Bělčice pro vlak Sv 98034. Na odjezdovém návěstidle L2 svítí návěst dovolující jízdu vlaku;
- 8:55:53 h – obsazení kolejového úseku V16 – V17 jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB21 v km 54,325;
- 8:55:55 h – změna návěsti na odjezdovém návěstidle L2 na „Stůj“;

- 8:55:56 h – uvolnění kolejového úseku 2K jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB21 v km 54,325 (uvolnění SK č. 2 žst. Březnice);
- 8:56:08 h – obsazení kolejového úseku BSKa jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB27 v km 54,188 (= km 0,273);
- 8:56:10 h – obsazení kolejového úseku BSKb jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB29 v km 54,166 (= km 0,295);
- 8:56:24 h – obsazení kolejového úseku T1 jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB32 v km 0,480;
- 8:57:03 h – obsazení kolejového úseku T2 jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB34 v km 1,052.

Pozn.:

- rozdíl registrovaného času před reálným časem činil -33 s;
- v km 54,227 trati Březnice – Strakonice dochází ke změně kilometráže na 0,273.

Z rozboru zaznamenaných dat vyplývá, že zabezpečovací zařízení vykazovalo před vznikem MU a v době jejího vzniku normální činnost a že jeho technický stav a způsob obsluhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU. Jízda vlaku Sv 98034 byla povolena zabezpečovacím zařízením.

Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ žst. Březnice vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba byly prováděny v předepsaných intervalech a dne 3. 10. 2023 nebyla evidována žádná porucha.

Žst. Blatná je vybavena SZZ typu ESA 11 s EIP, PMI a LEA (ESA 51) s decentralizovanými panely EIP (s řídicí úrovní JOP pro žst. Bělčice, Kasejovice, Sedlice a Radomyšl). Přilehlý jednokolejný mezistaniční úsek Blatná – Bělčice je vybaven TZZ typu AH ESA-04 (H) bez oddílových návěstidel, volnost kolejových úseků vyhodnocují počítače náprav. TZZ mezistaničního úseku Blatná – Bělčice je integrováno do SZZ žst. Blatná. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zabezpečovací zařízení (SZZ i TZZ) 3. kategorie. SZZ je ovládáno z JOP dopravní kanceláře žst. Blatná, z kterého je rovněž dálkově ovládáno zabezpečovací zařízení v žst. Bělčice, Kasejovice, Sedlice a Radomyšl.

SZZ 3. kategorie typu ESA 51 v žst. Blatná má platný Průkaz způsobilosti UTZ, ev. č.: PZ 0757/21-E.48, vydaný DÚ dne 14. 12. 2021, s platností na dobu neurčitou. Jedná se o elektrické zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. Poslední prohlídka a zkouška UTZ byla na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. 290/2022/02-RE provedena dne 30. 11. 2022 se závěrem: „*Určené technické zařízení, které bylo předmětem technické prohlídky a zkoušky, je provedeno podle předložené technické dokumentace. Na základě předložených dokladů, provedené technické prohlídky a zkoušky v rozsahu uvedeném v tomto protokolu, splňuje výše uvedené UTZ technickou způsobilost a bezpečnost. Zařízení je způsobilé k uvedení do provozu podle § 47 zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.*“

Revize (výchozí) elektrického zařízení byla na základě Zprávy o revizi elektrického zařízení č. 12SZZ-12-2021 provedena ve dnech 25. 11. 2021 až 1. 12. 2021 se závěrem: „*Revidované zabezpečovací zařízení je v rozsahu této revize schopné bezpečného*

*provozu a provozní způsobilosti dle § 5 odst. 2 vyhlášky č. 100/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů.“*

Rozborem staženého archivu dat z diagnostického lokálního systému zabezpečovacího zařízení mezistaničního úseku Bělčice – Blatná bylo zjištěno:

- 8:55:30 h – postavena vlaková cesta od vjezdového návěstidla L žst. Bělčice a dále od odjezdového návěstidla L1 žst. Bělčice ve směru žst. Blatná (průjezd žst. Bělčice) pro vlak Sv 98034. Na vjezdovém návěstidle L a odjezdovém návěstidle L1 svítí návěst dovolující jízdu vlaku;
- 9:09:34 h – obsazení kolejového úseku LK jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB1 v km 11,025;
- 9:09:36 h – změna návěsti na vjezdovém návěstidle L na „Stůj“;
- 9:10:18 h – obsazení kolejového úseku V1 jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB2 v km 11,605;
- 9:10:23 h – obsazení kolejového úseku 1K jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB5 v km 11,657;
- 9:10:33 h – obsazení kolejového úseku V3 jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB7 v km 11,783;
- 9:10:34 h – změna návěsti na odjezdovém návěstidle L1 na „Stůj“;
- 9:10:38 h – obsazení kolejového úseku SKa jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB9 v km 11,830;
- 9:10:48 h – obsazení kolejového úseku SKb jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB11 v km 11,954;
- 9:11:21 h – obsazení kolejového úseku T1 jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB13 v km 12,390;
- 9:11:43 h – obsazení kolejového úseku T2 jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB14 v km 12,695;
- 9:12:28 h – obsazení kolejového úseku T3 jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB15 v km 13,330.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem činil -43 s.

Z rozboru zaznamenaných dat vyplývá, že zabezpečovací zařízení vykazovalo před vznikem MU a v době jejího vzniku normální činnost a že jeho technický stav a způsob obsluhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU. Jízda vlaku Sv 98034 byla povolena zabezpečovacím zařízením a nedošlo k žádným mimořádnostem. Ve sledované oblasti nebyl zaveden žádný varovný štítek.

Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ žst. Blatná, resp. TZZ mezistaničního úseku Bělčice – Blatná, vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba byly prováděny v předepsaných intervalech a dne 3. 10. 2023 nebyla evidována žádná porucha.

Rozborem staženého archivu dat z diagnostického lokálního systému zabezpečovacího zařízení mezistaničního úseku Bělčice – Blatná bylo dále zjištěno:

- 9:09:43 h – začátek výstrahy na přejezdovém zabezpečovacím zařízení ŽP P1322 v km 11,852 obsazením kolejového úseku LK jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB1 v km 11,025;
- 9:10:36 h – ŽP P1322 v km 11,852 uzavřen;
- 9:11:05 h – konec výstrahy na přejezdovém zabezpečovacím zařízení ŽP P1322 v km 11,852 uvolněním kolejového úseku SKa jízdou vlaku Sv 98034 ovlivněním počítače náprav BPB12 v km 11,971.

Pozn.: rozdíl registrovaného času před reálným časem činil -43 s.

Z rozboru zaznamenaných dat vyplývá, že přejezdové zabezpečovací zařízení vykazovalo před vznikem MU a v době jejího vzniku normální činnost a že jeho technický stav a způsob obsluhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU. Vlak Sv 98034 měl postavenou vlakovou cestu přes ŽP P1322. Pro vyhodnocení přítomnosti kolejového vozidla jsou použity počítače náprav typu ACS 2000 Frauscher umístěné v žst. Bělčice.

### 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:

- výpravčí žst. Blatná – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 3. 10. 2023 v 8:57 h ji strojvedoucí (pozn. DI: vlaku Sv 98034) telefonicky oznámil, že veze na výměnu motorovou jednotku do depa (pozn. DI: strojní stanice) v Blatné;
  - od rána věděla, že ve směru žst. Bělčice odešel obchůzkář;
  - o jiných zaměstnancích ST vykonávajících své pracovní povinnosti v úseku žst. Bělčice – žst. Blatná žádné informace neměla, nikdo ji žádné informace nesdělil, ani nepředal bezpečnostní štítek;
  - v 9:18 h ji strojvedoucí vlaku Sv 98034 oznámil, že pravděpodobně srazil obchůzkáře v km 15,100;
- výpravčí žst. Blatná – Úřední záznamy o podaném vysvětlení PČR a Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - dne 3. 10. 2023 byla v zaměstnání, chodí na 6:00 h a končí v 17:00 h;
  - ráno po předání směny přišli kolem 6:15 h do dopravní kanceláře 2 obchůzkáři, jeden šel směrem na Bělčice a druhý směrem na Kasejovice, a dala jim razítko a podpis do služební knížky;
  - kolem 8:00 h jel manipulační vlak, který posunoval nejdříve v žst. Blatná a v době nehody, domnívala se, v žst. Radomyšl;

- poté ji volal regionální dispečer, pravděpodobně z Českých Budějovic, že se poveze hnací vozidlo na výměnu z žst. Březnice do žst. Blatná, to bylo v době, kdy odešli obchůzkáři;
- o vypravení vlaku (pozn. DI: vlak Sv 98034) byla informována, provozní dispečer zanesl trasu a výpravčí žst. Březnice ji prostřednictvím počítače oznámil předvídaný odjezd, v kolik vlak odjede z žst. Březnice;
- ona tu informaci potvrdila, dala výpravčímu souhlas a vlak poté odjel;
- následně ji volal strojvedoucí vlaku Sv 98034, pravděpodobně na služební mobilní telefon, když už byl na trati, a domlouvali se na postupu výměny hnacího vozidla;
- kolem 9. h probíhal posun s manipulačním vlakem v žst. Radomyšl a v tu dobu ji zvonil telefon se záznamníkem (pevná linka bez displeje);
- volal ji strojvedoucí vlaku Sv 98034, že asi srazil obchůzkáře;
- zeptala se ho, zda volal záchranku, odpověděl, že ne, že se tam jde podívat;
- volal na nahrávaný telefon, ale záznam hovorů automaticky nefungoval;
- teprve, když vyhodnotí, že by se měl hovor nahrávat, sdělí volajícímu, že to pokládá a že má zavolat znovu;
- když to opět zvoní, zmáčkne tlačítko na telefonu, a hovor se poté nahrává;
- v tomto případě strojvedoucímu ale neřikala, aby volal znovu, protože se jednalo o zranění a nebyl čas volat znovu;
- strojvedoucí ji oznámil, kde se to stalo, a podle toho volala záchranku, bylo to kolem 9:10 h – 9:15 h a dále událost ohlásila podle Ohlašovacího rozvrhu;
- myslela si, že se jedná o obchůzkáře, který šel tím směrem, a proto volala záchranku pro jednu osobu;
- teprve po 20 minutách byla informována, že byly sraženy čtyři osoby;
- že se jednalo o zaměstnance provozovatele dráhy SŽ, nevěděla, myslela si, že se jednalo o houbaře;
- o tom, že jsou na trati nějaké jiné osoby než obchůzkář, nevěděla, nikdo ji nic nehlásil;
- správný postup dle předpisů v případě, že se na trati provádí nějaké práce, je, že vedoucí osoba, v tomto případě vedoucí skupiny čtyř zaměstnanců, kteří na trati prováděli práce, by měl telefonicky zavolat výpravčí žst. Blatná na telefon se záznamníkem, na který se veškeré telefonické hovory nahrávají pro případ zpětné vazby pro kontrolu;
- v případě nefunkčnosti nebo voláním jiným způsobem, který není obvyklý (vysílačka nebo jiný telefon), se provede o této zprávě ruční zápis do speciální knihy (pozn. DI: Telefonní zápisník pro dokumentaci sjednaných podmínek práce na zařízení);
- v tomto případě nebyl uskutečněn žádný telefonický hovor o tom, že se na trati budou provádět práce;

- pracovník by se měl ohlásit, že tam něco dělá, měl by oznámit, v jakém úseku pracuje a na jakém kilometru, určí si i dobu, kdy má být vyrozuměn o jízdě vlaku, aby měl čas vyklidit místo na trati;
- vedoucí pracovní skupiny by v žádném případě nevolal do žst. Březnice, protože ta část trati (pozn. DI: mezistaniční úsek Bělčice – Blatná) je řízená z žst. Blatná a výpravčí tuto informaci předává výpravčímu žst. Březnice, který vyrozumí strojvedoucího o prováděných pracích nebo o jiném nebezpečí na trati, po které pojedí;
- když jdou zaměstnanci na vizuální kontrolu a nejsou v kolejišti, tak se hlásit nemusí, pokud jdou po kolejišti, hlásit se musí;
- když jde na trať více zaměstnanců, vedoucí prací má povinnost se hlásit, o složení pracovní skupiny není informována;
- předchozí vlak odjel z žst. Březnice v 7:09 h dle jízdního řádu a do žst. Blatná přijel v 7:45 h;
- další vlak měl odjíždět z žst. Březnice v 10:12 h;
- o skutečnosti, že dne 3. 10. 2023 pojedí předmětný vlak (pozn. DI: vlak Sv 98034) z žst. Březnice do žst. Blatná, byla informována dispečinkem a následně rovněž telefonicky strojvedoucím (pozn. DI: strojvedoucím vlaku Sv 98034);
- na otázku, zda věděla, kdo byl vedoucí prací, odpověděla, že ne;
- na otázku, zda v případě na MU zúčastněné pracovní skupiny ji v minulosti hlásili práce na trati, odpověděla, že:
  - ano, z její praxe vrchní mistr tratí to občas hlásil, ptal se tedy, jestli pojedí nějaký vlak a jak dlouho tam nepojede žádné DV;
  - v případě, že nepožadují hlídání, tak se to nikam nezapisuje;
  - pokud by tam chtěli něco dělat a chtěli hlídání, zavede se bezpečnostní štítek;
  - na to je zaveden sešit a píše se to ručně, v ten den ji nikdo nevolal;
- na otázku, jak často vypravuje mimořádný vlak, odpověděla, že:
  - je to nárazové, nákladní vlaky jezdí jen směrem od Březnice do Bělčic;
  - na této trati jezdí převážně vlaky přepravující osoby;
- výpravčí žst. Březnice – Zápis se zaměstnancem a Záznam o podaném vysvětlení DI:
  - dne 3. 10. 2023 nastoupil na směnu v 5:40 h jako výpravčí žst. Březnice Jih, směna probíhala v pořádku;
  - po příjezdu vlaku Os 7904 z žst. Beroun mu strojvedoucí oznámil, že potřebuje vyměnit motorovou jednotku (hnací vozidlo) a potřebuje do depa v Blatné;
  - následně čekal na trasu (pozn. DI: zavedení) soupravového vlaku do depa v Blatné;

- zavolał výpravčí žst. Blatná informaci o tom, že pojedou souprava do depa v Blatné;
- poté, co přes provozní aplikaci GTN přišla přidělená trasa, napsal na papír číslo vlaku a osobně jej předal strojvedoucímu;
- dále řekl strojvedoucímu informaci o pomalé jízdě, který ji potvrdil slovy, že o ní ví, že je tam dlouhodobě;
- poté strojvedoucí odešel z dopravní kanceláře;
- po zavedení vlaku (pozn. DI: vlak Sv 98034) do systémů postavil odjezdovou vlakovou cestu ve směru do žst. Bělčice;
- o práci v traťovém úseku mezi žst. Březnice a žst. Blatná nevěděl, nikdo jej neinformoval;
- výpravčí žst. Blatná jej informovala o tom, že soupravový vlak pravděpodobně srazil obchůzkáře, více informací se nedozvěděl;
- pracovník údržby a oprav tratí (v zácviķu) – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - dne 2. 10. 2023 absolvoval v Plzni u svého nového zaměstnavatele školení;
  - dne 3. 10. 2023 se před 6:00 h dostavil do zaměstnání v Blatné, kde si vyzkoušel pracovní montérky a nahlásil jejich velikost;
  - převlékl se do montérek se žlutými nášivkami u kolen z minulého zaměstnání;
  - vrchní mistr tratí, mistr tratí a pracovník údržby a oprav tratí nakládali do dodávky pracovní věci, a proto jim pomáhal;
  - o tom, že vrchní mistr tratí a mistr tratí jsou vedoucími, se dozvěděl při jejich seznamování;
  - přivítali se a bylo mu řečeno, že se pojedou podívat na místo, kde budou dělat, chtěli mu ukázat, co a jak se to bude dělat;
  - měli stroj, se kterým měli opravovat kolejnice, byl to utahovák;
  - protože ale nefungoval, mistr tratí a pracovník údržby a oprav tratí jeli pro motorový utahovák s benzinovým motorem;
  - když se vrátili se strojem, chvíli s ním pracovali, byl hlučnější;
  - dál si nic nepamatoval, pouze slyšel, když ho hasiči vyřezávali z křoví a někdo na něj mluvil;
  - útržkovitě si vybavoval transport vrtulníkem, poté se probudil za dva dny v nemocnici;
  - nedostal žádný pracovní úkol, měl se pouze dívat a případně pomoci s prací;
  - výstražnou vestu na sobě neměl, na hlavě měl oranžovou helmu;
- na otázku, kdy nastoupil do zaměstnání, odpověděl, že:
  - do zaměstnání nastoupil dne 2. 10. 2023, to byl na školení, a potom 3. 10. 2023 k výkonu práce;



- pracovní oděv v novém zaměstnání měl objednan, protože se na konkrétního pracovníka objednává na míru;
- v šatně s ním byl kolega, který jako obchůzkář má na starost kontrolu kolejí;
- o tom, kam kdo konkrétně půjde, se nebavili;
- na otázku, zda byl dne 3. 10. 2023 ráno při nástupu na směnu prokazatelně poučen o všech mimořádnostech a upozorněn na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy, odpověděl, že:
  - na středisku něco podepisoval a poté mu v autě vrchní mistr tratí a mistr tratí říkali, co se bude dělat;
  - poslouchal oba, neznal ani jednoho, oba byli vedoucí;
  - když dne 3. 10. 2023 nastoupil do zaměstnání, seděli oba (pozn. DI: vrchní mistr tratí a mistr tratí) v kanceláři s vedoucím provozního střediska;
  - výstražnou vestu neměl, protože mu ji objednávali, měl troje rukavice, jedny na ruce a dvoje záložní, měl helmu bez sluchátek, špunty do uší nedostal;
- na otázku, kdo dne 3. 10. 2023 přiděloval pracovní úkoly a zda to bylo provedeno ústně nebo písemně, odpověděl, že:
  - bylo mu řečeno pouze kam pojedou, oni se patrně nejdříve domlouvají v kanceláři;
  - když přijeli na místo (pozn. DI: ŽP P1329), řekli mu, co budou dělat;
  - ráno něco podepisoval, byl tam kolega (pozn. DI: četař) a ještě pracovník údržby a oprav tratí, dále kolega, co jezdí s mašinou (pozn. DI: pracovník infrastruktury s licenci strojvedoucího), a jeden obchůzkář;
  - něco podepsal, protože ale nebyl čas, nepročítal to;
  - do práce přišel před šestou, asi v 5:55 h, zkoušel montérky a pak se převlékal do svých montérek;
- na otázku, jaké konkrétní pracovní úkoly – činnosti dostal přidělené a v jakém úseku tratí, odpověděl, že:
  - měl sledovat, aby viděl, jak se to dělá;
  - nebyl seznámen s konkrétním místem, stejně by nevěděl, kde to je;
  - žádná rizika mu nebyla sdělena;
  - odjížděli kolem sedmé hodiny (pozn. DI: z Blatné), jeli dodávkovým automobilem, řídil mistr tratí a spolujezdec vepředu byl vrchní mistr tratí;
  - seděl vzadu s pracovníkem údržby a oprav tratí, nikdo jiný s nimi nejel;
  - na úložné ploše auta byly klíče, aku utahovák, přístroj na měření rozchodu kolejnic a nějaké stahovákky na koleje;
  - na místě nejprve vytáhli z auta přístroj na kontrolu rozchodu kolejí;
  - mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí označili místo k opravě podle záznamů, které měl vrchní mistr tratí na papíru;

- bylo mu řečeno, že je to kvůli tomu, aby nevykoležil vlak;
- měřili a poté chtěli opravovat, šli k autu, vzali stahováky a aku vrtačku (pozn. DI: aku utahovák), ta byla ale slabá;
- mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí jeli proto do Blatné pro motorový utahovák a on s vrchním mistrem tratí zůstal na místě;
- vrchní mistr tratí mu v tu dobu ukazoval postup jejich prací;
- v době prací měl na sobě své oblečení, rukavice a helmu;
- ostatní pracovníci měli oranžové oblečení s reflexními prvky, které měli od zaměstnavatele, zda měli helmy, si nepamatoval;
- vrchní mistr tratí mu říkal, jak práce probíhají, v tu dobu tam neměl jet žádný vlak;
- na otázku, kdy přibližně přijeli k železničnímu přejezdu P1329, odpověděl, že:
  - na místo přijeli asi tak kolem půl osmé, zastavili u železničního přejezdu (pozn. DI: ŽP P1329), protože tam byla cesta, zastavili hned na louce, jeli od obce Bělčice;
  - vzali nářadí a šli směrem k lesu, pohybovali se na začátku lesa a poté směrem zpět;
  - kolegové to tam znali, nejprve šli k lesu a cestou zpět kontrolovali trať, dělali značky křídou na pražcích;
  - vrchní mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí označovali špatnou rozteč nebo když byly povoleny šrouby;
  - poté šli pro nářadí, stahováky a aku utahovák;
  - rozchodkou měřil mistr tratí a se stahováky pracoval mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí;
  - pomáhal jim s nářadím a měl se dívat, jak se to dělá, byl tam teprve 3 hodiny;
  - rozchodku měl mistr tratí, utahovák obsluhoval jeden nebo dva kolegové, více určitě ne;
  - mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí jeli do Blatné pro motorový utahovák a poté, co přivezli motorový utahovák, přinesli jej na místo, které začínalo na kraji lesa;
  - utahovák byl hlučný, utáhli pár šroubů, u utahováku byl hlavně pracovník údržby a oprav tratí a mistr tratí;
  - poté, co mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí utáhli asi dva šrouby, vyzkoušel si také sám jeden šroub;
  - již si nepamatoval, na které straně to bylo, mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí stáli uprostřed kolejí;
  - bylo to na místě střetu, vrchní mistr tratí stál naproti němu na druhé straně, on stál na levé straně vně koleje na pražci a nevěděl, kam jej vlak odhodil, vnímal až, jak jej vyřezávali;

- na otázku, zda až do okamžiku, který si vybavoval, pracoval kolega s utahovákem, tj. zda v okamžiku mimořádné události byl motorový utahovák zapnutý, odpověděl, že:
  - pamatoval si pár šroubů a pak už nic;
  - že došlo ke střetu, mu bylo řečeno dodatečně;
- na otázku, zda byl dne 3. 10. 2023 vybaven výstražným oděvem – zda měl v kolejišti na sobě výstražnou vestu, odpověděl, že:
  - výstražnou vestu neměl, pracovní oděv měl objednaný;
  - sluchátka v uších neměl, nic neslyšel, jinak by uskočil;
  - vlak neviděl a ani neslyšel;
- na otázku, zda v průběhu toho, co odjížděli na místo, komunikoval někdo z kolegů s někým až do doby střetu, odpověděl, že ne;
- na otázku, zda se někdo z kolegů bavil o tom, zda tam měl jet vlak, odpověděl, že:
  - když přijeli na místo, jel akorát vlak z Blatné do Bělčic;
  - seděli v autě, vlak projel a někdo vepředu řekl: „*Ted' máme tři hodiny, než pojedete zpátky.*“;
  - kdo to řekl, nevěděl, díval se do mobilu;
- na otázku, zda na místě viděl někoho jiného, odpověděl, že na druhé straně za kolejemi v dálce někdo byl, možná sekal trávu;
- pracovník údržby a oprav tratí (v závěru) – Zápis se zaměstnancem (nad rámec již výše uvedeného):
  - dne 3. 10. 2023 po příchodu do zaměstnání na TO Blatná v cca 5:50 h obdržel od zpracovatelky TO Blatná informaci, že mu bude přiděleno oblečení, a proto si jej zkoušel od spolupracovníka kvůli vyhovující velikosti, kterou následně nahlásil zpracovatelce;
  - poté ve čtyřech osobách nakládali materiál do služebního automobilu a jeli do Bělčic koupit si svačinu;
  - poté, co mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí odjeli na TO Blatná pro něco silnějšího, on s vrchním mistrem tratí zůstal na místě mimo kolej a vrchní mistr tratí mu vysvětloval způsob provedení zamýšlené opravy rozchodu koleje;
  - po návratu mistra tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí se silnějším motorovým prostředkem na povolování a utahování šroubů a matek započali s opravami rozchodu koleje na několika místech opět ve směru od železničního přejezdu (pozn. DI: ŽP P1329) na Bělčice;
  - to je vše, co si pamatoval;
  - na otázku, jak probíhalo poučení o bezpečnosti práce před nastoupením na směnu, odpověděl, že poučení proběhlo pouze od vrchního mistra tratí a mistra tratí až na pracovním místě u železničního přejezdu, a to formou, aby koukal, jak se co dělá;

- na otázku, zda podepisoval poučení o bezpečnosti práce před započítím směny, odpověděl, že si nevzpomíná;
- na otázku, zda mu bylo oznámeno, kdo byl určen vedoucím práce na místě zamýšlených oprav na traťové koleji, odpověděl, že vedoucím práce byl mistr tratí a vrchní mistr tratí;
- na otázku, zda byl přítomen zadání práce a určení vedoucího prací od vedoucího PS TO Blatná k mistrovi tratí a vrchnímu mistrovi tratí, odpověděl, že nebyl;
- strojvedoucí vlaku Sv 98034 – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 3. 10. 2023 nastoupil na směnu včas a odpočatý, cítil se zdrav a nepociťoval stres;
  - vezl vlak z žst. Beroun do žst. Březnice (pozn. DI: vlak Os 7904);
  - na vozidle 814.176-3 se objevila porucha (závada na komunikační lince vozidla), a proto situaci ohlásil dispečerovi;
  - závadu se posléze podařilo odstranit, v žst. Březnice se však závada objevila znovu;
  - zažádal o výměnu hnacího vozidla, s regionálním dispečerem ČD bylo domluveno, že se hnací vozidlo odveze do žst. Blatná jako vlak Sv 98034;
  - při jízdě vlaku (pozn. DI: vlak Sv 98034) se stále objevovaly poruchy, během jízdy řešil technickou závadu na monitoru a při tom sledoval trať;
  - po vyjetí z pravotočivého oblouku uviděl na krátkou vzdálenost osoby;
  - ihned zavedl rychločinné brzdění, pro krátkou vzdálenost však již nestihl střetu zabránit;
  - začátek oblouku se nacházel v lesním porostu a nebyla tam dobrá viditelnost;
  - informaci ihned ohlásil dle Ohlašovacího rozvrhu a okamžitě se pokoušel osobám podat první pomoc;
  - na otázku, zda byl pro jízdu vlaku Sv 98034 zpraven rozkazy výpravčím žst. Březnice, odpověděl, že nedostal žádný rozkaz a nevěděl, že se na trati mají pohybovat osoby;
  - na otázku, na jakou vzdálenost přibližně spatřil osoby v kolejišti, odpověděl, že možná na 50 m;
  - na otázku, kde se nacházely osoby, zda vně (vlevo, vpravo) nebo uvnitř kolejnicových pásů a na jakou vzdálenost od sebe, odpověděl, že mezi kolejnicovými pásy si vybavoval pouze jednu osobu a u zbytku osob si nebyl jistý;
  - na otázku, zda osoby reagovaly a pokud ano, jakým způsobem, a to případně již předem nebo až na jím dávanou zvukovou návěst „Pozor“, odpověděl, že si nebyl vědom jejich reakce a nevybavoval si ani, zda návěst „Pozor“ stačil dát, či nikoli;

- strojvedoucí vlaku Sv 98034 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR (nad rámec již výše uvedeného):
  - v průběhu jízdy do Březnice začal vlak vykazovat různé poruchy, které řešil se strojmistrem a provozním dispečerem v Plzni, který rozhodl, že se souprava vymění;
  - neotevíraly se dveře, motor se samovolně vypínal, poté se k tomu přidaly vysoké teploty převodovky, porucha alternátoru a jiné, které si již nepamatoval;
  - po dojetí do Březnice motor vypnul a musel otevřít dveře vystupujícím;
  - provozní dispečer mu zavolal, že odveze soupravu do Blatné a že přijde číslo vlaku, pod kterým pojedí z Březnice do Blatné;
  - poté, co byl informován, že číslo vlaku, které měl na tabletu, již přišlo, výpravčí (pozn. DI: výpravčí žst. Březnice) povolil jeho jízdu návěstidly, nastartoval a odjel;
  - o žádných mimořádnostech, pracích a pracovních místech v provozované koleji v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná nebyl informován;
  - v průběhu jízdy vlaku Sv 98034 z žst. Březnice probíhala jízda standardně s tím, že na displeji občas naskočila nějaká porucha, přes Bělčice byla rychlost 40 km/h a poté 50 km/h až do Blatné;
  - vlaková souprava nemohla jet rychleji než 50 km/h, má něco jako tempomat (pozn. DI: ARR);
  - projížděl porostem, kde je návěst pozor (pozn. DI: výstražné návěstidlo s návěstí „Pozor“), kde by měl mezi návěstidlem a železničním přejezdem třikrát houkat, pokud ale na přejezd vidí, tak jen jednou;
  - poté, co vyjel z oblouku, spatřil přibližně na 50 m osoby, postavil se, brzdil a houkal;
  - hlavně si pamatoval kluka, jeho oranžovou vestu, měl dojem, že stáli, tři na straně u levé kolejnice a jeden u pravé ve směru jízdy vlaku;
  - nepostřehl, že tam měli nějaký stroj, zjistil to až potom;
  - zda osoby reagovaly na přijíždějící vlak a na zvukovou návěst „Pozor“, nedovedl říct, bylo to rychlé;
  - pokud by byl upozorněn na to, že v tomto úseku probíhají nějaké práce, byl by zpraven písemným rozkazem, ve kterém by byla uvedena kilometrická poloha, kde se provádějí práce a může tam být případně snížená rychlost;
  - poté, co vlak zastavil, vzal mobilní telefon, běžel na místo střetu a cestou volal výpravčí do Blatné a nahlásil ji nehodu;
  - volal z mobilního telefonu, protože nevěděl, zda je vysílačka v HDV funkční;
  - viděl tam ležet kluka, v té době se samovolně zastavil motor HDV a aby souprava samovolně neodbrzdila, protože stála z kopce, běžel ji zabrzdit oběma ručními brzdami;
  - vzal lékárničku a běžel zpět;

- o společně s člověkem, který hrabal trávu nedaleko místa mimořádné události, se snažili poskytnout zraněným první pomoc.

Souhrn podaných vysvětlení ostatních osob, svědků:

- vedoucí PS Blatná – Zápis se zaměstnancem:
  - o v 6:00 h se všichni sešli v kanceláři, kde sedí mistr tratí, vrchní mistr tratí a on;
  - o dne 3. 10. 2023 konkrétně řešili výstup závad z měřicího vozu a plánování oprav úseků se závadami GPK;
  - o předal jim tyto výpisy závad a požádal o kontrolní činnost závad a jak se závady budou řešit;
  - o tomuto úkonu byla přítomna hospodářskosprávní referentka;
  - o chtěl po nich konkrétně dohledat závady z výpisu jízdy měřicího vozu a určit řešení jejich odstranění, to znamená, ve kterém úseku půjde rozchod koleje opravit otočením svěrek, případně vyměnit pražce, nález technického řešení a potřebu materiálu bez dalšího fyzického výkonu k odstranění závad;
  - o poté se věnoval své další naplánované práci;
  - o na otázku, jak probíhalo poučení o bezpečnosti práce před nastoupením na směnu a kdo jej prováděl, odpověděl, že poučení prováděl mistr tratí a poučení o bezpečnosti je prováděno dechovou zkouškou na přítomnost alkoholu v dechu a kontrolou vybavení zaměstnanců ochrannými pomůckami;
  - o na otázku, zda byl konkrétně a jasně určen rozsah prací s jasným vytýčením pracovního nebo pracovních míst jak ve směru k mistrovi tratí a vrchnímu mistrovi tratí, tak i k ostatním zaměstnancům (pozn. DI: oběma pracovníkům údržby a oprav tratí), odpověděl, že toto směřoval k mistrovi tratí a vrchnímu mistrovi tratí, kteří následně tyto informace přenášejí ke svým podřízeným zaměstnancům;
  - o na otázku, jaké konkrétní pracovní místo bylo z jeho strany určeno dne 3. 10. 2023, odpověděl, že traťový úsek Březnice – Blatná dle výpisu závad z jízdy měřicího vozu;
  - o na otázku, kdo konkrétně a jmenovitě byl určen jako vedoucí prací (vedením pracovní čety) na místě pozdějšího vzniku MU, odpověděl, že mistr tratí;
  - o na otázku, zda bylo všem (myšleno mistr tratí, vrchní mistr tratí a oba pracovníci údržby a oprav tratí) oznámeno, kdo byl určen vedoucím práce (vedením pracovní čety) na místě zamýšlených oprav na traťové koleji, odpověděl, že bylo oznámeno mistrovi tratí a vrchnímu mistrovi tratí, kteří následně tuto informaci přenesli svým podřízeným, že vedoucí prací na pracovním místě je mistr tratí;
- na otázku, z jakého důvodu byly v dokumentu „Denní hlášenka“, kterou schválil, uvedeny dvě osoby jako „Vedení pracovní čety“, odpověděl, že:
  - o „Denní hlášenku“ vyhotovil mistr tratí ještě před odjezdem na pracovní místo;
  - o z důvodu své další činnosti po raním poučení viděl zmiňovaný dokument poprvé až po zahájení vyšetřování MU;

- pokud byly v tomto dokumentu uvedeny dvě osoby pro vedení pracovní čety, je toto běžné, zdůraznil ale, že vedoucím prací byl určen mistr tratí osobně jím;
- na otázku, z jakého důvodu bylo v dokumentu „Denní hlášenka“ TO Blatná ze dne 3. 10. 2023 uvedeno chybné osobní číslo zaměstnance vrchního mistra tratí, odpověděl, že to bylo chybně uvedeno pravděpodobně administrativní a písařskou chybou;
- na otázku, zda byl osobně přítomen „Prokazatelnému poučení zaměstnanců při nástupu do směny“, které prováděl mistr tratí, odpověděl, že si nepamatuje;
- na otázku, zda mu byl znám důvod chybějící poznámky „VP“ (vedoucí prací) u zaměstnance pověřeného přímým řízením prací dne 3. 10. 2023 v dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“, odpověděl, že nebyl;
- na otázku, zda mu bylo známo, že v záhlaví dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ je uveden již neplatný odkaz na čl. 99 písm. b) vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1, odpověděl, že do doby šetření mu toto nebylo známo a věřil ve správnost znění uvedeného ustanovení předpisu z důvodu obdržení tohoto dokumentu ze strany ST České Budějovice;
- vedoucí PS Blatná – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - o pracích dne 3. 10. 2023 v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná rozhodl on z důvodu jízdy měřicího vozu v září 2023;
  - vytiskl sjetinu z měřicího vozu a zaměstnanci měli diagnostikovat závady, najít je a navrhnout řešení, měla to být vizuální kontrola tratí;
  - vizuální prohlídku je možno provádět bez výluky;
  - v „Denní hlášenke“ ze dne 3. 10. 2023 bylo uvedeno „jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí“ z důvodu, že do „Denní hlášenky“ se nemůže napsat jednotlivě vizuální prohlídku, na místě mohl pak vedoucí prací rozhodnout o řešení opravy;
  - čtyři zaměstnanci tam byli vysláni pouze na kontrolu a řešení oprav, to rozhodl on;
  - v daném případě o způsobu opravy měl rozhodnout vrchní mistr tratí a mistr tratí, v žádném případě neměli ten den nic opravovat;
  - zaměstnanci byli proškoleni z bezpečnosti práce, on předá práci mistrům a ti pak poučují zaměstnance, se kterými budou pracovat;
  - bezpečnost na pracovním místě si řeší vedoucí prací sám, nebyl si jistý, že by byl přítomen u proškolení, kancelář má s mistry, dne 3. 10. 2023 to byl vrchní mistr tratí a mistr tratí;
  - v kanceláři se domluví na pracích, předá jim výstup se závadami a oni to přenesou na zaměstnance, to se děje mimo kancelář;
  - ráno se udělá zkouška na alkohol namátkově u dvou zaměstnanců, dne 3. 10. 2023 to udělal mistr tratí, a poté zaměstnance seznámí s prací a zkontroluje ochranné pomůcky;

- řeší se, co mají mít s sebou, oni si žádné stroje s sebou nebrali, alespoň o tom nevěděl;
- poté šel dělat jinou práci – odjel kolem 7:30 h se strojníkem drezínou (pozn. DI: motorový univerzální vozík) ve směru na Nepomuk, domníval se, že zaměstnanci odjeli ještě před nimi;
- zaměstnanci byli vybaveni bezpečnostními pomůckami, pouze nový zaměstnanec – pracovník údržby a oprav tratí vybaven nebyl, měl vlastní pracovní obuv a mistra tratí požádal, aby ho vybavil výstražnou vestou zaměstnavatele SŽ;
- mistr tratí byl proškolen o bezpečnosti a ochrany zdraví při práci školením Bp1, Bp2 a Bp3;
- když má funkci mistra tratí, je to v jeho kompetenci, školení přes elearning jsou všichni jednou ročně, a pokud absolvuje toto školení, může školit ostatní;
- nevěděl, kdo vydal zaměstnancům pokyn k provádění prací v místě mimořádné události, on zaměstnancům nepřidělil konkrétní činnosti;
- mezistaniční úsek měli pouze objet, zkontrolovat závady a navrhnout řešení;
- vedoucím prací dne 3. 10. 2023 byl mistr tratí, bylo to dané tím, že sepisoval „Denní hlášenku“;
- on určil mistra tratí jako vedoucího prací, určil ho ústně ve své kanceláři v přítomnosti vrchního mistra tratí a hospodářskosprávní referentky;
- na otázku, jakým způsobem se provádí sjednání podmínek práce mezi vedoucím prací a výpravčími sousedních dopraven, odpověděl, že měli provádět vizuální kontrolu a i tu je potřeba nahlásit, nahlásit výpravčí to měl mistr tratí;
- na otázku, jakým způsobem se zajišťuje bezpečnost pracovního místa, odpověděl, že buď bezpečnostní hlídkou, informacemi o dopravní situaci od výpravčího, pohledem vedoucího prací;
- na otázku, jakým způsobem se zajišťuje bezpečnost osob na pracovním místě, odpověděl, že to zajišťuje vedoucí prací;
- na otázku, jaké konkrétní a schválené dorozumívací prostředky pro udělování pokynů byly zúčastněným zaměstnancům přiděleny, odpověděl, že vrchní mistr tratí a mistr tratí měli přiděleny služební telefony;
- na otázku, jaké jsou běžné postupy při komunikaci s výpravčím při zajišťování BOZP, odpověděl, že vedoucí prací zavolá, zeptá se výpravčí na provoz na trati a oznámí, že jsou na trati, v tomto případě to měla být výpravčí žst. Blatná, a výpravčí je měla upozornit, že tam pojedou vlak;
- na otázku, jak je běžně prováděno zajištění BOZP na pracovním místě, včetně přidělování konkrétních povinností konkrétním zaměstnancům, odpověděl, že přijedou na pracovní místo, vedoucí prací buď pohledem, bezpečnostní hlídkou nebo informacemi od dopravního pracovníka, vždy to zajišťuje vedoucí prací konkrétního místa, na konkrétním úseku trati;



- na otázku, jakým konkrétním a zejména správným způsobem měli dne 3. 10. 2023 postupovat zúčastnění zaměstnanci, odpověděl, že vedoucí prací to měl každopádně oznámit výpravčímu;
- na otázku, jaká jsou kritéria pro označování pracovního místa, odpověděl, že pohledem, bezpečnostní hlídkou nebo informací od výpravčího. Měli by k tomu mít zabezpečovací zařízení „LOWS“, které by měli v dohledné době dostat;
- na otázku, zda byly již dne 2. 10. 2023 prováděny práce a kde přesně, odpověděl, že práce probíhaly v úseku Březnice – Bělčice a o jaký druh prací se jednalo, si nepamatoval, mají na starosti 75 km tratí;
- na otázku, kdo byl dne 2. 10. 2023 určen jako vedoucí prací, odpověděl, že si nepamatuje, ten, kdo sepisuje „Denní hlášku“, je vedoucí prací;
- na otázku, z jakého důvodu byli dne 3. 10. 2023 uvedeni v „Denní hlášenice“ dva vedoucí pracovní čety (vrchní mistr tratí a mistr tratí), odpověděl, že je to běžná praxe, mají stejnou kvalifikaci. Vedoucí prací je pak ten, co podepisuje „Denní hlášku“, v daném případě to byl mistr tratí;
- na vysvětlení pojmů vedoucí pracovní čety a vedoucí prací odpověděl, že je to stejné, vedoucí prací má kód. Přímým řízením je určen mistr tratí, který podepisuje „Denní hlášku“, a tím je určen jako vedoucí prací. Vedoucí prací se určuje na měsíc, pak se po měsíci střídají. Vrchní mistr tratí byl po dlouhodobé nemoci, proto se toho ujal mistr tratí;
- na otázku, jakým způsobem vyhodnocují místa, která jsou „nepřehledným úsekem“, odpověděl, že tomu říkají rozhledový pohled a je to na smyslech vedoucího prací, není to nijak stanovené. Zábrazdná vzdálenost na celém úseku trati je 400 a rychlost je daná 50 km/h;
- na otázku, jaké jsou jeho povinnosti ve vztahu ke kontrolní činnosti a jakým způsobem a jak často provádí kontroly týkající se činnosti jeho podřízených a zajištění BOZP a zda jsou kontroly včetně výsledků dokumentovány, odpověděl, že je to dokumentováno tím školením, které se provádí. Není si vědom, že by měl provádět kontrolu. Má povinnost, aby byla trať funkční, bezpečnost si zajišťují mistři na místě. Kontrolu zaměstnanců provádí v nepravidelných intervalech, všichni jsou proškoleni o bezpečnosti. Školení o bezpečnosti provádí na pracovišti;
- na otázku, jak si vysvětluje, že v Knize „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ nebyl zaměstnanec pověřený přímým řízením prací od 1. týdne roku 2023 až do vzniku MU konkrétní den u svého podpisu označen kódem VP – vedoucí prací, odpověděl, že důvod nezná, jeho povinnost to označovat nebyla, byla to povinnost vedoucího prací. Vedoucí prací je vždy ten, kdo školí. V případě 2. 10. 2023, když školitel byl pryč, byl vedoucí prací druhý z mistrů, oba měli stejnou kvalifikaci;
- na vysvětlení pojmu práce na zařízení a na otázku, co při provádění prací na zařízení vyplývá pro vedoucího prací s ohledem na BOZP, odpověděl, že jsou to veškeré práce v kolejišti, kromě vizuální kontroly, je to měření, dotahování upevňovačů a podobně. Dne 3. 10. 2023 měla být prováděna vizuální kontrola, což není práce na zařízení;

- na otázku, jak je vybaveno služební auto, které pravidelně vozí zaměstnance, odpověděl, že:
  - krumpáč, lopaty a podobně;
  - ráno se auto naskládá podle toho, co budou dělat, nářadí je přes noc uloženo v kanceláři;
  - berou si sami podle potřeby, jemu nahlásí, co si berou s sebou;
  - ten den mu nic nehlásili, aku utahovák si berou standardně, může se stát, že vizuální kontrolou najdou něco, co je potřeba opravit hned, a z toho důvodu si berou aku utahovák;
  - nevzpomínal si, zda mu hlásili, co si berou dne 3. 10. 2023 s sebou;
  - že si dojeli zpět pro motorový utahovák, se dozvěděl až po události, motorový utahovák byl uložen ve skladu;
  - mistr má kompetenci si klíče od skladu kdykoliv půjčit, do skladu musí mít přístup každý, kdo drží pohotovost;
  - místo mimořádné události odpovídalo diagnostice, proč se rozhodli na místě provádět práce, nevěděl, ani to, co je k tomu vedlo;
- hospodářskosprávní referentka – Zápis se zaměstnancem:
  - po příchodu do zaměstnání dne 3. 10. 2023 neměla své obvyklé místo z důvodu rekonstrukce svého pracoviště;
  - ten den pracovala v kanceláři vedoucího střediska, vrchního mistra tratí a mistra tratí;
  - slyšela, jak vedoucí PS zadával ústně pokyn vrchnímu mistrovi a mistrovi, předával jim seznam závad z jízdy měřicího vozu a upřesňoval jim postup prací;
  - slyšela, jak jim vedoucí PS dával pokyn k práci, pokyn k dohledávání předaných závad uvedených ve výpisu;
  - dále se pak věnovala své pracovní činnosti;
  - na otázku, zda byla přítomna poučení o bezpečnosti práce před nastoupením na směnu zaměstnancům (vrchnímu mistrovi tratí, mistrovi tratí a oběma pracovníkům údržby a oprav tratí) a kdo jej prováděl, odpověděla, že nebyla, ale věděla, že poučení prováděl mistr tratí;
  - na otázku, zda věděla, kdo konkrétně a jmenovitě byl určen jako vedoucí prací (vedením pracovní čety) na místě pozdějšího vzniku MU, odpověděla, že se domnívá, že vedoucím prací byl mistr tratí, protože to vyplývalo z toho, že ráno prováděl poučení z BOZP, taková byla praxe;
  - na otázku, zda bylo všem (myšleno vrchnímu mistrovi tratí, mistrovi tratí a oběma pracovníkům údržby a oprav tratí) oznámeno, kdo byl určen vedoucím práce (vedením pracovní čety) na místě zamýšlených oprav na traťové koleji, odpověděla, že neví;
  - na otázku, zda ji bylo známo, proč v „Denní hlášení“ TO Blatná ze dne 3. 10. 2023 bylo u vrchního mistra tratí uvedeno chybné číslo zaměstnance,

- odpověděla, že jí to nebylo známo a že to byl administrativní překlep mistra tratí, který „Denní hlášenku“ sepisoval;
- na otázku, zda byla osobně přítomna „Prokazatelnému poučení zaměstnanců při nástupu do směny“, které prováděl mistr tratí, odpověděla, že nebyla;
  - na otázku, zda jí byl znám důvod chybějící poznámky „VP (vedoucí prací)“ u zaměstnance pověřeného přímým řízením prací dne 3. 10. 2023 v „Prokazatelném poučení zaměstnanců při nástupu do směny“, odpověděla, že ne;
  - na otázku, zda jí bylo známo, že v záhlaví „Prokazatelného poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ byl uveden již neplatný odkaz na čl. 99 písm. b) předpisu SŽDC Bp1, odpověděla, že ne;
- hospodářskosprávní referentka – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
    - pracuje u Správy železnic jako hospodářskosprávní referent;
    - dne 3. 10. 2023 byla v zaměstnání od 6 hod do 14 hod;
    - ráno dne 3. 10. 2023 byli všichni čtyři v kanceláři a byla přítomna, když vedoucí prací zadával mistrům práci a říkal: „Dojedete na trať Blatná – Březnice, tady máte výpis z měřicího vlaku“, předal jim výpis se závadami, „projdete trať, obhlídnete ty závady, které jsou v tom seznamu“, s tím, že se opravy budou provádět až později, protože v práci byl jeden dělník;
    - vedoucí PS to říkal vrchnímu mistrovi tratí a mistrovi tratí, každé ráno probíhá rozdělení, co se bude dělat;
    - toto proběhlo v kanceláři kolem půl sedmé, pak si vzali služební auto a odjeli;
    - o tom, co kdo bude dělat, se sepisuje „Denní hlášenka“, píše ji mistr tratí nebo vrchní mistr tratí;
    - je na to program v počítači, do kterého má přístup vedoucí PS, vrchní mistr tratí a mistr tratí, ona přístup nemá;
    - každý z těch, kdo má přístup, má své vlastní heslo;
    - ráno je napsán nástřel – plán v počítači a odpoledne se to dopíše, vytiskne a podepíše, je to proto, že během dne se mohou činnosti změnit;
    - poté „Denní hlášenku“ předají jí, ona ji zpracuje, zadá do programu ve svém počítači jako denní docházku a vytištěnou archivuje;
    - na otázku, kdo z uvedených osob měl ohlašovací povinnost, odpověděla, že neví, věděla, že vedoucí PS říkal mistrovi tratí, že bude ten den vedoucí, nikdo nepochopil, proč to ten den neudělali;
    - na otázku, zda se může vyjádřit k zúčastněným osobám, kteří dne 3. 10. 2023 prováděli práce na trati u obce Závišín, odpověděla, že neměli provádět žádné práce, měli provádět kontrolu a zařazení zúčastněných osob je vrchní mistr tratí, mistr tratí a dva pracovníci údržby a oprav tratí, přičemž jeden nastoupil ten den ráno poprvé;

- na otázku, zda dne 3. 10. 2023 v ranních hodinách byla přítomna při rozdělení prací a následnému proškolení těchto zaměstnanců před vykonáním práce, kdo prováděl proškolení a kdo byl vedoucí této pracovní skupiny, odpověděla, že byla přítomna jen určení prací, a to u mistra tratí a vrchního mistra tratí. Proškolení přítomna nebyla, to už si školí na šatně s ostatními pracovníky, a jak proběhlo školení, nevěděla. Vedoucím prací byl ten den určen mistr tratí;
- na otázku, kde byl ten den vedoucí PS, odpověděla, že jel s řidičem motorového univerzálního vozíku na trať Blatná – Nepomuk, odjeli asi kolem půl osmé. V kolik odjeli vrchní mistr tratí, mistr tratí a dva pracovníci údržby a oprav tratí, přesně nevěděla, běžně odjížděli kolem sedmé hodiny;
- na otázku, zda pracovala skupina vrchní mistr tratí, mistr tratí a pracovník údržby a oprav tratí vždy v tomto složení, odpověděla, že ne, skupina se stanoví každý den znovu podle toho, kdo byl v práci a také podle druhu práce;
- na otázku, zda se může vyjádřit k tomu, že bylo zjištěno, že pracovníci přijeli na místo, rozhodli se, že budou něco dělat, nějaký stroj jim nešel a měli si dojet pro motorový stroj, odpověděla, že věděla, že se vrátili. Někdy kolem deváté hodiny přišel mistr tratí a bral si klíče od skladu, co si tam bral, ale nevěděla, nemluvila v tu dobu s ním a nevěděla, proč se vrátili;
- na otázku, kdy se dozvěděla o MU dne 3. 10. 2023, odpověděla, že kolem půl desáté od vedoucího PS. První informace byla, že vlak srazil obchůzkáře, až později se dozvěděla, že šlo o jiné osoby;
- na otázku, zda věděla něco o skutečnosti, že některá z osob – mistr tratí, vrchní mistr tratí a pracovník údržby a oprav tratí před MU volal, odpověděla, že ne;
- na otázku, zda byli mistr tratí, vrchní mistr tratí a oba pracovníci údržby a oprav tratí vybaveni pracovními pomůckami a ochrannými oděvy, odpověděla, že ty měli vyfasovány a věděli, jak mají být ustrojeni. Nový zaměstnanec vybaven nebyl, vedoucí PS říkal „klukům“, aby mu půjčili něco oranžového, nějakou blůzu;
- na otázku, zda měli mistr tratí, vrchní mistr tratí a oba pracovníci údržby a oprav tratí přidělené služební telefony, odpověděla, že vrchní mistr tratí a mistr tratí;
- na otázku, jak dlouho pracoval mistr tratí ve své funkci, odpověděla, že 9 měsíců;
- obchůzkář 1 – Zápis se zaměstnancem:
  - ráno dne 3. 10. 2023 přišel do práce cca v 5:45 h, uvařil si kávu a převlékl se do pracovního;
  - poté přišel mistr tratí a proškolil jej o bezpečnosti práce, podle rozvrhu věděl, že bude vykonávat obchůzku trati v úseku Blatná – Bělčice;
  - poté šel do dopravní kanceláře žst. Blatná, výpravčí předložil „Služební knížku“, která mu razítkem v knížce potvrdila odchod do úseku Blatná – Bělčice;

- informoval se o dopravní situaci, zvláště o jízdách mimořádných vlaků mimo pravidelný grafikon;
- výpravčí jej ujistila, že zatím nemá žádnou informaci o zavedení mimořádné jízdy vlaků;
- poté se odebral na pochůzku z žst. Blatná směrem do žst. Bělčice;
- procházel Závišínem, když uslyšel výstrahu na přejezdovém zabezpečovacím zařízení (pozn. DI: ŽP P1331);
- protože byl akorát v prostoru zastávky (pozn. DI: zastávka Závišín), vystoupil mimo provozovanou kolej a čekal na průjezd vlaku;
- protože dlouho nejel, myslel si, že pracovníci zabezpečovací techniky zkouší činnost přejezdu;
- po nějaké době se vydal mimo kolej směrem na Bělčice;
- když vyšel z oblouku, stál před ním vlak, který zastavil za přejezdem (pozn. DI: ŽP P1329) ve směru jízdy vlaku od Bělčic;
- všiml si příslušníků HZS, kteří již byli na místě, a když k nim přišel, zakázali mu pokračovat v chůzi;
- dozvěděl se, že před nimi jsou sražené osoby v koleji, a došlo mu, že jsou to asi kolegové z TO Blatná;
- následně s ním po celou dobu, kdy byl na místě, rozmlouval jeden z dalších příslušníků HZS, pravděpodobně psycholog;
- zdůraznil, že funkce obchůzkář je vykonávána jako „osamělý pracovník“ a služební mobilní telefon nemá k dispozici;
- na otázku, jak probíhalo poučení o bezpečnosti práce před nastoupením na směnu a kdo jej prováděl, odpověděl, že:
  - poučení prováděl mistr tratí a poučil jej o nutnosti získání informace z dopravy o mimořádných jízdách vlaků a že musí znát a vědět hodinu a minutu o tom, kdy a z jaké stanice bude vlak vyjíždět;
  - když bude mít tuto informaci, tak i když bude mít mimořádný vlak zpoždění, musí zůstat mimo kolej do doby, než projede vlak;
  - mistr tratí jej rovněž zkontroloval, zda byl vybaven všemi poskytnutými prostředky OOPP určené pro výkon své práce;
  - dále po poučení toto podepsal v dokumentu „Prokazatelné poučení“;
  - poučení probíhalo v šatně, kde kromě jich dvou, a to se domníval, nikdo jiný nebyl;
- na otázku, zda si pamatoval, že na tiskopisu o „Prokazatelném poučení“ byli již podepsáni ostatní zaměstnanci TO Blatná, odpověděl, že ne;
- obchůzkář 1 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR (nad rámec již výše uvedeného):

- je zaměstnaný jako pracovník údržby a oprav tratí na TO Blatná a náplň jeho práce je vizuální kontrola tratí, to znamená, že kontroluje dotažení matic, opotřebením kolejnic a vyhnívání pražců, dále provádí údržbu kolejového koridoru, např. vyřezávání křoví a podobně;
- na otázku, kdo rozhodl o tom, že bude tu činnost vykonávat, odpověděl, že činnost má danou periodickou kontrolou tratí, která se opakuje jednou za čtrnáct dní, na tento úsek to vychází každé druhé úterý;
- na otázku, zda byl spolupracovníkem osob, které byly těžce a smrtelně zraněné, odpověděl, že on je jmenovitě veden jako „osamělý zaměstnanec“, nemá k sobě žádné kolegy. Znají se ale spolu, protože jsou z jednoho střediska Blatná;
- na otázku, zda mu bylo známo, jakou konkrétní pracovní činnost měli dne 3. 10. 2023 vykonávat na trati zmiňovaní zaměstnanci, odpověděl, že nevěděl, jakou činnost měli vykonávat ani na jakém místě. Nevěděl o tom, že právě oni byli srazeni vlakem, dozvěděl se to na místě nehody až později;
- na otázku, zda se může vyjádřit k tomu, že zmiňovaní zaměstnanci pracovali již 2. 10. 2023 na daném úseku, odpověděl, že o jejich činnosti nevěděl;
- na otázku, zda při prováděném proškolení byla ze zmiňovaných zaměstnanců určena vedoucí osoba prací (vrchní mistr tratí a mistr tratí), odpověděl, že nevěděl, kdo z nich měl provádět vedoucího prací;
- **obchůzkař 2 – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:**
  - pracuje jako pochůzkař s označením četař a náplň jeho práce je vizuální kontrola tratí, zjišťuje závady, jako jsou povolené šrouby, opotřebením kolejnic, praskliny a spojky kolejnic, hlídá průjezdný průřez, to znamená, že když porost zasahuje do traťového koridoru;
  - na otázku, co konkrétně dělal, pokud bylo v „Denní hlášení“ napsáno „Správa majetku ŽDC“, odpověděl, že správa majetku znamená vizuální kontrolu. Když dotahoval a dělal další práce, tak to nebyla pochůzka, ale pracovní den;
  - na otázku, kdo rozhoduje o tom, jakou činnost bude vykonávat, odpověděl, že pokud se jedná o pochůzky, ty má dané periodou v náplni práce, která se opakuje každých čtrnáct dní, stejně tak i mazání výhybek. Práci mu nikdo nepřiděluje, sám si ji najde a pokud je to v jeho silách, tak ji také provede;
  - na otázku, co konkrétně dělal, pokud bylo v „Denní hlášení“ napsáno „Jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí“, odpověděl, že to znamená, že při pochůzce našel nějaké závady, které pak ve čtvrtek a pátek opravoval;
  - na otázku, co konkrétně a na jakém úseku dělal dne 3. 10. 2023, odpověděl, že prováděl pochůzku na trati Kasejovice – Blatná, ten den jel na drezíně (pozn. DI: motorový univerzální vozík) společně s vedoucím PS a strojvedoucím. Co dělali oni dva, si nepamatoval, jeho vysadili v Kasejovicích, odkud prováděl pochůzku sám po trati;
  - na otázku, zda mu bylo známo, jakou konkrétní pracovní činnost měli dne 3. 10. 2023 vykonávat těžce a smrtelně zranění pracovníci, odpověděl, že ne;

- na otázku, zda při prováděném proškolení byla u výše uvedených pracovníků určena vedoucí osoba prací (vrchní mistr tratí a mistr tratí), odpověděl, že svým způsobem byli oba jeho vedoucí, ale dne 3. 10. 2023 mu mistr tratí řekl, že půjde pochůzkou, to znamená, že mu řekl, jaký úsek trati půjde, on se na to připravil a vyrazil na trasu;
- na otázku, kdy a jakým způsobem se dozvěděl o MU dne 3. 10. 2023, odpověděl, že se to dozvěděl od vedoucího PS, kteří jeli drezínou hned zpět a cestou ho nabrali;
- pracovník infrastruktury s licenci strojvedoucího – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - je zaměstnán jako pracovník infrastruktury s licenci strojvedoucího a náplní jeho práce je řízení drezíny, kdy vozí lidi a materiál do místa oprav;
  - jeho nadřízený je vedoucí PS, podřízené nemá a k osobám, které byly dne 3. 10. 2023 na trati u obce Závišín, tak vrchní mistr tratí byl jeho strýc a ostatní pracovníky také znal, jezdil s nimi, když bylo potřeba;
  - na otázku, zda v ranních hodinách dne 3. 10. 2023 byl přítomen při rozdělení prací, následnému proškolení těchto zaměstnanců před vykonáním prací a dále, kdo prováděl proškolení a kdo byl vedoucí pracovní skupiny, odpověděl, že u jejich proškolení nebyl, ten den byl proškolen mistrem tratí na šatně, nikdo jiný u toho nebyl. On jel na druhou stranu s vedoucím PS a obchůzkařem (pozn. DI: obchůzkař 2), odjížděl z Blatné v 7:30 h, ti čtyři zaměstnanci odjížděli před ním, přibližně v 7:00 h dodávkovým automobilem, ale nevěděl kam, ani proč;
  - na otázku, kdo vypisuje „Denní hlášenku“ a kdy se vypisuje, odpověděl, že „Denní hlášenku“ vypisuje mistr tratí ráno, on s ní nepříjde do styku;
  - na otázku, zda může vysvětlit skutečnost, že na „Denní hlášenke“ dne 3. 10. 2023 byl uvedený jako vedoucí prací, odpověděl, že se muselo jednat o administrativní chybu, nemohl být vedoucím prací, v tu dobu byl zaměstnán jako řidič drezíny, žádnou jinou práci nevykonával. Vedoucím prací být nemohl, musel by absolvovat školení;
  - na otázku, zda věděl, co konkrétně měla tato pracovní skupina na trati provádět, odpověděl, že ne;
  - na otázku, zda někdo z nich byl pověřen nahlášením prací na trati výpravčímu a kdo měl tuto povinnost, odpověděl, že neví, nebyl u toho;
- svědek – Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR:
  - v současné době bydlí v chatové oblasti u obce Závišín, která se nachází od železničního přejezdu (pozn. DI: ŽP P1329) cca půl kilometru;
  - dne 3. 10. 2023 ráno po 6. h šel z chaty s bubnovou sekačkou posekat trávu na louce, která se nachází asi 50 – 100 m od přejezdu (pozn. DI: ŽP P1329) po pravé straně silnice vedoucí do obce Dobšice;
  - poté, co posekal trávu, odvezl sekačku do chaty a vrátil se zpět na louku;

- po jeho návratu na louku z druhé strany přejezdu stála dodávka, od které šli dělníci v oranžových montérkách na trať;
- byli čtyři a šli směrem na Bělčice, nikoho z nich neznal, ani se s nimi nezdravil;
- jeden muž nesl s sebou motorový utahovák a povolovák na matice, byl velký jako motorová pila, akorát měl jinou koncovku na šrouby;
- další muž nesl měřicí tyč (pozn. DI: rozchodka), kterou se měří rozteč kolejnic;
- po kolejích ušli asi 150 m, kde se zastavili, a pokoušeli se nastartovat utahovák, který po chvíli zhasnul;
- poté se pokoušeli jej opět nastartovat a viděl jednoho z mužů, jak telefonuje;
- pozoroval muže, kteří před tím, než přijel vlak, byli všichni pohromadě jako skupinka, nikdo nebyl opodál;
- slyšel vlak, který jel od Bělčic a houkal, houkání bylo slyšet od přejezdu (pozn. DI: ŽP P1328), který se nachází před lesem ve směru od Bělčic, rovněž bylo slyšet vlak, jak jede, ještě jej ani neviděl;
- muži měli na uších sluchátka a měli je všichni, poté viděl, jak z lesa vyjel vlak a jel směrem na ně;
- muži stáli na trati zády k vlaku a neuhýbali se, tím, že měli na uších sluchátka, ten vlak pravděpodobně ani neslyšeli;
- domníval se, že vlak před srážkou s těmi muži, nehoukal;
- srážku viděl úplně celou, stál na louce, odkud měl dobrý výhled na trať;
- viděl, jak muži byli odraženi vlakem, dva na jednu stranu k chatové oblasti, jeden na druhou stranu na Bělčice a jeden zůstal na trati;
- hned běžel na místo jim pomoci, běžel po trati, kde viděl jednoho muže, ten byl však mrtev;
- strojvedoucí zastavil vlak někde u přejezdu (pozn. DI: ŽP P1329) a rovněž šel na místo střetu, před tím hned volal pomoc;
- společně se pokoušeli pomoci živému muži, který byl zaseknutý v křoví na náspu, nemohli mu však pomoci, byl k němu špatný přístup a násep byl hodně vysoký;
- poté přijeli na místo hasiči, policisté, záchranka a rovněž přiletěly dvě helikoptéry;
- na otázku, zda si vzpomene, v kolik hodin došlo k nehodě, odpověděl, že kolem 8:30 – 9:15 h, přesně to ale nedokázal říct;
- na otázku, v jakém místě uslyšel vlak jet a houkat, odpověděl, že vlak slyšel jet už od obce Bělčice a slyšel i houkání, a to na vlak ještě nebylo vidět, slyšel jej před lesem, odkud poté vyjel a srazil muže na trati;
- na otázku, jaká byla reakce strojvedoucího na místě po zastavení vlaku, odpověděl, že hned volal telefonem pomoc a šel pomáhat zraněným, bylo vidět, že je v šoku;



- na otázku, zda věděl o tom, že na místo nehody se měl dostavit zaměstnanec, který dělal na trati pochůzkovou činnost, odpověděl, že ano, mluvil s ním po zásahu záchranných složek;
- na otázku, zda se může vyjádřit k rychlosti vlaku a zda vlak brzdil, odpověděl, že vlak jel menší rychlostí, než v tom místě obvykle jezdí vlaky, a zda brzdil, si nevybavoval, soustředil se na sražené lidi;
- na otázku, jaké bylo počasí v době nehody, odpověděl, že viditelnost byla dobrá, bylo jasno, mlha nebyla a měl dobrý výhled na trať.

**Přepis komunikace výpravčí žst. Blatná – výpravčí žst. Březnice:**

<b>Začátek hovoru:</b> 3. 10. 2023, 9:25:56 h		<b>Délka nahrávky:</b> 45 s
<b>Obsah přepisu:</b> celá nahrávka		
výpravčí žst. Březnice	Ano, křestní jméno.	
výpravčí žst. Blatná	Hele, prosím Tě, on srazil u Závišína pravděpodobně pochůzkáře. Takže na dlouhou dobu se nepojede.	
výpravčí žst. Březnice	Cože?	
výpravčí žst. Blatná	Jo.	
výpravčí žst. Březnice	U Závišína přejel pochůzkáře?	
výpravčí žst. Blatná	No, srazil pochůzkáře, no.	
výpravčí žst. Březnice	Ty, ...	
výpravčí žst. Blatná	On tam předtím, nevím kterej, že jde do toho, no, a to je vlak mimořádně, tak asi nějak.	
výpravčí žst. Březnice	To je hotový.	
výpravčí žst. Blatná	No.	
výpravčí žst. Březnice	Dobrý.	

Strojvedoucí vlaku Sv 98034 dne 3. 10. 2023 v 9:18 h, dle výpisu hovorů ze služebního mobilního telefonu, oznámil vznik MU výpravčí žst. Blatná. Dle SŘ žst. Blatná se jedná o účastnický telefonní okruh se záznamem. Z důvodu poruchy vyzvánění této telefonní linky (vadný modul AUT v telefonním zapojovači Inoma MIKRO) sloužil jako náhradní vyzváněcí prvek externí telefonní přístroj, u kterého bylo nahrávání hovoru podmíněné zmáčknutím tlačítka ze strany výpravčích po opětovném zavolání. Protože strojvedoucí vlaku Sv 98034 oznámil střet s osobou se zraněním, výpravčí od něj nevyžadovala opakované volání. Z toho důvodu nebyl hovor zaznamenaný na záznamovém zařízení ReDat, výpravčí žst. Blatná však v souladu s technologickými postupy zapsala telefonní hovor do Telefonního zápisníku dne 3. 10. 2023 pod číslem 1.

Provozovatel dráhy SŽ ve svém vyjádření uvedl, že dne 2. 2. 2024 byl modul AUT v telefonním zapojovači vyměněn.

## 3.2 Faktický popis události

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

Strojvedoucí vlaku Sv 98034 nastoupil na směnu dne 3. 10. 2023 v žst. Blatná, a to nejdříve na vlak Os 7903 s pravidelným odjezdem z žst. Blatná v 5:10 h ve směru do žst. Beroun, kde měl obrát na vlak Os 7904 Beroun – Březnice. Dle zaznamenaných dat registračním rychloměrem přijel vlak Os 7904 v 8:31 h se zpožděním 18 minut do žst. Březnice, kde jeho jízda končila. Následně měl s výkonem služby pokračovat na vlak Os 7909 s pravidelným odjezdem z žst. Březnice v 9:43 h ve směru do žst. Beroun. Z důvodu vzniklých poruch na HDV v průběhu jízdy vlaku Os 7904 do žst. Březnice, které strojvedoucí, dle svého vyjádření, řešil se strojmistrem a provozním dispečerem ČD, rozhodl následně provozní dispečer, že strojvedoucí odveze soupravu do žst. Blatná, kde se měla vyměnit.

Dopravce proto zažádal provozovatele dráhy o ad hoc přidělení kapacity dráhy a vlakové trasy. Dle dokumentace provozovatele dráhy byl dne 3. 10. 2023 v 8:48:42 h proveden výběr návrhu trasy a následně v 8:48:50 h byla dopravci přidělena kapacita dráhy včetně konstrukce TJŘ (tabelárního jízdního řádu). Současně byly tyto informace odeslány do systému ISOR a COMPOST. Následně strojvedoucí zaslal datové informace o „Složení vlaku“ do systému COMPOST, zpráva „Rozbor vlaku“ byla zaslána do systému ISOR v 8:51 h a v 8:55 h potvrdil strojvedoucí připravenost vlaku Sv 98034 včetně svých údajů jako kontakt na strojvedoucího vedoucího hnacího vozidla.

Pracovník údržby a oprav tratí (v zácviku), dle svého vyjádření, nastoupil dne 3. 10. 2023 ráno před 6:00 h do zaměstnání v Blatné. Po vyzkoušení pracovních oděvů nahlásil hospodářskosprávní referentce potřebné velikosti. Vrchní mistr tratí, mistr tratí a pracovník údržby a oprav tratí nakládali do dodávky pracovní věci (materiál) a tak jim pomáhal. Ráno při jejich seznamování se dozvěděl, že vrchní mistr tratí a mistr tratí jsou vedoucími party, a bylo mu řečeno, že se pojedou podívat na místo, kde budou pracovat, chtěli mu ukázat, co a jak se bude provádět.

O provádění prací dne 3. 10. 2023 v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná rozhodl, dle svého vyjádření, vedoucí PS. Zaměstnanci měli dohledat závady z výpisu jízdy měřicího vozu a navrhnout řešení jejich odstranění, to znamená, ve kterém úseku půjde rozchod koleje opravit otočením svěrek, případně vyměnit pražce, měla to být vizuální kontrola trati bez dalšího fyzického výkonu k odstranění závad.

Z vyjádření pracovníka údržby a oprav tratí (v zácviku) dále vyplývá:

- odjížděli kolem sedmé hodiny služebním automobilem, řídil mistr tratí, spolujezdec vpředu byl vrchní mistr tratí, on seděl vzadu společně s pracovníkem údržby a oprav tratí;
- jeli do Bělčic koupit si svačinu a k železničnímu přejezdu P1329 přijeli kolem půl osmé;
- právě v té době projel vlak a vrchní mistr tratí nebo mistr tratí řekl, že mají 3 hodiny, než pojedou vlak zpátky;
- všichni čtyři šli od ŽP P1329 směrem k lesu a cestou zpět kontrolovali trať;
- vrchní mistr tratí měl s sebou seznam závad z měřicího vozu a mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí měřili rozchodkou;
- místa, kde byl nevyhovující rozchod nebo povoleny šrouby, označili křídou značku na pražce;
- poté šli zpět ke služebnímu automobilu a vzali si stahovací tyč a aku vrtačku;

- protože aku vrtačka byla slabá, odjel mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí do Blatné pro motorový utahovák.

Vyjádření pracovníka údržby a oprav tratí potvrzuje záznam GPS instalovaný ve služebním automobilu, kterým byla uskutečněna jízda zúčastněných zaměstnanců.

Ze záznamu GPS vyplývá:

- 6:56:31 h – odjezd služebního automobilu z obce Blatná, ul. Riegrova, ve směru do obce Bělčice po pozemní komunikaci č. 173 a následně č. 174;
- 7:15:16 h – příjezd služebního automobilu do obce Bělčice na nám. J. Kučery;
- 7:18:59 h – odjezd služebního automobilu z nám. J. Kučery v obci Bělčice zpět po pozemní komunikaci č. 174;
- 7:20:24 h – odbočení služebního automobilu z pozemní komunikace č. 174 na silnici vedoucí do obce Závišín;
- 7:25:52 h – příjezd služebního automobilu k ŽP P1329 (viz obr. č. 7);
- 8:41:13 h – odjezd služebního automobilu od ŽP P1329;
- 8:43:28 h – odbočení služebního automobilu na pozemní komunikaci č. 174 a následná jízda po pozemní komunikaci č. 174 a č. 173 do obce Blatná, Riegrova ul.;
- 8:49:40 h – služební automobil se nachází v obci Blatná, ul. Riegrova, u budovy sídla TO Blatná (viz obr. č. 8);
- 8:56:01 h – odjezd služebního automobilu z obce Blatná, ul. Riegrova, po pozemní komunikaci č. 173 a následně č. 174 k ŽP P1329;
- 9:04:51 h – příjezd služebního automobilu k ŽP P1329 (viz obr. č. 9).

Skutečnost, že mistr tratí odjel služebním automobilem zpět do Blatné, potvrzuje jak datové připojení jeho služebního mobilního telefonu k internetu KONET (příjmení vedoucího PS) dne 3. 10. 2023 v čase 8:50:31 h včetně lokalizace polohy, a to konkrétně sídla TO Blatná, tak i hospodářskosprávní referentka ve svém vyjádření.

Ze zaznamenaných dat SZZ ESA 11 žst. Březnice a SZZ ESA 51 žst. Blatná vyplývá, že v 8:55:19 h postavil výpravčí žst. Březnice vlakovou cestu pro vlak Sv 98034 od odjezdového návěstidla L2 ve směru žst. Bělčice a následně v 8:55:30 h postavila výpravčí žst. Blatná vlakovou cestu pro vlak Sv 98034 od vjezdového návěstidla L žst. Bělčice a dále od odjezdového návěstidla L1 žst. Bělčice ve směru žst. Blatná. Dále i ze zaznamenaných dat elektronického registračního rychloměru HDV 814.176-4 vyplývá, že v 8:55:23 h odjel vlak Sv 98034 od nástupiště u 2. SK žst. Březnice, v 8:55:55 h minul odjezdové návěstidlo L2 žst. Březnice a v 8:56:24 h vjel vlak Sv 98034 do mezistaničního úseku Březnice – Bělčice. Následně v 9:09:34 h minul vlak Sv 98034 vjezdové návěstidlo L žst. Bělčice, v 9:10:34 h minul odjezdové návěstidlo L1 žst. Bělčice a v 9:11:21 h vjel vlak Sv 98034 do mezistaničního úseku Bělčice – Blatná.

Poté, co v 9:04:51 h, dle záznamu GPS, přijeli mistr tratí a pracovník údržby a oprav tratí služebním automobilem zpět k ŽP P1329, dle vyjádření pracovníka údržby a oprav tratí (v zácviku) přivezli motorový utahovák a přinesli jej na místo, které začínalo na kraji lesa.

Utáhli několik šroubů a poté sám zkoušel utáhnout jeden šroub. Motorový utahovák byl hlučný, mistr tratí s pracovníkem údržby a oprav tratí stáli uprostřed kolejí, on stál vně koleje na pražci a vrchní mistr tratí stál naproti němu. Vlak neviděl ani neslyšel.

Místo střetu se nacházelo v členitém terénu na okraji lesního porostu, ve směru jízdy vlaku Sv 98034 v pravostranném oblouku o poloměru 200 m. Strojvedoucí vlaku Sv 98034 měl první nerušený výhled na zaměstnance nacházející se v provozované traťové koleji na vzdálenost cca 85 m, viditelnost v době vzniku MU nebyla snížena povětrnostními vlivy. Z rozboru dat zaznamenaných elektronickým rychloměrem vlaku Sv 98034 a také z vyjádření strojvedoucího vyplývá, že po spatření zaměstnanců v traťové koleji na tuto skutečnost reagoval použitím lokomotivní houkačky k jejich varování a následně zavedením rychločinného brzdění. Za daných podmínek učinil veškerá možná opatření k odvrácení, resp. snížení následků střetu.

Z důvodu krátké vzdálenosti a rychlosti vlaku Sv 98034 se však strojvedoucímu střetu se zaměstnanci nepodařilo zabránit. Následkem vzniku MU došlo ke dvěma těžkým zraněním a dvěma zraněním s následkem smrti.

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

- 9:14 h vznik MU;
- 9:18 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Sv 98034 výpravčí žst. Blatná;
- 9:20 h ohlášení vzniku MU výpravčí žst. Blatná na IZS;
- 9:21 h ohlášení vzniku MU výpravčí žst. Blatná vedoucímu dispečerovi CDP Praha – OŘP pro oblast Praha;
- 9:28 h ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Praha – OŘP pro oblast Praha na O18 SŽ;
- 9:37 h oznámení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI;
- 9:39 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy inspektorem COP DI na základě původně oznámených skutečností (sražení a usmrcení civilní osoby);
- 9:46 h pověřená osoba O18 SŽ upřesnila a doplnila na COP DI oznámení MU o skutečnosti, že se jedná o zaměstnance SŽ (obchůzkář) a že došlo ke zranění s následkem smrti 2 osob;
- 9:47 h odebrání souhlasu s uvolněním dráhy inspektorem COP DI na základě změny typu MU a rozsahu následků MU;
- 11:10 h začátek ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;
- 13:55 h udělení souhlasu s uvolněním dráhy přítomným inspektorem DI;
- 15:10 h obnovení provozu.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivovala v 9:20 h, tj. 6 minut po vzniku MU, výpravčí žst. Blatná.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Územní odbor Strakonice, Oddělení obecné kriminality Strakonice;
- PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Územní odbor Strakonice, Obvodní oddělení Blatná;
- HZS Jihočeského kraje, Požární stanice Blatná;
- HZS SŽ, Jednotka požární ochrany Plzeň;
- Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje, Oblastní střediska Písek a Strakonice, Výjezdové základny Písek a Strakonice;
- Zdravotnická záchranná služba Středočeského kraje, Oblastní střediska Písek a Strakonice, Výjezdová základna Březnice;
- Zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje, Letecká záchranná služba;
- Letecká záchranná služba Armády České republiky Líně.

## 4 ANALÝZA UDÁLOSTI

### 4.1 Úlohy a povinnosti

#### 4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, a zajistit, aby jím zavedený systém bezpečnosti provozovatele dráhy zohledňoval rozsah a předmět jeho činnosti a činnosti různých dopravců vykonávaných na jím provozované dráze, umožňoval provozování dráhy a drážní dopravy v souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu, jinými právními předpisy a osvědčeními dopravce a byl dodržován.

Provozovatel dráhy na základě ustanovení nařízení vlády č. 168/2002 Sb. stanovil technologické postupy při provozování dráhy a drážní dopravy týkající se zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou obsaženy ve vnitřních předpisech SŽ Bp1 a SŽ Bp2. V souvislosti s předmětnou MU jde zejména o dodržování stanovených závazných postupů a povinností zaměstnanci provozovatele dráhy při práci na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě.

Práci na zařízení se pro účely vnitřního předpisu SŽ Bp1 rozumí činnost osob v provozované železniční dopravní cestě, při které je prováděna oprava, úprava, modernizace, montáž, demontáž, **údržba, kontrola nebo měření součástí staveb dráhy** a činnost při projektování staveb.

Každá práce na zařízení (v nevyložené dopravní cestě) dle čl. 10 odst. (4) vnitřního předpisu SŽ Bp1 musí probíhat z pohledu zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v těchto rovinách:

- sjednání podmínek práce na zařízení;
- zajišťování bezpečnosti pracovního místa;
- zajišťování bezpečnosti osob na pracovním místě;
- odhlášení práce na zařízení.

Práce na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě a její zabezpečení musí probíhat přesně ve smyslu jednotlivých ustanovení vnitřního předpisu SŽ Bp1. Při nesplnění daného postupu nesmí dojít k zahájení práce na zařízení nebo započaté práce na zařízení musí být okamžitě ukončeny.

Základní podmínkou veškeré práce na zařízení je povinnost **sjednání podmínek práce na zařízení** mezi vedoucím prací a dopravním zaměstnancem. Tento akt obsahuje:

- oznámení potřeby vykonávat práci na zařízení vedoucím prací dopravnímu zaměstnanci (dopravním zaměstnancům v případě práce na zařízení na širé trati), v jehož příslušném traťovém úseku, práci na zařízení požaduje;
- sdělení názvu organizační složky SŽ a jména a příjmení vedoucího prací;
- sdělení druhu práce, místa práce na zařízení, případně vliv práce na zařízení na organizování dopravy a standardní obsluhu železničního infrastrukturního zařízení, času potřebného k vyklizení pracovního místa a způsobu zajišťování bezpečnosti pracovního místa;
- oznámení, zda budou použity k označení pracovního místa světelné výstražné terče nebo budou využity výstražné kolíky s dočasnou platností pro pracovní místa;
- souhlas dopravního zaměstnance s požadovanou prací na zařízení dle dohodnutých podmínek;
- provedení zápisu dopravním zaměstnancem o souhlasu a sjednaných podmínkách práce na zařízení do telefonního zápisníku (včetně podpisu dopravního zaměstnance);
- předání bezpečnostního štítku (zavedení varovného štítku v systému JOP) nebo umístění upamatovací pomůcky.

Bezpečnostní štítek se používá pro zajištění celkové bezpečnosti při práci na zařízení. V dopravních s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec, se staničním zabezpečovacím zařízením, které je ovládáno z JOP, je bezpečnostní štítek nahrazen varovným štítkem v systému JOP, který dopravní zaměstnanec nastaví na kolejový úsek, případně výhybku nebo jinou součást zabezpečovacího zařízení zobrazeného v obrazu kolejiště, kde budou práce na zařízení konány. Dopravní zaměstnanec zapíše do systému JOP do příslušného varovného štítku číslo z telefonního zápisníku, pod kterým je sjednání práce na zařízení zaznamenáno.

Dle čl. 42 SŘ žst. Blatná je bezpečnostní štítek nahrazen varovným štítkem nebo štítkem upozornění v systému počítače, který je zobrazen v reliéfu kolejiště na monitoru počítače.

V případech požadavku práce na zařízení vedoucím prací pracovní skupiny v obvodu dopravní s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec, probíhá zpravidla sjednání podmínek práce na zařízení osobně. V ostatních případech může sjednání podmínek práce na zařízení proběhnout i pomocí telekomunikačního zařízení.

Je-li pracovní místo na širé trati, je nutné sjednat podmínky práce na zařízení s dopravními zaměstnanci (výpravčími) obou sousedních dopraven (v případě dopraven, které nejsou obsazeny dopravním zaměstnancem, s dopravním zaměstnancem, který v dané dopravně je zodpovědný za organizování nebo řízení drážní dopravy).

Čas potřebný k vyklizení pracovního místa musí být stanoven tak, aby zohlednil nejen opuštění pracovního místa osobami, resp. jejich zaujmutím bezpečného místa vzhledem k jízdě vozidla, ale i k vyklizení pracovního místa případným náradím, stroji a dalšími pracovními pomůckami a zajištění bezpečné jízdy vozidla přes pracovní místo.

Při každém sjednání práce na zařízení musí být jasně stanoven i způsob zajištění bezpečnosti pracovního místa.

Zajištění bezpečnosti pracovního místa dle čl. 11 odst. (11) vnitřního předpisu SŽ Bp1 je možné následujícími způsoby:

- na základě signalizace TWS typu ATWS nebo SCWS;
- na základě informací o plánované jízdě vozidel přes pracovní místo od dopravního zaměstnance;
- na základě signalizace TWS typu LOWS;
- na základě informací od bezpečnostní hlídky (včetně předsunuté bezpečnostní hlídky) o jízdě vozidel prostřednictvím telekomunikačního zařízení nebo osobně;
- na základě smyslů vedoucího prací (vizuálně).

V případě práce na zařízení, kdy je sjednáno zajištění bezpečnosti pracovního místa na základě informací o jízdě vozidel přes pracovní místo od dopravního zaměstnance, je nutné sjednat i způsob dorozumívání a v případě použití telefonního spojení i určení konkrétního telefonního čísla.

Souhlas s prací na zařízení na základě sjednaných podmínek zapíše příslušný dopravní zaměstnanec do telefonního zápisníku. Do zápisu je nutné uvést nejen samotný souhlas, ale rovněž i všechny podmínky, na základě kterých byla práce na zařízení povolena.

Zápis podepíše nejen dopravní zaměstnanec, ale v případě, že sjednání bylo provedeno za osobní účasti, i vedoucí prací.

V případě, že sjednání podmínek pro práci na zařízení bylo provedeno prostřednictvím telekomunikačního zařízení, podepíše zápis o souhlasu a podmínkách práce na zařízení pouze dopravní zaměstnanec. Vedoucí prací pak ve služební knížce (pracovní knížce, bezpečnostním deníku) musí zaznamenat příjmení dopravního zaměstnance, se kterým sjednal podmínky práce na zařízení, datum, čas, místo práce a způsob zajišťování bezpečnosti pracovního místa. Rovněž do stejného dokumentu musí uvést číslo záznamu z telefonního zápisníku, pod kterým jsou uvedené sjednané podmínky u příslušného dopravního zaměstnance zaznamenány. Tato čísla zápisů jsou dopravní zaměstnanci povinni vedoucímu prací nahlásit.

Za zajištění bezpečnosti osob, tj. členů pracovní skupiny, na pracovním místě dle čl. 13 odst. (3) vnitřního předpisu SŽ Bp1 odpovídá vždy vedoucí prací, který je mj. povinen: být znalý poměrů na pracovním místě a v jeho blízkosti, vydávat pokyn k zahájení práce, v případě blížícího se vozidla k pracovnímu místu zajistit, aby osoby zaujmuly postavení, při kterém nebude ohrožena jejich bezpečnost, všechna zařízení, pracovní pomůcky, stroje, náradí a ostatní materiál musí být při jízdě DV uloženy tak, aby nezasahovaly do průjezdného průřezu, zajistit prověřování funkčnosti rádiového spojení, zajistit určení bezpečného místa, kam mají zúčastnění zaměstnanci na širé trati vystoupit před blížícími se DV, zajistit zapisování důležitých okolností zajišťujících bezpečnost osob do služební knížky, případně jiného dokumentu, zajistit v případě potřeby informování se před

začátkem práce na zařízení nebo i v jejím průběhu na aktuální dopravní situaci a označit pracovní místo na širé trati varovnými návěstidly dle vnitřního předpisu SŽ D1, pokud není pracovní místo kryto výstražným kolíkem s omezenou platností pro pracovní místa.

Dle čl. 13 odst. (7) vnitřního předpisu SŽ Bp1 se varovná návěstidla nestaví, jde-li o ucelenou skupinu nejvýše pěti zaměstnanců (včetně vedoucího prací) a tato pracovní skupina se během pracovní směny soustavně přesunuje. Navíc musí být splněny tyto podmínky:

- na obě strany je viditelnost na vzdálenost danou tabulkou č. 2;
- nepracuje se s mechanizačními prostředky těžko odstranitelnými z průjezdného průřezu.

Tabulka č. 2:

Rychlost [km·h <sup>-1</sup> ]	Doba potřebná k vyklizení pracovního místa [v sekundách]									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	Minimální vzdálenost začátku střeženého úseku od začátku pracovního místa [v metrech]									
<b>50</b>	510	580	650	720	790	860	930	1000	1070	1140

Pro výpočet byl použit matematický vzorec:

$$l = (t \cdot v) / 3,6 + z$$

kde:

l – minimální vzdálenost začátku střeženého úseku od začátku pracovního místa [m];

t – doba potřebná k vyklizení pracovního místa [s];

v – nejvyšší rychlost ve střeženém úseku [km·h<sup>-1</sup>];

z – vzdálenost rovna 300 [m] při nejvyšší rychlosti do 60 km·h<sup>-1</sup>.

Dne 3. 10. 2023 byla pracovní skupina ve složení vrchní mistr tratí, mistr tratí a dva pracovníci údržby a oprav tratí vyslána do mezistaničního úseku Bělčice – Blatná, dle vyjádření vedoucího PS, za účelem:

- „dohledat závady z výpisu jízdy měřicího vozu a určit řešení jejich odstranění, to znamená, ve kterém úseku půjde rozchod koleje opravit otočením svěrek, případně výměna pražců – nález technického řešení a potřebu materiálu bez dalšího fyzického výkonu k odstranění závad“ (viz Zápis se zaměstnancem);
- „diagnostikovat závady, najít je a navrhnout řešení, měla to být vizuální kontrola tratí, ...“ (viz Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR).

V „Denní hlášení“ sepsané mistrem tratí dne 3. 10. 2023 ráno před odjezdem na pracovní místo byl však jako popis prováděného výkonu podle činností a jejich průběh u obou pracovníků údržby a oprav tratí uvedeno „jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí“, u vrchního mistra tratí a mistra tratí „vedení pracovní čety“.



Dle vyjádření vedoucího PS bylo v „Denní hlášení“ ze dne 3. 10. 2023 uvedeno „jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí“ z důvodu, že do hlášenky se nemůže napsat jednotlivě vizuální prohlídka, na místě mohl pak vedoucí prací rozhodnout o řešení opravy.

V dokumentu provozovatele dráhy SŽ „Sborník prací a výkonů 2023 – Traťové hospodářství“ jsou definovány jednotlivé položky, a to konkrétně:

- „Správa majetku ŽDC“ – správa a evidence železničního svršku, spodku, přejezdů a ostatního majetku ŽDC. ... **Pravidelné i mimořádné prohlídky, revize a měření železničního svršku, spodku a přejezdů, prostorové průchodnosti ručně, šablonou nebo ABTUSem, měření prostorové polohy koleje, měření dilatačních spár, geometrie svarů a ostatní měření, obchůzky trati, kontrolní jízdy pro zjištění technického stavu dopravní cesty, jízdy kol. prostředkem za účelem zjištění závad, poruch nebo případného výskytu zdroje ohrožení dráhy včetně zápisů v příslušné evidenci;**
- „Jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí“ – **jednotlivé dotahování upevňovacích součástí.**

Dle vnitřního předpisu SŽ Bp1:

- **vizuální kontrola je práce na zařízení vykonávaná osamělým zaměstnancem, při které je prováděna kontrola součástí staveb dráhy pouze pohledem;**
- osamělý zaměstnanec je osoba, která provádí práce na zařízení sama v provozované železniční dopravní cestě.

Dle čl. 14 vnitřního předpisu SŽ Bp2, týkajícího se zajišťování bezpečnosti zaměstnanců SŽ při provádění pravidelných kontrol a kontrolní činnosti, se prováděním pravidelných kontrol a kontrolních činností rozumí pro účely tohoto předpisu vykonávání prohlídek a/nebo měření podle vyhlášky č. 177/1995 Sb. **Vykonávání pravidelných kontrol a kontrolní činnosti**, ve smyslu předchozího, je vždy považováno za **práci na zařízení**.

V případě, že je tato činnost vykonávána prostřednictvím pracovních skupin a:

- a) **rozhledové podmínky na pracovním místě umožňují dostatečný prostor pro zajištění bezpečnosti osob na pracovním místě,**
- b) není při této činnosti zapotřebí trvalá spolupráce (i spojení) s dopravním zaměstnancem,
- c) pracovní postup a charakter práce na zařízení umožňuje bezprostřední vyklizení pracovního místa,
- d) uvedenou činností nedochází k ovlivňování jednotlivých prvků zabezpečovacího a jiného infrastrukturního zařízení,

postup pro zajištění bezpečnosti při této činnosti může probíhat dle následujících zásad:

- **místo sjednaných podmínek práce na zařízení provede vedoucí prací pouze oznámení o vykonávané činnosti** (místo, druh práce – kontrolní činnost a možnost případného spojení) dopravnímu zaměstnanci,

- vedoucí prací nastaví na pracovním místě takový způsob zajištění pracovního místa – bezpečnostní hlídky nebo zajištění bezpečnosti osob prostřednictvím informací od vedoucího prací, který bude z hlediska charakteru práce, umístění pracovního místa a počtu pracovní skupiny nejbezpečnější a nejvýhodnější,
- vedoucí prací zajistí bezpečnost osob na pracovním místě v souladu s postupy danými pro jednotlivé způsoby zajišťování bezpečnosti pracovního místa,
- **po ukončení práce vedoucí prací musí oznámit příslušnému dopravnímu zaměstnanci ukončení oznámené činnosti.**

Zápis o oznámené kontrole a kontrolní činnosti a její ukončení dopravní zaměstnanec neprovádí.

Bezprostředně po vzniku MU bylo inspektory DI ve spolupráci se zástupci provozovatele dráhy, dopravce a PČR provedeno měření možné viditelnosti zaměstnanců v provozované traťové koleji, tj. na jakou vzdálenost mohl strojvedoucí spatřit zaměstnance z jedoucího HDV. Měření viditelnosti bylo provedeno z provozních důvodů dopravce z HDV řady 842, kdy výhled na trať ze stanoviště strojvedoucího je obdobný s výhledem z ŘV zúčastněného na MU. Měřením bylo zjištěno, že po vyjetí vlaku Sv 98034 z lesa bylo možné poprvé spatřit zaměstnance v traťové koleji ze vzdálenosti 104 m (viz obr. č. 3), zcela nerušenému výhledu na zaměstnance však bránila vzrostlá vegetace.



Obr. č. 3: Viditelnost ze vzdálenosti 104 m

Zdroj: DI



Obr. č. 4: Viditelnost ze vzdálenosti 99 m

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Viditelnost ze vzdálenosti 90 m

Zdroj: DI

První nerušený výhled měl strojvedoucí ze vzdálenosti cca 85 m (viz obr. č. 6), kdy mohl nepochybně spatřit zaměstnance nacházející se v traťové koleji.





Obr. č. 6: Viditelnost ze vzdálenosti 85 m

Zdroj: DI

Zábrzdňá vzdálenost, tj. dráha, na které musí vlak bezpečně zastavit z rychlosti, kterou smí v daném úseku tratě jet, je dle dokumentace provozovatele dráhy (Tabulek traťových poměrů trati Březnice – Strakonice) stanovena na hodnotu 400 m.

Na základě výše zjištěných skutečností lze jednoznačně konstatovat, že z důvodu nedostatečných rozhledových podmínek na pracovním místě nebylo možné ani při případném provádění kontrolní činnosti, dle vyjádření vedoucího PS vizuální kontroly, postupovat dle čl. 14 vnitřního předpisu SŽ Bp2, tj. pouze oznámením o vykonávané činnosti dopravnímu zaměstnanci vedoucím prací, ale bylo nutné postupovat dle čl. 10 odst. (4) vnitřního předpisu SŽ Bp1.

Z vyjádření pracovníka údržby a oprav tratí (v závěru) vyplývá, že pracovní skupina ve složení vrchní mistr tratí, mistr tratí a dva pracovníci údržby a oprav tratí dne 3. 10. 2023 však vykonávala práce na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě, a to konkrétně v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná, přičemž před jejich zahájením bylo nutné postupovat dle čl. 10 odst. (4) vnitřního předpisu SŽ Bp1, a to konkrétně:

- sjednat podmínky práce na zařízení;
- zajistit bezpečnost pracovního místa a
- zajistit bezpečnost osob na pracovním místě ze strany vedoucího prací.

Dle vnitřního předpisu SŽ Bp1:

- pracovní skupina jsou dvě nebo více osob, které provádějí společně práci v provozované železniční dopravní cestě, **přičemž jedna z osob musí být vedoucím prací;**
- vedoucí prací je zaměstnanec určený vedoucím zaměstnancem (popř. vedoucí zaměstnanec sám), který řídí činnost pracovní skupiny osob při práci na zařízení;

- vedoucí zaměstnanec je zaměstnanec, který je na jednotlivých stupních řízení zaměstnavatele oprávněn stanovit a ukládat podřízeným zaměstnancům pracovní úkoly, organizovat, řídit a kontrolovat jejich práci a dávat jim k tomu účelu závazné pokyny.

Pracovník údržby a oprav tratí (v zácviku) na otázku, kdo byl dne 3. 10. 2023 vedoucím prací, uvedl:

- „Vedoucím práce byl mistr tratí a vrchní mistr tratí.“ (viz Zápis se zaměstnancem sepsaný dne 31. 10. 2023).

Hospodářskosprávní referentka na otázku, kdo byl dne 3. 10. 2023 vedoucím prací uvedla:

- „Domnívám se, že vedoucím prací na místě pozdějšího vzniku MU byl mistr tratí, protože to vyplývá z toho, že ráno prováděl poučení o BOZP, taková je praxe.“ (viz Zápis se zaměstnancem sepsaný dne 13. 11. 2023);
- „Vím, že vedoucí PS říkal mistrovi tratí, že bude ten den vedoucí. Vedoucím prací byl ten den určen mistr tratí.“ (viz Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR sepsaný dne 11. 1. 2024).

Vedoucí PS na otázku, kdo byl dne 3. 10. 2023 vedoucím prací uvedl:

- „Mistr tratí. ...vedoucím prací byl určen mistr tratí osobně mnou.“ (viz Zápis se zaměstnancem sepsaný dne 13. 11. 2023);
- „Mistr tratí. To bylo dané tím, že sepisoval hlášenku. Já jsem mistra tratí určil jako vedoucím prací. Určil jsem ho ústně, ve své kanceláři, v přítomnosti vrchního mistra tratí a hospodářskosprávní referentky. ...mistr tratí, ten podepisuje hlášenku a tím je určen jako vedoucí prací. Vedoucí prací je vždy ten, kdo školí.“ (viz Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR sepsaný dne 20. 12. 2023).

Drážní inspekce na základě výše uvedených vyjádření provedla analýzu dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ TO Blatná, pracoviště Blatná, a „Denních hlášenek“ střediska TO Blatná za období od 5. 4. 2023 až do 3. 10. 2023, tj. dne vzniku MU.

Analýzou dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ – poučení o všech mimořádnostech na pracovišti a upozornění na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy bylo zjištěno:

- od 1. týdne roku 2023 až do vzniku MU dne 3. 10. 2023 **chybělo** ve sloupci k tomu určeném **označení zaměstnance** pověřeného přímým řízením prací konkrétní den u svého podpisu kódem **VP – vedoucí prací**;
- u všech týdnů roku 2023 byl uveden odkaz na čl. 99 písm. b) již neplatného vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1, který ukládá povinnost vedoucím zaměstnancům „*prokazatelně poučit zaměstnance při nástupu do směny (práce) nebo při změně obvodu pracoviště o všech mimořádnostech na pracovišti a upozornit je na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy*“.

Vnitřní předpis SŽDC Bp1 byl nahrazen vnitřními předpisy SŽ Bp1, SŽ Bp2 a SŽ Bp3 s účinností od 1. 1. 2021, resp. od 1. 3. 2023 ve znění změny č. 1. Výše uvedenou povinnost ukládá vedoucímu zaměstnanci čl. 10 odst. (3) písm. b) vnitřního předpisu SŽ Bp2.

Analýzou „Denních hlášenek“ střediska TO Blatná a jejich porovnáním s dokumentem „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ bylo zjištěno:

- dne 28. 4. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal mistr tratí;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl mistr tratí, který měl ten den od 6:00 h do 14:00 h vykázano školení v Českých Budějovicích;
  - vedení pracovní čety na pracovním místě v úseku Bělčice – Blatná měl v „Denní hlášenke“ vykázané pracovník údržby a oprav tratí;
- dne 26. 5. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal mistr tratí;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl mistr tratí, který měl v „Denní hlášenke“ ten den od 6:00 h do 14:00 h vykázano školení v Českých Budějovicích;
  - vedení pracovní čety na pracovním místě Bělčice – Blatná měl v „Denní hlášenke“ vykázano pracovník údržby a oprav tratí;
- dne 2. 6. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal mistr tratí;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců bez uvedení jména a podpisu, kdo jej provedl;
  - vedení pracovní čety na pracovním místě Sedlice – Radomyšl měl v „Denní hlášenke“ vykázano mistr tratí;
- dne 8. 7. 2023 (sobota):
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal vrchní mistr tratí, který měl od 27. 3. 2023 do 7. 7. 2023 vykázanou nemoc a teprve 10. 7. 2023 absolvoval mimořádnou zdravotní prohlídku;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců nebylo vykázano, dle „Denní hlášenky“ školení zaměstnanců provedl vedoucí PS;
  - vedení pracovní čety nebylo v „Denní hlášenke“ vykázano;
- dne 9. 7. 2023 (neděle):
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal vrchní mistr tratí, který měl od 27. 3. 2023 do 7. 7. 2023 vykázanou nemoc a teprve 10. 7. 2023 absolvoval mimořádnou zdravotní prohlídku;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců nebylo vykázano;
  - vedení pracovní čety nebylo v „Denní hlášenke“ vykázano;
- dne 10. 7. 2023:

- „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal vrchní mistr tratí, který měl v „Denní hlášeence“ ten den od 6:00 h do 14:00 h vykázanou zdravotní prohlídku;
- školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl pracovník údržby a oprav tratí;
- vedení pracovní čety na pracovním místě Blatná – Kasejovice měl v „Denní hlášeence“ vykázano pracovník údržby a oprav tratí;
- dne 24. 7. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal mistr tratí;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl vrchní mistr tratí;
  - vedení pracovní čety na pracovním místě Blatná – Sedlice měl v „Denní hlášeence“ vykázano jak vrchní mistr tratí, tak i mistr tratí;
- dne 18. 8. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal vrchní mistr tratí, přestože měl v „Denní hlášeence“ ten den vykázanou dovolenou;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl vedoucí PS;
  - vedení pracovní čety na pracovním místě Bělčice – Blatná měl v „Denní hlášeence“ vykázano vedoucí PS;
- dne 30. 8. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal mistr tratí;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl mistr tratí;
  - vedení pracovní čety na pracovním místě Sedlice – Radomyšl měl v „Denní hlášeence“ vykázano jak mistr tratí, tak i pracovník údržby a oprav tratí;
- dne 26. 9. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal mistr tratí;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl mistr tratí;
  - vedení pracovní čety na pracovním místě Kasejovice – Nepomuk měl v „Denní hlášeence“ vykázano vrchní mistr tratí;
- dne 29. 9. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal mistr tratí;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců bez uvedení jména a podpisu, kdo jej provedl;
  - vedení pracovní čety nebylo v „Denní hlášeence“ vykázano;
- dne 2. 10. 2023:
  - „Denní hlášenku“ sepsal a podepsal mistr tratí;
  - školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl mistr tratí, který měl v „Denní hlášeence“ ten den od 6:00 h do 14:00 h vykázano školení v Českých Budějovicích;

- o vedení pracovní čety na pracovním místě Březnice – Bělčice měl v „Denní hlášení“ vykázáno vrchní mistr tratí.

**Z výše uvedeného vyplývá, že tvrzení „vedoucí prací je ten, kdo sepíše a podepisuje hlášení“ a dále „vedoucí prací je vždy ten, kdo školí“, nejsou pravdivá.**

Analýzou „Denních hlášení“ bylo dále zjištěno, že v období od 5. 4. 2023 až do 3. 10. 2023 byli ve 27 dnech, a to konkrétně 20. 7., 24. 7., 8. 8., 9. 8., 10. 8., 11. 8., 21. 8., 22. 8., 23. 8., 24. 8., 25. 8., 28. 8., 1. 9., 5. 9., 6. 9., 7. 9., 11. 9., 12. 9., 13. 9., 14. 9., 15. 9., 18. 9., 21. 9., 22. 9., 25. 9., 27. 9. a 3. 10., uvedeni 2 zaměstnanci s výkonem „vedení pracovní čety“. Vedoucí PS na otázku, z jakého důvodu byli dne 3. 10. 2023 uvedeni v „Denní hlášení“ dva vedoucí pracovní čety (vrchní mistr tratí a mistr tratí), odpověděl, **že je to běžná praxe**, mají stejnou kvalifikaci.

V „Denní hlášení“ ze dne 3. 10. 2023 byli rovněž uvedeni 2 zaměstnanci jako vedoucí pracovní čety, a to jak vrchní mistr tratí, tak i mistr tratí.

Pracovník údržby a oprav tratí (v závěru) ve svém vyjádření uvedl: „Vedoucím práce byl mistr tratí a vrchní mistr tratí.“

Hospodářskosprávní referentka ve svém vyjádření ze dne 13. 11. 2023 uvedla: „Domnívám se, že vedoucím prací na místě pozdějšího vzniku MU byl mistr tratí, protože to vyplývá z toho, že ráno prováděl poučení o BOZP, taková je praxe.“ a následně dne 11. 1. 2024 uvedla: „Vím, že vedoucí PS říkal mistrovi tratí, že bude ten den vedoucí. Vedoucím prací byl ten den určen mistr tratí.“

Vedoucí PS ve svém vyjádření ze dne 13. 11. 2023 uvedl: „Mistr tratí. ...vedoucím prací byl určen mistr tratí osobně mnou.“ a následně 20. 12. 2023 uvedl: „Mistr tratí. To bylo dané tím, že sepísal hlášení. Já jsem mistra tratí určil jako vedoucím prací. Určil jsem ho ústně, ve své kanceláři, v přítomnosti vrchního mistra tratí a hospodářskosprávní referentky. ...mistr tratí, ten podepisuje hlášení a tím je určen jako vedoucí prací. Vedoucím prací je vždy ten, kdo školí.“

Vzhledem k výše uvedeným nejednoznačným vyjádřením, analýze „Denních hlášení“ a jejich porovnáním s dokumentem „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“, dále k následkům MU a zejména ke skutečnosti, že v dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ – poučení o všech mimořádnostech na pracovišti a upozornění na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy, dne 3. 10. 2023 **chybělo** ve sloupci k tomu určeném **označení zaměstnance** pověřeného přímým řízením prací u svého podpisu kódem **VP – vedoucí prací**, se šetřením této MU nepodařilo Drážní inspekci prokazatelně zjistit, který ze zúčastněných zaměstnanců, a to konkrétně zda vrchní mistr tratí nebo mistr tratí, byl dne 3. 10. 2023 vedoucím prací.

Drážní inspekce provedla analýzu zápisů ve Služebních knížkách vrchního mistra tratí, mistra tratí a pracovníka údržby a oprav tratí, který měl přidělenou i Pracovní knížku. Dle vyjádření provozovatele dráhy SŽ vrchní mistr tratí ani mistr tratí neměli Pracovní knížky přidělené. Služební knížka s Pracovní knížkou pracovníka údržby a oprav tratí byly dne



### 3. 10. 2023 zajištěny PČR v osobním zavazadle uloženém ve služebním automobilu na místě vzniku MU.

- Služební knížka vrchního mistra tratí:
  - Služební knížka je vedena od 29. 9. 2022;
  - dne 29. 9. 2022 je evidován zápis týkající se prokazatelného poučení zaměstnanců při nástupu do směny a upozornění na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy, včetně podpisů zaměstnanců: „*Pracovní postup je v souladu s Bp1 čl. 99 písm. b. Zúčastnění zaměstnanci vzali na vědomí.*“ Dále jsou evidované zápisy v jednotlivých kalendářních dnech s uvedením časů a podpisů zaměstnanců;
  - poslední zápis ve Služební knížce je ze dne 23. 3. 2023;
- Služební knížka mistra tratí:
  - Služební knížka je vedena od 30. 3. 2022;
  - ve Služební knížce jsou evidovány zápisy týkající se prokazatelného poučení zaměstnanců a upozornění na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy, včetně podpisů zaměstnanců: „*Pracovní postup je v souladu s Bp1 čl. 99 písm. b. Zúčastnění zaměstnanci vzali na vědomí.*“;
  - poslední zápis ve Služební knížce je ze dne 3. 10. 2023;
- Služební knížka pracovníka údržby a oprav tratí:
  - Služební knížka je vedena od 22. 7. 2020;
  - ve Služební knížce jsou evidovány zápisy z provedených obchůzek tratí včetně potvrzení podpisem jak ze strany pracovníka údržby a oprav tratí, tak i ze strany výpravčích žst. Blatná, žst. Březnice, žst. Nepomuk a žst. Strakonice;
  - ve Služební knížce jsou evidovány zápisy z provedeního sjednání podmínek práce na zařízení, a to konkrétně mazání výhybek v žst. Blatná, žst. Bělčice, žst. Kasejovice a žst. Sedlice, pracovníkem údržby a oprav tratí a souhlasu výpravčích s touto prací. Zápisy obsahují veškeré potřebné náležitosti v souladu s ustanoveními vnitřního předpisu SŽ Bp1;
  - ve Služební knížce jsou evidovány zápisy týkající se prokazatelného poučení zaměstnanců a upozornění na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy, včetně podpisů zaměstnanců: „*Pracovní postup je v souladu s Bp1 čl. 99 písm. b. Zúčastnění zaměstnanci vzali na vědomí.*“;
  - ve Služební knížce je evidován zápis z provedené kontroly vedoucím PS se zaměřením „Kontrola vedení služební knížky“ ze dne 16. 3. 2023;
- Pracovní knížka pracovníka údržby a oprav tratí:
  - v Pracovní knížce jsou evidovány 3 zápisy, a to:
    - x zápis z provedené kontroly vedoucím PS ze dne 16. 3. 2023 se zaměřením: „Provedena kontrola vedení pracovní knížky a pracovní činnosti. Bez závad. Věnovat pozornost rozhledovým poměrům na

přejezdech, čištění žlábků přejezdů, odstranění nežádoucí vegetace v blízkosti průjezdného průřezu, dotahování uvolněných upevňovačů.“;

- x zápis „křoví u přejezdu v km 12,800 – 12,700 v úseku Bělčice – Blatná“ s poznámkou „odstranit“ ze dne 20. 3. 2023;
- x zápis „křoví ostříháno“ ze dne 23. 3. 2023.

Z výše uvedeného vyplývá, že ve Služebních knížkách vrchního mistra tratí a mistra tratí od 29. 9. 2022, resp. od 30. 3. 2022, do 3. 10. 2023 nebyl uveden žádný zápis, týkající se provedení sjednání podmínek práce na zařízení prostřednictvím telekomunikačního zařízení.

Drážní inspekce dále provedla analýzu Telefonního zápisníku pro dokumentaci sjednaných podmínek práce na zařízení žst. Blatná, kterou bylo zjištěno:

- v období od 5. 4. 2023 do vzniku MU bylo v Telefonním zápisníku uvedeno 54 zápisů, týkajících se sjednání podmínek práce na zařízení zaměstnanci ST a současně souhlasu výpravčích žst. Blatná s touto prací;
- podmínky práce sjednali zaměstnanci TO Blatná, a to konkrétně obchůzkáři, pracovník údržby a oprav tratí a ve dvou případech mistr tratí;
- **místem prací u všech 54 zápisů byly železniční stanice**, a to konkrétně žst. Bělčice, žst. Blatná, žst. Kasejovice, žst. Radomyšl a žst. Sedlice;
- poslední zápis před vznikem MU byl evidován dne 27. 9. 2023.

Porovnáním zápisů v Telefonním zápisníku pro dokumentaci sjednaných podmínek práce na zařízení a „Denních hlášenek“ bylo zjištěno, že 51 z 54 zápisů se týkalo sjednání podmínek práce na zařízení, a to konkrétně čištění a mazání jednoduchých výhybek. U dvou zápisů se nepodařilo zjistit, jaké konkrétní práce byly v železničních stanicích prováděny.

Z výše uvedeného vyplývá, že v období **od 5. 4. 2023 do vzniku MU dne 3. 10. 2023 nebyl v Telefonním zápisníku pro dokumentaci sjednaných podmínek práce na zařízení evidován žádný zápis, týkající se sjednání podmínek prací na zařízení zaměstnanci TO Blatná na širé tratí v jednotlivých mezistaničních úsecích tratí Březnice – Strakonice a Nepomuk – Blatná.**

Až následně po vzniku MU byly v Telefonním zápisníku, kromě sjednání podmínek prací v železničních stanicích, evidované rovněž zápisy s místem prací v mezistaničních úsecích s vymezením přesné kilometrické polohy prováděných prací.

Z výpisu hovorů mobilních telefonů vrchního mistra tratí a mistra tratí poskytnutého provozovatelem dráhy SŽ v měsíci září 2023 vyplývá:

- z mobilního telefonu vrchního mistra tratí byly uskutečněny 2 odchozí hovory, a to dne 12. 9. 2023 s pracovníkem infrastruktury s licencií strojvedoucího a dne 21. 9. 2023 s vedoucím PS;
- z mobilního telefonu mistra tratí byly uskutečněny následující odchozí hovory:
  - soukromý hovor dne 29. 9. 2023;

- 3 hovory dne 5. 9. 2023 s vedoucím PS;
- 2 hovory dne 15. 9. 2023, a to v 15:58 h s přednostou ST a v 18:34 h s výpravčím žst. Blatná – časy obou hovorů odpovídají komunikaci v souvislosti se vznikem MU dne 15. 9. 2023, kdy v 15:29 h došlo v mezistaničním úseku Březnice – Bělčice v km 9,200 ke srážce vlaku Os 7915 s překážkou;
- 3 odchozí hovory, a to dne 12. 9. 2023 v 8:12 h, dne 13. 9. 2023 v 8:11 h a dne 18. 9. 2023 v 8:00 h na mobilní telefon. Dle čl. 26 SŘ žst. Blatná se jedná o mobilní telefon výpravčího žst. Blatná bez záznamu na záznamové zařízení ReDat3.

Z „Denních hlášenek“ ve dnech 12., 13. a 18. 9. 2023 vyplývá:

- dne 12. 9. 2023 měla pracovní skupina ve složení vrchní mistr tratí, mistr tratí (oba uvedeni jako vedení pracovní čety) a 2 pracovníci údržby a oprav tratí uvedené pracovní místo Blatná – Sedlice s popisem prováděného výkonu „jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí“;
- dne 13. 9. 2023 měla pracovní skupina ve složení vrchní mistr tratí, mistr tratí (oba uvedeni jako vedení pracovní čety), 2 pracovníci údržby a oprav tratí, provozní pracovník v přípravě a pracovník infrastruktury s licencí strojvedoucího uvedené pracovní místo Blatná – Sedlice s popisem prováděného výkonu „jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí“;
- dne 18. 9. 2023 měla pracovní skupina ve složení vrchní mistr tratí, mistr tratí (oba uvedeni jako vedení pracovní čety), pracovník údržby a oprav tratí, provozní pracovník v přípravě a pracovník infrastruktury s licencí strojvedoucího uvedené pracovní místo Bělčice – Blatná s popisem prováděného výkonu „jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí“.

V Telefonním zápisníku pro dokumentaci sjednaných podmínek práce na zařízení ani ve Služebních knížkách zúčastněných zaměstnanců nebyl ve dnech 12., 13. a 18. 9. 2023 evidován žádný zápis týkající se sjednání podmínek prací na zařízení zaměstnanci TO Blatná v mezistaničních úsecích Bělčice – Blatná a Blatná – Sedlice.

Zda obsahem komunikace mistra tratí s výpravčím žst. Blatná v rámci odchozích hovorů, a to dne 12. 9. 2023 v 8:12 h, dne 13. 9. 2023 v 8:11 h a dne 18. 9. 2023 v 8:00 h, bylo oznámení o vykonávané činnosti dopravnímu zaměstnanci dle čl. 14 vnitřního předpisu SŽ Bp2, a to i přesto, že následně po ukončení prací nebyly uskutečněny hovory v souvislosti s povinností oznámit dopravnímu zaměstnanci ukončení oznámené činnosti, se šetřením této MU z důvodu jejich následků nepodařilo zjistit.

Analýzou hovorů dne 3. 10. 2023 ze služebních mobilních telefonů, resp. služebních SIM karet, které byly přiděleny vrchnímu mistrovi tratí a mistrovi tratí, a soukromé SIM karty vrchního mistra tratí, které byly na místě vzniku MU (kolejiště a jeho bezprostřední blízkost) zajištěny PČR, bylo zjištěno, že dne 3. 10. 2023 od 00:00 h do doby vzniku MU, **nebyl uskutečněn žádný příchozí ani odchozí hovor.**

Analýzou hovorů dne 3. 10. 2023 ze soukromých SIM karet mobilních telefonů mistra tratí a obou pracovníků údržby a oprav tratí, které byly zajištěny PČR v osobních zavazadlech

uložených ve služebním automobilu na místě vzniku MU, bylo zjištěno, že dne 3. 10. 2023 od 5:35 h do doby vzniku MU **nebyl uskutečněn žádný příchozí ani odchozí hovor.**

Z výpisu hovorů mobilních telefonů vrchního mistra tratí a mistra tratí poskytnutého provozovatelem dráhy SŽ rovněž vyplývá, že v měsíci říjnu 2023, tj. 1. 10., 2. 10. a 3. 10. 2023, **nebyl uskutečněn žádný odchozí hovor.**

Šetřením této MU na základě všech výše uvedených skutečností bylo zjištěno, že dne 3. 10. 2023 nedošlo v souladu s ustanoveními vnitřního předpisu SŽ Bp1 k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a to konkrétně ke sjednání podmínek práce na zařízení, k zajištění bezpečnosti pracovního místa a k zajištění bezpečnosti osob na pracovním místě ze strany vedoucího prací, a v rozporu s touto skutečností vykonávala pracovní skupina práce na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě.

Protože se pracovní místo nacházelo na širé trati v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná a SZZ žst. Bělčice je dálkově ovládáno výpravčí žst. Blatná, měl vedoucí práce povinnost sjednat podmínky práce na zařízení s výpravčí žst. Blatná. V „Telefonním zápisníku pro dokumentaci sjednaných podmínek práce na zařízení“ výpravčí žst. Blatná nebyl však dne 3. 10. 2023 evidován žádný zápis o sjednání podmínek práce na zařízení a o souhlasu s prací na zařízení. Z rozboru dat TZZ mezistaničního úseku Bělčice – Blatná rovněž vyplývá, že v daném úseku nebyl v systému JOP zaveden žádný varovný štítek.

Drážní inspekce považuje za nutné upozornit na skutečnosti zjištěné jak z analýzy dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“, kdy od 1. týdne roku 2023 až do vzniku MU dne 3. 10. 2023 chybělo ve sloupci k tomu určeném označení zaměstnance pověřeného přímým řízením prací konkrétní den u svého podpisu kódem VP – vedoucí prací, tak i na skutečnosti zjištěné z analýzy „Denních hlášenek“ TO Blatná, kdy jako vedoucí pracovní čety byli vedeni dva zaměstnanci, přestože vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ Bp1 stanovuje, že **jedna z osob musí být vedoucím prací.** Vedoucímu prací z vnitřního předpisu SŽ Bp1 vyplývá souhrn povinností, zejména v souvislosti se zajištěním bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. V takových případech, kdy jsou vedoucími pracovní čety vedeni dva zaměstnanci, může docházet k nebezpečným situacím, kdy oba zaměstnanci se vzájemně na sebe spolehnou v souvislosti s plněním povinností vyplývajících z funkce vedoucího prací, zejména s povinností sjednat podmínky práce na zařízení, a v konečném důsledku může dojít k zanedbání – nesplnění těchto povinností.

Na základě všech výše uvedených šetření zjištěných skutečností DI konstatuje, že v souvislosti s povinností sjednávat podmínky práce na zařízení docházelo k vědomému dlouhodobému porušování stanovených technologických postupů, které jsou zásadní k zajištění bezpečnosti a ochraně zdraví osob.

### **Zjištění:**

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

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

*„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení, ...“;*

- § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.:

*„Osoby nacházející se v obvodu dráhy jsou povinny dbát o svoji bezpečnost, ... a jsou povinni zdržet se všeho, co by mohlo rušit nebo ohrozit provozování dráhy a drážní dopravy nebo mít za následek vznik škody na součástech dráhy nebo na drážním vozidle nebo narušit veřejný pořádek.“;*

- § 101 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb.:

*„Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení jejich života a zdraví, která se týkají výkonu práce (dále jen „rizika“).“*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený § 101 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb. do souvislosti s definičním:

- § 101 odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb.:

*„Péče o bezpečnost a ochranu zdraví při práci uložená zaměstnavateli podle odstavce 1 nebo zvláštními právními předpisy je nedílnou a rovnocennou součástí pracovních povinností vedoucích zaměstnanců na všech stupních řízení v rozsahu pracovních míst, která zastávají.“;*

- § 103 odst. 2 zákona č. 262/2006 Sb.:

*„Zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a **soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování**“;*

- § 106 odst. 4 písm. c) zákona č. 262/2006 Sb.:

*„Každý zaměstnanec je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání, případně opomenutí při práci. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů zaměstnance. Zaměstnanec je povinen dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, s nimiž byl řádně seznámen, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele, ...“;*

- čl. 3 odst. (6) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Všechny osoby v prostorách SŽ a na dráze provozované SŽ jsou povinny podle svých možností dbát o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví fyzických osob, kterých se bezprostředně dotýká jejich jednání.“;*

- čl. 10 odst. (4) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Každá práce na zařízení (v nevyložené dopravní cestě) musí probíhat z pohledu zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v těchto základních rovinách:*

- *sjednání podmínek práce na zařízení,*
- *zajišťování bezpečnosti pracovního místa,*
- *zajišťování bezpečnosti osob na pracovním místě,*
- *odhlášení práce na zařízení.“*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 10 odst. (4) vnitřního předpisu SŽ Bp1 do souvislosti s definičním:

- čl. 2 odst. (25) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Práce na zařízení – pro účely tohoto předpisu, je to činnost osob v provozované železniční dopravní cestě, při které je prováděna oprava, úprava, modernizace, montáž, demontáž, údržba, kontrola nebo měření součástí staveb dráhy a činnost při projektování staveb. ...“;*

- čl. 10 odst. (5) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Pro zajištění celkové bezpečnosti se v daných případech při práci na zařízení používá bezpečnostní štítek. Jeho odevzdání osobou, která bude vykonávat práci na zařízení, příslušnému dopravnímu zaměstnanci, má zajistit upozornění dopravnímu zaměstnanci na přítomnost osamělého zaměstnance nebo pracovní skupiny v provozované železniční dopravní cestě.“;*

- čl. 10 odst. (7) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Ve stanicích, případně i jiných dopravních s kolejovým rozvětvením, kde je fyzicky přítomen dopravní zaměstnanec, se staničním zabezpečovacím zařízením, které je ovládáno z jednotného obslužného pracoviště (dále jen JOP), se bezpečnostní štítek neodevzdává. Ten je nahrazen varovným štítkem v systému počítače JOP ...“;*

- čl. 10 odst. (9) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Práce na zařízení v provozované nevyložené dopravní cestě a její zabezpečení musí probíhat přesně ve smyslu jednotlivých ustanovení tohoto předpisu. Při nesplnění daného postupu nesmí dojít k zahájení práce na zařízení nebo započaté práce na zařízení musí být okamžitě ukončeny. To platí jak v případě práce na zařízení vykonávané osamělým zaměstnancem, tak i v případě pracovní skupiny.“*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 10 odst. (9) vnitřního předpisu SŽ Bp1 do souvislosti s definičními:

- čl. 2 odst. (23) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Osamělý zaměstnanec – osoba, která provádí práce na zařízení sama v provozované železniční dopravní cestě.“;*

- čl. 2 odst. (26) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Pracovní skupina – dvě nebo více osob, které provádějí společně práci v provozované železniční dopravní cestě, přičemž jedna z osob musí být vedoucím prací;*

- čl. 2 odst. (46) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Vedoucí prací – zaměstnanec určený vedoucím zaměstnancem (popř. vedoucí zaměstnanec sám), který řídí činnost pracovní skupiny osob při práci na zařízení.“;*

- čl. 11 odst. (1) vnitřního předpisu SŽ Bp1:

*„Základní podmínkou veškeré práce na zařízení je povinnost sjednání podmínek práce na zařízení mezi osamělým zaměstnancem nebo vedoucím prací a dopravním zaměstnancem. ...“;*

- čl. 9 odst. (1) vnitřního předpisu SŽ Bp2:

*„Každý zaměstnanec SŽ je povinen dbát podle svých možností o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví i o bezpečnost a zdraví osob, kterých se bezprostředně dotýká jeho jednání. Znalost základních povinností vyplývajících z právních a ostatních předpisů a požadavků SŽ k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je nedílnou a trvalou součástí kvalifikačních předpokladů každého zaměstnance.“;*

- čl. 9 odst. (2) písm. a) vnitřního předpisu SŽ Bp2:

*„Zaměstnanci SŽ jsou dále povinni dodržovat právní a ostatní předpisy a pokyny zaměstnavatele SŽ k zajištění BOZP, s nimiž byli řádně a prokazatelně seznámeni, a řídit se zásadami bezpečného chování na pracovišti a informacemi zaměstnavatele SŽ.“*

V mezistaničním úseku Březnice – Bělčice od km 2,700 do km 3,100 byla depeší č. IDPJ-22-193-0021 ve zprávě č. ZP-193-00936 ze dne 7. 3. 2022 zavedena „pomalá jízda 30 km/h“, tj. traťová rychlost přechodně omezená na 30 km·h<sup>-1</sup>.

Následně depeší č. IDPJ-22-193-0206 ve zprávě č. ZP-193-01152 ze dne 1. 11. 2022 byla v čase 11:00 h ukončena „pomalá jízda 30 km/h“ a současně ve zprávě č. ZP-193-01153 ze dne 1. 11. 2022 v čase 11:00 h opětovně zavedena „pomalá jízda 30 km/h“ s uvedeným důvodem „rozpracovanost“ a s předpokládaným ukončením dne 1. 12. 2022.

Dne 4. 12. 2023 depeší č. IDPJ-23-193-0340 ve zprávě č. ZP-193-01624 byla změněna – prodloužena doba trvání „pomalé jízdy 30 km/h“ s novým předpokládaným ukončením dne 31. 3. 2024.

Dle vyjádření provozovatele dráhy ze dne 5. 2. 2024 jsou důvodem zavedení přechodného omezení traťové rychlosti závady v GPK s termínem odstranění „pomalé jízdy 30 km/h“ v měsíci srpnu 2024.

Šetřením bylo zjištěno, že výpravčí žst. Březnice nezpravil strojvedoucího vlaku Sv 98034 písemným rozkazem o přechodném omezení traťové rychlosti na 30 km·h<sup>-1</sup>. Vzhledem k příčině vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti s jejím vznikem.

### **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. 355 odst. (1) vnitřního předpisu SŽ D1:

*„O mimořádnostech, týkající se provozování dráhy, musí být zpraven strojvedoucí vedoucího vozidla (zaměstnanec v čele sunutých vozidel) písemným rozkazem. ...“;*

- čl. 356 odst. (1) vnitřního předpisu SŽ D1:

*„Výpravčí zpravovací (výchozí) stanice je plně odpovědný za zpravení strojvedoucího písemným rozkazem o skutečnostech, které ovlivňují provozování drážní dopravy (např. výluky, pomalé jízdy, změny stavebně technických parametrů dráhy apod.) ve zpravovacím úseku podle PND7, před odjezdem vlaku ze zpravovací (výchozí) stanice.“*

Provozovatelem dráhy SŽ byly před vznikem MU ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. a vnitřního předpisu SŽ S2/3 prováděny pravidelné prohlídky a měření staveb dráhy zaměřené na stav železniční infrastruktury:

- poslední obchůzka traťového úseku Bělčice – Blatná před vznikem MU byla provedena obchůzkářem dne 19. 9. 2023 s výsledkem: „Bez hrubých závad ohrožujících bezpečnost provozu.“;
- poslední kontrolní jízda v traťovém úseku Březnice – Blatná před vznikem MU byla provedena vedoucím PS dne 4. 9. 2023 s výsledkem: „Bez hrubých závad ohrožujících bezpečnost provozu.“;
- pravidelná komplexní prohlídka:
  - traťového úseku Březnice – Bělčice byla provedena dne 5. 4. 2023 s výsledkem: „Drobné závady byly zaevidovány do informačního systému Správy tratí SORUT. Při komplexní prohlídce nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy.“;
  - traťového úseku Bělčice – Blatná byla provedena dne 6. 4. 2023 s výsledkem: „Drobné závady byly zaevidovány do informačního systému Správy tratí SORUT. Při komplexní prohlídce nebyly zjištěny žádné viditelné zdroje ohrožení provozování dráhy.“;
- měření geometrického a konstrukčního uspořádání koleje zařízením s kontinuálním záznamem v traťovém úseku Březnice – Blatná bylo provedeno dne 20. 9. 2023.

Na místě MU, bezprostředně po jejím vzniku, byl zajištěn dokument z informačního systému SORUT „Lokální závady GPK“, zpracovaný dne 27. 9. 2023 vedoucím PS Blatná. Drážní inspekce vstoupila v jednání se zástupci Centra techniky a diagnostiky provozovatele dráhy SŽ, v rámci kterého bylo dne 28. 2. 2024 nahlédnuto do informačního systému „Provozní stav sítě tratí“, a to konkrétně do části SORUT.

V informačním systému SORUT v přehledu kontrol jak řádných, tak i mimořádných, v mezistaničních úsecích Březnice – Bělčice a Bělčice – Blatná byly v období od 1. 4. 2023 do 3. 10. 2023 evidovány následující provedené kontroly:

- obchůzka – traťové koleje a hlavní staniční koleje – 27x (provedené vrchním mistrem tratí, obchůzkářem a pracovníkem údržby a oprav tratí);



- kontrolní jízda – traťové koleje a hlavní staniční koleje – 7x (provedené vedoucím PS);
- prohlídka přejezdů a přechodů – 2x (provedené vedoucím PS);
- komplexní prohlídka trati – 2x (provedená přednostou ST v mezistaničních úsecích Březnice – Bělčice a Bělčice – Blatná).

Kromě komplexní prohlídky trati, kdy v mezistaničním úseku Březnice – Bělčice bylo zaevidováno 5 závad (hniloba pražců v km 0,234 – 1,020, km 2,700 – 3,100, km 4,100 – 4,600, km 4,110 – 4,510 a km 6,100 – 6,445) a v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná byly zaevidovány 2 závady (hniloba pražců v km 12,800 – 13,200 a km 13,900 – 21,972), bylo u všech provedených kontrol uvedeno zjištění: „Bez hrubých závad ohrožujících bezpečnost provozu.“

Analýzou údajů v informačním systému SORUT v „Přehledu závad“ bylo dále zjištěno, že v období od 1. 1. 2023 až do 28. 2. 2024 nebyla v mezistaničních úsecích Březnice – Bělčice a Bělčice – Blatná vedoucím PS ani vrchním mistrem tratí evidována jediná závada.

V informačním systému SORUT byly evidovány pouze závady:

1. zjištěné při komplexní prohlídce obou mezistaničních úseků provedené přednostou ST;
2. závady zjištěné při prováděných defektoskopických kontrolách;
3. závady z měření geometrického a konstrukčního uspořádání koleje zařízením s kontinuálním záznamem.

Z „Přehledu závad“ informačního systému SORUT vyplývá, že 18 zaevidovaných závad v úseku Březnice – Hudčice bylo odstraněno dne 1. 11. 2023, 3 závady v úseku Bělčice – Blatná byly odstraněny dne 2. 11. 2023 a 10 závad v úseku Březnice – Hudčice bylo odstraněno dne 9. 11. 2023. Termíny odstranění závad byly v souladu s informacemi uvedenými v „Denních hláškách“ ze dne 1. 11. 2023, 2. 11. 2023 a 9. 11. 2023, kdy v rámci výluky v úseku Březnice – Bělčice, resp. Bělčice – Blatná, byly zaměstnanci TO Blatná prováděny činnosti – jednotlivé dotahování upevňovacích součástí kolejových konstrukcí.

U jedné zaevidované závady v úseku Bělčice – Blatná bylo uvedeno, že byla odstraněna dne 30. 11. 2023. V Telefonním zápisníku pro dokumentaci sjednaných podmínek práce na zařízení žst. Blatná byl dne 30. 11. 2023 evidován zápis o sjednání podmínek práce na zařízení ze strany zaměstnance TO Blatná a souhlasu výpravčího žst. Blatná s prací na zařízení v mezistaničním úseku Bělčice – Blatná, a to v km 20,600 – 20,850, s uvedením údajů o zajištění bezpečnosti pracovního místa na základě informací od dopravního zaměstnance prostřednictvím mobilního telefonu, času potřebného k vyklizení pracovního místa v délce 60 s a zavedením varovného štítku v JOP.

Mezní provozní odchylky geometrických veličin od projektované nebo předepsané hodnoty a mezní provozní hodnoty veličiny zborcení koleje jsou definované jako:

- IAL – mez bezodkladného zásahu: pokud dojde k překročení stanovené hodnoty, je nutné provést bezodkladně opatření k zajištění bezpečnosti provozu.

Z „Přehledu závad“ informačního systému SORUT dále vyplývá, že ke dni 28. 2. 2024 byly zjištěny neodstraněné závady meze IAL z měření zařízením s kontinuálním záznamem provedeného 20. 9. 2023, a to konkrétně:

- úsek Březnice – Hudčice:
  - v km 4,885 – 4,883 v parametru ZKS;
  - v km 3,781 – 3,778 v parametru ZKS;
  - v km 3,778 – 3,776 v parametru VL;
  - v km 2,919 – 2,918 v parametru RK;
  - v km 2,914 – 2,912 v parametru RK;
  - v km 2,910 – 2,906 v parametru RK;
  - v km 2,882 – 2,880 v parametru RK;
  - v km 2,840 – 2,836 v parametru RK;
  - v km 2,824 – 2,822 v parametru RK;
  - v km 2,806 – 2,803 v parametru RK;
  - v km 2,798 – 2,794 v parametru RK;
  - v km 2,772 – 2,769 v parametru RK;
  - v km 2,760 – 2,759 v parametru VP;
  - v km 2,758 – 2,750 v parametru ZKS;
- úsek Hudčice – Bělčice:
  - v km 8,404 – 8,402 v parametru VL;
- úsek Bělčice – Blatná:
  - v km 13,840 – 13,837 v parametru SL;
  - v km 13,839 – 13,837 v parametru SP.

Jak bylo již výše uvedeno, v mezistaničním úseku Březnice – Bělčice od km 2,700 do km 3,100 byla dne 7. 3. 2022 zavedena „pomalá jízda 30 km/h“, která byla zrušena a ihned znovu zavedena a následně prodloužena s předpokladem do srpna 2024. Důvodem její existence jsou dlouhodobě (více než dva roky) neřešené problémy – neodstraněné závady v GPK. Dle názoru DI nelze toto dlouhodobé opatření považovat za zcela dostatečné k zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v souladu s charakteristikou meze bezodkladného zásahu IAL, protože samotné snížení rychlosti nemůže ani v kombinaci se zvýšeným dozorem případnému vzniku MU (vykolejení DV) zcela zabránit, ale pouze může snížit její následky. Nicméně je třeba konstatovat, že ke vzniku MU (vykolejení DV) v uvedeném období nedošlo.

V „Přehledu závad“ informačního systému SORUT bylo dále zjištěno, že ke dni 28. 2. 2024 nebyly u zaevidovaných závad ohrožujících bezpečnost provozování dráhy zjištěných měření geometrického a konstrukčního uspořádání koleje zařízením s kontinuálním záznamem provedeného již dne 20. 9. 2023, a to konkrétně závady v rozchodu koleje, zborcení koleje, ve směru a výšce kolejnicových pásů, uvedeny termíny jejich odstranění navzdory tomu, že byly zjištěny závady IAL.

Dále nebyly uvedeny termíny odstranění závad IL navzdory tomu, že:

- IL – mez zásahu (opravy): pokud je stanovená hodnota překročena, je třeba provést udržovací práce tak, aby před příští kontrolou nedošlo k překročení mezní provozní odchylky.

### Zjištění:

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

- § 20 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami.“;*
- § 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 ...“;*
- § 23 odst. 1 písm. h) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozovatel dráhy celostátní nebo regionální anebo veřejně přístupné vlečky je dále povinen provádět výstavbu, modernizaci, údržbu a opravu jím provozované dráhy v souladu s technickými podmínkami a požadavky na tuto dráhu a technickými podmínkami její provozuschopnosti a jejího styku s jinými dráhami.“*  
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené § 20 odst. 1 a § 23 odst. 1 písm. h) zákona č. 266/1994 Sb do souvislosti s definičním:
  - § 2 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Provozuschopností dráhy je technický stav dráhy zaručující její bezpečné a plynulé provozování.“;*
- § 25 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb.:  
*„U kolejí a výhybek musí být udržován rozchod a geometrická poloha koleje v rozmezí dovolených tolerancí obsažených v technické normě uvedené v příloze č. 5 pod položkou 160 (ČSN EN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba)“;*
- čl. 7.1.1 písm. b) ČSN 73 6360-2:  
*„**IL – mez zásahu (opravy):** pokud je stanovená hodnota překročena, je třeba provést udržovací práce tak, aby před příští kontrolou nedošlo k překročení mezní provozní odchylky.“;*
- čl. 7.1.2 ČSN 73 6360-2:  
*„**IAL – mez bezodkladného zásahu:** pokud dojde k překročení stanovené hodnoty, je nutné provést bezodkladně opatření k zajištění bezpečnosti provozu.“*

Vedoucí PS ve svém vyjádření uvedl, že zaměstnanci byli vybaveni bezpečnostními pomůckami, pouze nový zaměstnanec – pracovník oprav a údržby tratí (v zácvičku) nebyl vybaven, měl vlastní pracovní obuv. Mistra tratí proto požádal, aby zaměstnance vybavil vystražnou vestou zaměstnavatele SŽ.

Pracovník údržby a oprav tratí (v zácviku) ve svém vyjádření však uvedl, že v době prací v provozované dopravní cestě dne 3. 10. 2023 měl na sobě své oblečení, rukavice a helmu, výstražnou vestu na sobě neměl, pracovní oděv měl objednaný.

Výstražná vesta byla dne 3. 10. 2023 zajištěna PČR na místě vzniku MU v osobním zavazadle, uloženém ve služebním automobilu, vrchního mistra tratí.

### **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. 6 odst. (18) vnitřního předpisu SŽ Bp1:  
*„Všechny osoby v provozované dopravní cestě při plnění pracovních úkolů a při činnostech, které jsou v přímé souvislosti s plněním pracovních úkolů, jsou povinny používat, a to minimálně na horní polovině těla, pracovní oděv výstražné barvy nebo výstražnou vestu. ...“*  
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený čl. 6 odst. (18) vnitřního předpisu SŽ Bp1 do souvislosti s definičním:
  - čl. 2 odst. (57) vnitřního předpisu SŽ Bp1:  
*„Provozovaná dopravní cesta je dopravní cesta, na které je provozována dráha, tj. provádí se činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Ta je buď nevyločená, nebo vyloučená (omezené provozování dráhy).“;*
- čl. 9 odst. (2) písm. b) vnitřního předpisu SŽ Bp2:  
*„Zaměstnanci SŽ jsou dále povinni dodržovat při práci stanovené postupy a používat předepsaným způsobem OOPP, ochranné zařízení a pracovní pomůcky, ...“;*
- čl. 10 odst. (2) písm. d) vnitřního předpisu SŽ Bp2:  
*„Kromě dodržování základních povinností uvedených v předcházejících ustanoveních tohoto předpisu jsou vedoucí zaměstnanci SŽ povinni zabezpečit, aby jim podřízení zaměstnanci SŽ byli vybaveni na pracovišti předepsanými OOPP ...“;*
- čl. 10 odst. (3) písm. d) vnitřního předpisu SŽ Bp2:  
*„Vedoucí zaměstnanci (mimo dopravní zaměstnance), kteří bezprostředně řídí zaměstnance při výkonu práce v provozované dopravní cestě a kontrolují jejich osobní bezpečnost, jsou povinni vydat pokyn k zahájení práce jen tehdy, jsou-li všichni jemu podřízení zaměstnanci vybaveni předepsanými OOPP.“*

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Strojvedoucí je při řízení vlaku (DV) mj. povinen řídit DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností. Před ŽP s výstražnými kolíky musí strojvedoucí k varování osob dávat zvukovou návěst „Pozor“ (jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou nebo píšťalou) – jednou v úrovni výstražného kolíku a poté opakovaně nejméně dvakrát od těchto výstražných kolíků až k ŽP, přičemž zvukovou návěst „Pozor“ nemusí opakovat, jestliže zjistil, že se k ŽP neblíží uživatel pozemní komunikace.

Ze záznamu registračního rychloměru HDV vyplývá, že strojvedoucí vlaku Sv 98034 před železničním přejezdem P1329 nedal v úrovni výstražného návěstidla, tj. výstražného kolíku, s návěstí „Pískejte“ zvukovou návěst „Pozor“.

Vzhledem k primárnímu zásadnímu porušení stanovených technologických postupů při zajišťování bezpečnosti práce zaměstnanci provozovatele dráhy nacházejících se v provozované nevyložené traťové koleji, nelze zjištěný nedostatek, a to konkrétně nedání zvukové návěsti „Pozor“ v úrovni výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“, posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU.

### **Zjištění:**

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

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;*
- § 35 odst. 1 písm. f) 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. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
*„Pro řízení drážního vozidla musí být zjištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností, ...“;*
- čl. 7.1 Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:  
*„Návěstidlo s návěstí „Pískejte“ je sloupek nebo návěstní deska, na kterých je pás střídavě červených a bílých pruhů stejné délky z materiálu odrážejícího světlo nebo s bílými odrazkami v červených pružích. Návěstidlo se umísťuje před přejezdy zabezpečenými pouze výstražným křížem na vzdálenost stanovenou technickou normou ČSN 73 6380 "Železniční přejezdy a přechody" ... Osoba řídící drážní vozidlo musí dávat za jízdy od návěstidla až k přejezdu ... opakovaně návěst „Pozor“. Návěst „Pozor“ nemusí být opakována, jestliže osoba řídící drážní vozidlo má bezpečně zjištěno, že se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace nebo že se v traťovém úseku nenachází žádný zaměstnanec.“;*
- čl. 129 odst. (3) písm. (ea) vnitřního předpisu SŽ D1:

*„K varování osob musí strojvedoucí dát návěst **Pozor** před přejezdy s výstražnými kolíky – jednou v úrovni výstražného kolíku a poté opakovaně nejméně dvakrát od těchto výstražných kolíků až k přejezdu. Návěst **Pozor** nemusí strojvedoucí opakovat, jestliže zjistil, že se k přejezdu neblíží uživatel pozemní komunikace, ...“*

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedený 129 odst. (3) písm. (ea) vnitřního předpisu SŽ D1 do souvislosti s definičním:

- čl. 129 odst. (1) vnitřního předpisu SŽ D1:

*„Návěst **Pozor** (jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou nebo píšťalou) upozorňuje osoby na pohyb vozidel.“*

#### 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, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Při šetření 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

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

Drážní inspekce se při vyšetřování lidského faktoru snažila posoudit všechny vlivy, které mohly na zúčastněné zaměstnance působit a mohly mít případně vliv na vznik této MU.

U zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ, a to konkrétně u vrchního mistra tratí, mistra tratí a obou pracovníků údržby a oprav tratí, a zaměstnance dopravce ČD, a to konkrétně u strojvedoucího vlaku Sv 98034, se jednalo zejména o posouzení jejich zkušeností, znalostí a délky praxe.

Vrchní mistr tratí měl odbornou způsobilost pro pracovní činnost „mistr tratí“/„vrchní mistr tratí“. Poslední přezkoušení kvalifikace „vrchní mistr tratí“ absolvoval dne 21. 9. 2021. Ve funkci „vrchní mistr tratí“ pracoval od 1. 1. 2021 nepřetržitě až do vzniku MU. Školení z vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ Bp1, SŽ Bp2 a SŽ Bp3 absolvoval dne 7. 12. 2020, poslední pravidelné školení z BOZP absolvoval dne 21. 11. 2022 a první část pravidelného dopravního a technického školení, náplní kterého byl mj. i vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ Bp1, pro funkci „vrchní mistr tratí“ absolvoval dne 22. 2. 2023.

Mistr tratí měl odbornou způsobilost pro pracovní činnost „mistr tratí“/„vrchní mistr tratí“. Odbornou zkoušku pro pracovní činnost „mistr tratí“ absolvoval dne 1. 12. 2022 a odbornou zkoušku pro pracovní činnost „vrchní mistr tratí“ dne 28. 4. 2023. Ve funkci „mistr tratí“ pracoval od 1. 1. 2023 nepřetržitě až do vzniku MU. Školení z vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ Bp1, SŽ Bp2 a SŽ Bp3 absolvoval dne 9. 12. 2020, poslední pravidelné školení z BOZP absolvoval dne 21. 11. 2022 a první část pravidelného dopravního a technického školení, náplní kterého byl mj. i vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ Bp1, pro funkci „mistr tratí“ absolvoval dne 22. 2. 2023.

Pracovník údržby a oprav tratí měl odbornou způsobilost pro pracovní činnost „četař“, přičemž poslední přezkoušení této kvalifikace absolvoval dne 11. 9. 2023. Ve funkci „pracovník údržby a oprav tratí“ pracoval od 1. 7. 2019 nepřetržitě až do vzniku MU. Školení z vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ Bp1, SŽ Bp2 a SŽ Bp3 absolvoval dne 9. 12. 2020, poslední pravidelné školení z BOZP absolvoval dne 21. 11. 2022 a pravidelné dopravní a technické školení, náplní kterého byl mj. i vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ Bp1, pro funkci „pracovník údržby a oprav tratí“ a zároveň pro funkci „četař“ absolvoval dne 20. 2. 2023.

Pracovník údržby a oprav tratí (v zácviku), který ve funkci „pracovník údržby a oprav tratí“ pracoval od 1. 10. 2023, absolvoval pouze vstupní školení dne 2. 10. 2023.

Strojvedoucí vlaku Sv 98034 vykonal zkoušku pro pracovní činnost „strojvedoucí v přípravě“ dne 28. 7. 2020 a následně dne 30. 3. 2021 zkoušku pro pracovní činnost „strojvedoucí“. Dle dokumentace dopravce ČD byl prokazatelně seznámen s traťovými poměry.

Drážní inspekce šetřením zjistila, že zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD, a to vrchní mistr tratí, mistr tratí, pracovník údržby a oprav tratí a strojvedoucí vlaku Sv 98034, byli odborně způsobilí pro práci ve svých funkcích.



Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. a na základě předložených lékařských posudků o zdravotní způsobilosti k práci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí pro výkon svých funkcí.

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

#### **4.3.2 Pracovní faktory**

Při šetření byly zjištěny faktory související s pracovními postupy zaměstnanců, kteří porušili ustanovení právních a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy, uvedených v bodě 4.1.1 této ZZ, především pak v příčinné souvislosti se vznikem této MU.

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

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

Provozovatel dráhy SŽ má přijatý systém kontroly bezpečnosti provozování dráhy. Metodický proces vnitřní kontrolní činnosti v rámci státní organizace SŽ, včetně práv a povinností odpovědných za provedení vnitřní kontroly i zaměstnanců kontrolovaných útvarů je definován Směrnicí SŽ SM113. Vnitřní kontrolní systém je určen k dohledu nad řádným plněním stanovených cílů, kterými jsou zejména:

- realizace a optimalizace všech vykonávaných činností;
- soulad s právními předpisy a vnitřními akty řízení;
- ochrana majetku organizace a zdraví zaměstnanců;
- řádné hospodaření se svěřenými prostředky;
- včasnost a správnost provedení činností;
- kvalita poskytovaných služeb.

Směrnice SŽ SM113 se vztahuje na útvary GŘ SŽ a organizační jednotky účastníci se vykonávání vnitřní kontrolní činnosti. Při výkonu namátkové kontrolní činnosti prováděné Skupinou kontroly PVO se Směrnice SŽ SM113 použije přiměřeně. Skupina kontroly PVO řídí a koordinuje sestavení Ročního plánu kontrolní činnosti úseků GŘ a současně odpovídá za vyhodnocení výsledků z provedených interních kontrol. Plánované kontroly jsou zaměřeny zejména na prioritní úkoly, závažné problémy nebo rizika související s činnostmi daného útvaru.

V Ročním plánu kontrolní činnosti OŘ Plzeň na rok 2023 (Příloha A Směrnice SŽ SM113) je mj. uvedeno:

Označení kontrolního útvaru	Název kontrolování útvaru	Předmět kontroly	Období provedení kontroly	Cíl kontroly
ÚŘ, oddělení kontrolní a právní	ST ČB, SSZT ČB, SEE	kontrola dodržování bezpečnosti při práci v provozované dopravní cestě	1. pololetí (2023) 2. pololetí (2023)	dodržování předpisů SŽ Bp1, SŽ Bp2 a SŽ Bp3
ÚŘ, oddělení kontrolní a právní	ST Plzeň, SSZT Plzeň, SEE	kontrola dodržování bezpečnosti při práci v provozované dopravní cestě	1. pololetí (2023) 2. pololetí (2023)	dodržování předpisů SŽ Bp1, SŽ Bp2 a SŽ Bp3
ST ČB	Provozní jednotky v obvodu ST	kontrola provozních jednotek, dodržování předpisů řady Bp, dodržování pracovní doby, detalkohol. kontroly, dodržování předepsané kontrolní činnosti dle S2/3, odstraňování zjištěných závad z kontrolní činnosti a závad z jízd ...	1. pololetí (2023) 2. pololetí (2023)	realizace a optimalizace výkonu vykonávaných činností, soulad s právními předpisy a vnitřními akty řízení, ... včasnost a spolehlivost provedení prací, kvalita poskytovaných služeb
ST Plzeň	Provozní jednotky v obvodu ST	kontrola provozních jednotek, dodržování předpisů řady Bp, dodržování pracovní doby, detalkohol. kontroly, dodržování předepsané kontrolní činnosti dle S2/3, odstraňování zjištěných závad z kontrolní činnosti a závad z jízd ...	1. pololetí (2023) 2. pololetí (2023)	realizace a optimalizace výkonu vykonávaných činností, soulad s právními předpisy a vnitřními akty řízení, ... včasnost a spolehlivost provedení prací, kvalita poskytovaných služeb

V Přehledu kontrolních zjištění OŘ Plzeň za 1. pololetí roku 2022 (Příloha E Směrnice SŽ SM113) je mj. uvedeno:

Kontrolní útvar	Kontrolovaný útvar	Předmět kontroly	Kontrolní zjištění	Vyhodnocení přijatých opatření	
				Popis nápravného opatření	Termín splnění nápravy
ÚŘ, oddělení kontrolní a právní	ST ČB, SSZT ČB, SEE	kontrola dodržování bezpečnosti při práci v provozované dopravní cestě	15 závad	kontrola odstranění závad následnou kontrolou	30. 6. 2022
ÚŘ, oddělení kontrolní a právní	ST Plzeň, SSZT Plzeň, SEE	kontrola dodržování bezpečnosti při práci v provozované dopravní cestě	1 závada	kontrola odstranění závad následnou kontrolou	10. 6. 2022
ST Plzeň	Provozní jednotky v obvodu ST	kontrola provozních jednotek, dodržování předpisů řady Bp, dodržování pracovní doby, detalkohol. kontroly, dodržování předepsané kontrolní	nedostatky odstranitelné ihned	odstranění uloženo místně příslušnému vedoucímu PS	ihned

		činnosti dle S2/3, odstraňování zjištěných závad z kontrolní činnosti a závad z jízd ...			
ST Plzeň	Provozní jednotky v obvodu ST	následné kontroly odstraňování zjištěných závad	bez závad		
ST ČB	Provozní jednotky v obvodu ST	kontrola provozních jednotek, dodržování předpisů řady Bp, dodržování pracovní doby, detalkohol. kontroly, dodržování předepsané kontrolní činnosti dle S2/3, odstraňování zjištěných závad z kontrolní činnosti a závad z jízd ...	nedostatky odstranitelné ihned	odstranění uloženo místně příslušnému vedoucímu PS	ihned
ST ČB	Obvod ST	následné kontroly odstraňování zjištěných závad	bez závad		

V Přehledu kontrolních zjištění OŘ Plzeň za 2. pololetí roku 2022 (Příloha E Směrnice SŽ SM113) je mj. uvedeno:

Kontrolní útvar	Kontrolovaný útvar	Předmět kontroly	Kontrolní zjištění	Vyhodnocení přijatých opatření	
				Popis nápravného opatření	Termín splnění nápravy
ÚŘ, oddělení kontrolní a právní	ST ČB, SSZT ČB, SEE	kontrola dodržování bezpečnosti při práci v provozované dopravní cestě	0 závad	kontrola odstranění závad následnou kontrolou	31. 12. 2022
ÚŘ, oddělení kontrolní a právní	ST Plzeň, SSZT Plzeň, SEE	kontrola dodržování bezpečnosti při práci v provozované dopravní cestě	1 závada	kontrola odstranění závad následnou kontrolou	31. 12. 2022
ST Plzeň	Provozní jednotky v obvodu ST	kontrola provozních jednotek, dodržování předpisů řady Bp, dodržování pracovní doby, detalkohol. kontroly, dodržování předepsané kontrolní činnosti dle S2/3, odstraňování zjištěných závad z kontrolní činnosti a závad z jízd ...	nedostatky odstranitelné ihned	odstranění uloženo místně příslušnému vedoucímu PS	ihned
ST Plzeň	Obvod ST	následné kontroly odstraňování zjištěných závad	bez závad		

ST ČB	Provozní jednotky v obvodu ST	kontrola provozních jednotek, dodržování předpisů řady Bp, dodržování pracovní doby, detalkohol. kontroly, dodržování předepsané kontrolní činnosti dle S2/3, odstraňování zjištěných závad z kontrolní činnosti a závad z jízd ...	nedostatky odstranitelné ihned	odstranění uloženo místně příslušnému vedoucímu PS	ihned
ST ČB	Obvod ST	následné kontroly odstraňování zjištěných závad	bez závad		

Zajištění kontrolní činnosti na úseku náměstka pro provoz infrastruktury včetně pracovišť odborných správ, úseku technického náměstka a úseku náměstka pro obchodní a správní činnost je řešeno Pokynem SŽ PO-25/2022 ředitele OŘ Plzeň.

Základním prvkem kontrolního systému dle Pokynu SŽ PO-25/2022 je osobně prováděná (přímá) kontrolní činnost každého vedoucího zaměstnance na úseku jím řízeném. Tento vedoucí zaměstnanec na jednotlivých úrovních řízení organizuje pro zajištění funkčního kontrolního systému nižší formy kontrolního systému. Vedoucí zaměstnanci odpovídají za výkon kontroly a nápravu zjištěných závad.

Výkon kontroly vychází z organizační struktury OŘ Plzeň. Kontrolu v rámci OŘ Plzeň zajišťují:

- vedoucí zaměstnanci všech stupňů řízení;
- pověření (delegování) zaměstnanci odborných útvarů;
- útvar pověřený výkonem kontrolní činnosti na OŘ Plzeň, tj. oddělení kontrolní a právní.

Základní formy, jimiž se realizuje kontrolní činnost, jsou:

- běžná kontrola – průběžné a soustavné ověřování plnění úkolů, příkazů, předpisů, opatření a dalších norem, které je uplatňováno vedoucími zaměstnanci jako běžná součást jejich řídicí práce;
- tématická kontrola – je formou kontrolní činnosti, při níž jsou prověřovány stanovené oblasti (soubory oblastí). Účelem je prověřit danou oblast tak, aby bylo možné na základě zjištěných skutečností odhalit vznik nedostatků, potencionálních míst vzniku nežádoucích jevů a na základě těchto zjištění provést opatření;
- následná kontrola – kontrola odstranění závad a plnění opatření přijatých v souvislosti s předchozími kontrolami.

Kontroly jsou:

1) plánované – dle ročního plánu kontrol;

2) neplánované (namátkové) – zaměřené především na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a návykových látek a dodržování režimu práce neschopného zaměstnance.

Každá kontrolní akce plánovaná i neplánovaná musí být evidována a její výsledek dokladován. Z každé akce se pořizuje zápis do předem stanovených knih nebo se sepiše samostatná zpráva dle daného vzoru. **Z běžné kontroly vedoucího zaměstnance není nutné pořizovat zprávu.**

Drážní inspekce provedla analýzu zápisů v dokumentu „Kniha kontrol nadřízených orgánů“ PS Blatná za období od 1. 1. 2022 do vzniku MU, kterou bylo zjištěno:

- v období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022 bylo provedeno 15 kontrol a v období od 1. 1. 2023 do 3. 10. 2023, tj. vzniku MU, bylo provedeno 8 kontrol, týkajících se:
  - činnosti vedoucího PS Blatná;
  - veškeré dokumentace vedené na PS Blatná;
  - docházky zaměstnanců, provedení zkoušky na přítomnost alkoholu a uvedení informací o práci čety s uvedením konkrétního pracovního místa a práce;
  - projednání závad z kontrolních jízd a jejich odstraňování při běžné údržbě;
  - komisionálních prohlídek výhybek dle vyhlášky č. 177/1995 Sb. a vnitřního předpisu SŽ S2/3;
  - inventarizace majetku a materiálu na PS Blatná.

Z provedené analýzy zápisů v dokumentu „Kniha kontrol nadřízených orgánů“ PS Blatná vyplývá, že přestože v období od 1. 1. 2023 do vzniku MU bylo provedeno 5 kontrol, a to konkrétně ve dnech 6. 1. 2023, 22. 3. 2023, 14. 4. 2023 a 15. 8. 2023, se zaměřením „na kontrolu veškeré dokumentace na PS Blatná“, žádnou z těchto kontrol nebyly zjištěny skutečnosti uvedené v bodu 4.1.1 této ZZ mj., že:

- v dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ TO Blatná, pracoviště Blatná, od 1. týdne roku 2023 až do vzniku MU dne 3. 10. 2023 (resp. dne 15. 8. 2023, kdy byla provedena poslední kontrola před vznikem MU) **chybělo** ve sloupci k tomu určeném **označení zaměstnance** pověřeného přímým řízením prací konkrétní den u svého podpisu kódem **VP – vedoucí prací**;
- v dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ TO Blatná, pracoviště Blatná, byl u všech týdnů roku 2023 uvedený odkaz na čl. 99 písm. b) již neplatného vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC Bp1, který ukládá povinnost vedoucím zaměstnancům „*prokazatelně poučit zaměstnance při nástupu do směny (práce) nebo při změně obvodu pracoviště o všech mimořádnostech na pracovišti a upozornit je na povinnost dodržovat zásady bezpečné práce a pracovní a technologické postupy*“;
- v dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ TO Blatná, pracoviště Blatná, bylo ve dnech 28. 4. 2023 a 26. 5. 2023 uvedeno, že školení – prokazatelné poučení zaměstnanců provedl mistr tratí, který však v uvedených dnech měl v „Denních hlášenkách“ vykázáno školení od 6:00 h do 14:00 h v Českých Budějovicích;
- v dokumentu „Prokazatelné poučení zaměstnanců při nástupu do směny“ TO Blatná, pracoviště Blatná, nebylo dne 2. 6. 2023 vykázáno provedení školení – prokazatelného poučení zaměstnanců.

V rámci prováděné kontrolní činnosti doložil provozovatel dráhy SŽ zprávy o provedených kontrolách:

1) „Zpráva z kontroly v žst. Blatná“ provedená dne 22. 12. 2021:

- kontrola byla zaměřená na zápisy zaměstnanců SSZT ČB v Záznamníku poruch žst. Blatná, na kontrolu dodržování předpisu SŽ Bp1 zaměstnanci SSZT ČB, na kontrolu úklidu v prostorách určených pro cestující veřejnost v žst. Blatná a na výstroj dráhy v úseku Strakonice – Blatná – Nepomuk ze stanoviště strojvedoucího;
- ve zprávě bylo mj. uvedeno, že během kontroly bylo zaměstnanci TO Blatná prováděno mazání výhybek v dopravně D3 Sedlice a pro práci v provozované nevyložené dopravní cestě byly sjednány podmínky práce s dirigujícím dispečerem žst. Blatná;

2) „Zpráva z kontroly výluky Blatná – Bělčice“ provedená dne 28. 3. 2022:

- kontrola byla zaměřená na výluky dle ROV 93029 etapa B, na výstroj dráhy v kontrolovaném úseku Blatná – Bělčice, na kontrolu návěstí pro pomalou jízdu, na kontrolu úklidu v prostorách určených pro cestující veřejnost, na Záznamník poruch žst. Blatná a na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů před a v průběhu pracovní doby u zaměstnanců TO Blatná;

3) „Zpráva z kontroly výluky v úseku Mačkov – Blatná + jiná zjištění“ provedená dne 23. 6. 2022:

- kontrola byla zaměřená na výluky dle ROV 93067 etapa D, na výstroj dráhy, na stav vegetace v kontrolovaném úseku, na dodržování předpisu SŽ Bp1 zaměstnanci infrastruktury, na zápisy zaměstnanců SSZT ČB do Záznamníku poruch žst. Blatná a žst. Střelské Hoštice a provedený úklid veřejných prostor v žst. Strakonice, žst. Blatná, v zastávce Mačkov a Dolní Poříčí;

4) „Zpráva z kontroly výluky Sedlice – Blatná + jiná zjištění“ provedená dne 24. 10. 2022:

- kontrola byla zaměřená na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů před a v průběhu pracovní doby u zaměstnanců TO Strakonice a TO Blatná, na kontrolu výluky dle ROV 93116 etapa B, na mazání výhybek v žst. Blatná, na vedení Záznamníku poruch žst. Blatná zaměstnanci SSZT ČB, na zápisy v Provozní knize pro elektrický ohřev výhybek (uložené v žst. Blatná), na úklid prostor určených pro cestující veřejnost v žst. Blatná a v zastávce Mačkov;
- ve zprávě bylo mj. uvedeno, že v době kontroly zaměstnanci TO Blatná prováděli mazání výhybek v žst. Blatná a při práci v provozované nevyložené dopravní cestě měli s výpravčím žst. Blatná zajištěnou bezpečnost v souladu s předpisem SŽ Bp1 – bez závad;

5) „Zpráva z kontroly v žst. Blatná“ provedená dne 14. 4. 2023:

- kontrola byla zaměřená na dodržování zápisů zaměstnance OZOV (odpovědný zástupce objednavatele výluky) při výlukách do Telefonního zápisníku v žst. Blatná, na Protokoly o výluce v měsících 1 – 4/2023, sepsané písemné rozkazy „V PMD – Výluky“, na zápisy zaměstnanců SSZT ČB v Záznamníku poruch žst. Blatná, na dodržování ustanovení předpisu SŽ Bp1 zaměstnanci SSZT ČB při práci v provozované dopravní cestě a na úklid v žst. Blatná v místech určených pro cestující veřejnost;

- ve zprávě bylo mj. uvedeno, že při práci v provozované dopravní cestě si zaměstnanec SSZT ČB zajišťuje svou bezpečnost v souladu s předpisem SŽ Bp1 – závady nezjištěny;

6) „Zpráva z kontroly výluky v žst. Blatná“ provedená dne 27. 7. 2023:

- kontrola byla zaměřená na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů před a v průběhu pracovní doby u zaměstnanců TO Blatná a TO Strakonice, na dodržování předpisu SŽ Bp1 a na výluky dle ROV 93098 etapa A + C + D;
- ve zprávě bylo mj. uvedeno, že v Telefonním zápisníku pro sjednání podmínek práce na zařízení žst. Blatná jsou pravidelně zapisovány zápisy o sjednaných podmínkách pro práci na zařízení v jednotlivých stanicích nacházejících se v obvodu TO Blatná – závady nezjištěny.

Provozovatel dráhy SŽ ve svém vyjádření uvedl: *„Za ST České Budějovice v období 1. 1. 2022 – 3. 10. 2023 prováděli zaměstnanci VPS (vedoucí provozního střediska) a VPI (vedoucí provozu infrastruktury) namátkové kontroly pracovní skupiny TO Blatná, při nichž bylo kontrolováno dodržování předpisů SŽ Bp1 a SŽ Bp2. Skutečností však je, že nebyla prováděna kontrola zápisů plynoucích z předpisu SŽ Bp1 (zápisů v Telefonním zápisníku u dopravního zaměstnance a ve Služební knížce u vedoucího prací).“*

Z výše uvedených skutečností jednoznačně vyplývá, že kontrolní činností nebylo zjištěno dlouhodobé porušování stanovených technologických postupů, které jsou zásadní pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví osob. Aby prováděná kontrola na dodržování vnitřních předpisů SŽ Bp1 a SŽ Bp2, tj. na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, byla efektivní, je nutné kontrolovat nejen pouze zápisy v Telefonním zápisníku pro sjednání podmínek práce na zařízení, ale je nutné kontrolovat tyto zápisy společně se zápisy v „Denních hláškách“ a ve Služebních knížkách zaměstnanců. Jinými slovy kontrolovat, zda vedoucí prací pracovní skupiny vykonávající dle „Denních hlášek“ práci v provozované železniční dopravní cestě před jejím zahájením postupoval v souladu s ustanovením čl. 10 odst. (4) vnitřního předpisu SŽ Bp1, a to konkrétně:

- sjednal podmínky práce na zařízení;
- zajistil bezpečnost pracovního místa a
- zajistil bezpečnost osob na pracovním místě.

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

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.4.7 Jiné systémové faktory**

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

### **4.5 Předchozí události podobné povahy**

DI šetřila příčiny a okolnosti v období od 1. 1. 2008 do doby vzniku předmětné MU na drahách železničních, kategorie celostátní a regionální těchto obdobných MU:

- ze dne 20. 10. 2010 mezi žst. Prackovice nad Labem a žst. Lovosice, kde došlo ke střetu vlaku EC 175 se dvěma zaměstnancem firmy Viamont DSP, a. s. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo neoprávněné vstoupení dvou zaměstnanců firmy Viamont DSP, a. s., do průjezdného průřezu provozované 1. traťové koleje v době, kdy po této koleji projížděl vlak EC 175;
- ze dne 11. 10. 2013 v žst. Karlov pod Ještědem, kde došlo ke střetu vlaku Sv 101155 se zaměstnancem externí firmy. Bezprostředními příčinami vzniku MU bylo nepřerušování pracovní činnosti zhotovitele v provozované nevyložené koleji v době, kdy po této koleji projížděl vlak Sv 101155, z důvodu jeho neupozornění na jízdu vlaku osobou střežící pracovní místo, a nedodržení podmínek pro střežení



pracovního místa pracovní skupiny nezajištěním informací o aktuální dopravní situaci a stanovením nedostatečné vzdálenosti začátku střeženého úseku od pracovního místa s následkem pozdního dávání varovných návěstí;

- ze dne 6. 9. 2017 mezi žst. Jaroměř a žst. Česká Skalice, kde došlo ke střetu vlaku R 925 se zaměstnancem externí společnosti. Bezprostřední příčinou vzniku MU byl nedovolený vstup zaměstnance externí společnosti do průjezdného průřezu nevyložené traťové koleje v době jízdy vlaku;
- ze dne 26. 3. 2018 mezi žst. Rudoltice v Čechách, kde došlo ke střetu vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí firmy. Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo provádění práce, bez jejíhož dokončení nesměla být ukončena výluka, v prostoru provozované koleje po ukončení výluky bez zajištění bezpečnosti pracovního místa;
- ze dne 18. 2. 2020 mezi žst. Lichkov a státní hranicí s Polskou republikou, kde došlo ke střetu vlaku Pn 44251 se zaměstnancem externí firmy. Bezprostřední příčinou vzniku MU byl vstup zaměstnance externí firmy do průjezdného průřezu pojížděné traťové koleje v době průjezdu vlaku kolem pracovního místa;
- ze dne 28. 2. 2020 v žst. Tábor, kde došlo ke střetu vlaku Os 18402 se zaměstnancem provozovatele dráhy Správy železnic, státní organizace. Bezprostřední příčinou vzniku MU byl pohyb zaměstnance provozovatele dráhy na provozované dopravní cestě a neopuštění průjezdného průřezu před jízdou vlaku Os 18402;
- ze dne 18. 6. 2020 mezi žst. Lysá nad Labem a Odbočkou Káraný, kde došlo ke střetu vlaku Os 9143 nebo Os 9419 se zaměstnancem externí společnosti. Bezprostřední příčinou vzniku MU byl nedovolený vstup zaměstnance vykonávajícího činnost bezpečnostní hlídky do průjezdného průřezu provozované traťové koleje v době jízdy vlaku Os 9143 nebo Os 9419;
- ze dne 31. 8. 2020 mezi žst. Balkova Lhota a žst. Božejovice, kde došlo ke střetu vlaku Sp 1716 se zaměstnancem cizího právního subjektu. Bezprostřední příčinou vzniku MU byl nedovolený vstup zaměstnance cizího právního subjektu do průjezdného průřezu provozované nevyložené traťové koleje v době, kdy po této koleji projížděl vlak Sp 1716.

## 5 ZÁVĚRY

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- provádění prací na zařízení zaměstnanci provozovatele dráhy v provozované nevyložené traťové koleji bez zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, a to konkrétně bez sjednání podmínek práce na zařízení, bez zajištění bezpečnosti pracovního místa a bez zajištění bezpečnosti osob na pracovním místě.

Příspěvající faktor nebyl DI zjištěn.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

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

Causal factor:

- performance of works by employees of the infrastructure manager in the operated non-excluded track line without ensuring safety and health protection at work, specifically without arrange the conditions of work on the equipment, without ensuring the safety of the workplace and without ensuring the safety of employees at the workplace.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

## 5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- příčiny a okolnosti vzniku MU byly projednány na poradě přednosta ST České Budějovice se všemi vedoucími pracovníky ST;
- příčiny a okolnosti vzniku MU byly proškoleny na pravidelném technickém školení provozních pracovníků ST České Budějovice;
- vedoucí pracovníci na všech úrovních řízení ST České Budějovice zvýší kontrolní činnost na dodržování bezpečnostních opatření při činnostech pracovníků v provozované nevyložené dopravní cestě dle vnitřních předpisů SŽ;
- OŘ Plzeň zorganizuje pro všechny vedoucí středisek odborných správ OŘ Plzeň mimořádný seminář zaměřený na dodržování pravidel BOZP a ustanovení zákona č. 262/2006 Sb. v termínu do 30. 6. 2024;
- s příčinami a okolnostmi vzniku MU ze dne 3. 10. 2023 uvedenými ve Vyhodnocení č.j.: 1310/2024-SŽ-GR-O18 byli prokazatelně seznámeni všichni pracovníci úseků náměstků ředitele pro provoz infrastruktury a řízení provozu;
- OŘ Plzeň – oddělení kontrolní a právní, vedoucí pracovníci úseku NPI (náměstek pro provoz infrastruktury) a všichni přednostové odborných správ OŘ Plzeň budou trvale provádět namátkové kontroly dodržování pravidel BOZP při všech pracovních činnostech pracovníků v provozované nevyložené dopravní cestě dle vnitřních předpisů SŽ. V případě zjištění nedostatků kontrolními orgány přednostové odborných správ OŘ Plzeň zajistí ihned nápravu a odpovědné pracovníky potrestají dle kázeňského řádu.

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

## Measures taken since the occurrence

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

- the causes and circumstances of the occurrence were discussed at the meeting of tracks administration České Budějovice with all leaders of tracks administration;
- the causes and circumstances of the occurrence were retrain at regular technical training of operational staff of tracks administration České Budějovice;

- senior staff at all levels of management of tracks administration České Budějovice will increase control activities on compliance with safety measures during the activities of workers in the operated non-excluded tracks according to internal regulations of infrastructure manager SŽ;
- the regional directorate of Plzeň organizes an extraordinary seminar for all leaders of centers of professional administrations of the Plzeň regional directorate focused on compliance with the rules of health and safety and the provisions of Act No. 262/2006 Coll. by 30.06.2024;
- with the causes and circumstances of the occurrence listed in the Evaluation No. 1310/2024-SŽ-GŘ-O18 were demonstrably informed all employees of the departments of the deputy directors for infrastructure operation and traffic management;
- the regional directorate of Plzeň – control and legal department, senior staff of the section of the deputy for infrastructure operation and all heads of administrations of Plzeň regional directorate will be permanently carry out a random controls of compliance with health and safety rules during all work activities of workers in the operated non-excluded tracks according to the internal regulations of the infrastructure manager SŽ. In case that deficiencies are detected by the control bodies, the heads of administrations of Plzeň regional directorate he will immediately ensure correction and the responsible workers will be punished according to the disciplinary code.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

### 5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- pohyb zaměstnance provozovatele dráhy v provozované dopravní cestě bez povinného použití, a to minimálně na horní polovině těla, pracovního oděvu výstražné barvy nebo výstražné vesty;
- nezpravení strojvedoucího vlaku Sv 98034 písemným rozkazem o přechodně omezené traťové rychlosti v mezistaničním úseku Březnice – Bělčice od km 2,700 do km 3,100 výpravčím žst. Březnice;
- dlouhodobé neodstraňování závad v GPK.

U dopravce ČD:

- nedání zvukové návěsti „Pozor“ v úrovni výstražného návěstidla s návěstí „Pískejte“ před železničním přejezdem P1329 strojvedoucím vlaku Sv 98034.

### Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- the movement of an employee of the infrastructure manager in an operated track without the mandatory work clothes of warning colors or a warning vest, at least on the upper half of the body;
- failure to inform the train driver of the train set No. 98034 with a written order about temporarily limited track speed in the open line section Březnice – Bělčice from km 2,700 to km 3,100 by the station dispatcher of the Březnice station;

- failure to long-term removal of defects in the track geometric position.

At the railway undertaking ČD:

- failure to giving the sound signal „Caution" at the level of the warning signal device with the signal „Whistle" in front of the level crossing No. P1329 by the train driver of the train set No. 98034.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijetí opatření, které zajistí u provozovatele dráhy SŽ a u ostatních provozovatelů dráhy celostátní a regionální efektivní a důslednou kontrolní činnost nad plněním a dodržováním povinností, stanovených jednotlivým zaměstnancům, zejména v souvislosti se zajištěním bezpečnosti a ochrany zdraví osob při provádění prací v provozované dopravní cestě.

## SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- to adopt own measure that will ensure effective and consistent control activity over the fulfillment and observance of obligations determine to individual employees, especially in connection with ensuring the safety and health protection of employees in an operated traffic route at infrastructure manager SŽ and other infrastructure managers of national and regional railways.

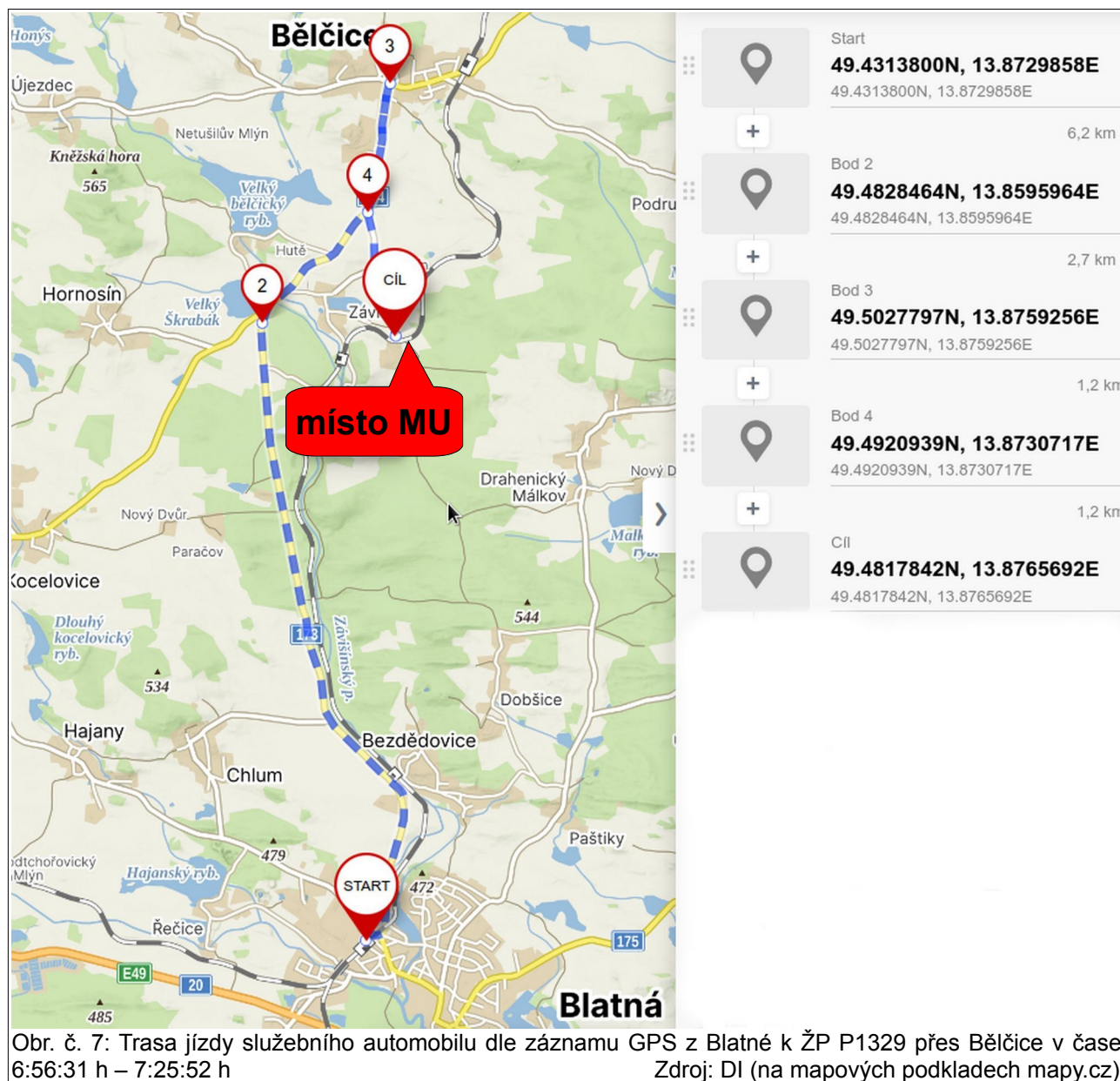
V Plzni dne 4. června 2024

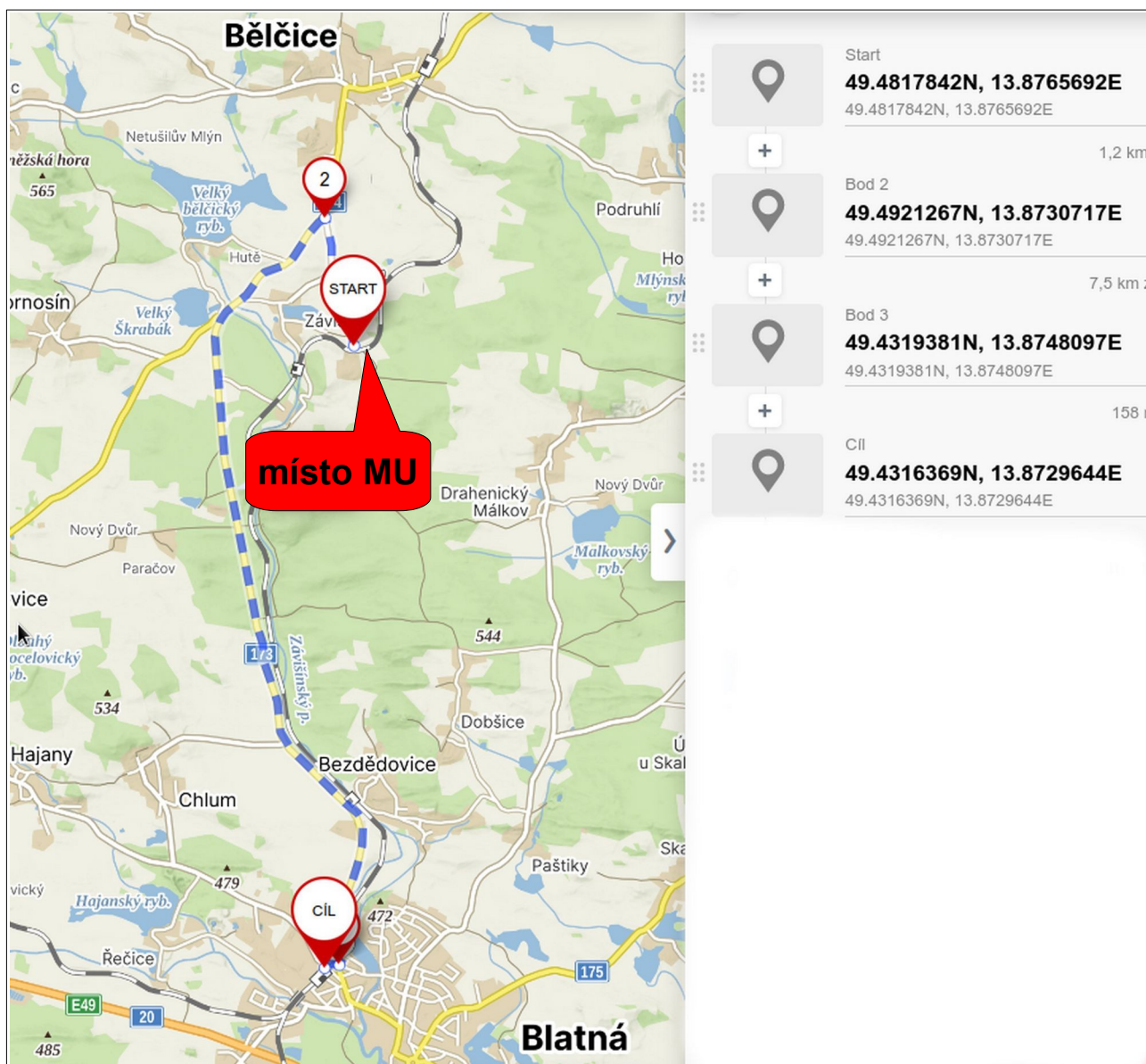
Ing. Klára Majdlová v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Čechy

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

Jaroslav Říha v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Čechy

## PŘÍLOHY





Obr. č. 8: Trasa jízdy služebního automobilu dle záznamu GPS od ŽP P1329 zpět do Blatné v čase 8:41:13 h – 8:49:40 h  
Zdroj: DI (na mapových podkladech mapy.cz)



