

**Česká republika**  
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

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

Nedovolená jízda vlaku Služ 52519 za návěstidlo Sc201 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do postavené vlakové cesty pro vlak Os 6526 v železniční stanici Žatec, obvod západ

Čtvrtek, 27. října 2022

### **Accident and incident investigation report**

Unauthorized movement (SPAD) of the service train No. 52519 behind the main signal device Sc201 with signal „Stop” and entry to the train route for the regional passenger train No. 6526 at Žatec station, section západ

Thursday, 27<sup>th</sup> October 2022

č. j.: 6-3740/2022/DI



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

## 1 SHRnutí



Zdroj: Dražní inspekce

Vznik události: 27. 10. 2022, 19:34 h.

Popis události: nedovolená jízda vlaku Služ 52519 za úroveň hlavního (cestového) návěstidla Sc201 s návěstí zakazující jízdu a vjetí do vlakové cesty postavené pro jízdu souběžně jedoucího vlaku Os 6526.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Žatec, obvod západ, hlavní (cestové) návěstidlo Sc201 v km 202,765.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);  
STRABAG Rail a.s. (dopravce vlaku Služ 52519);  
RegioJet ÚK a.s. (dopravce vlaku Os 6526).

Následky: bez újmy na zdraví osob a vzniku hmotné škody.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěstí „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc201 železniční stanice Žatec, obvod západ, osobou řídící dražní vozidlo vlaku Služ 52519 zapříčiněné nevědomým selháním (omylem), které se projevilo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu bez výpravy po převzetí pokynu k jízdě, který nebyl pro ni určen.

Příspívající faktor nebyl Dražní inspekcí zjištěn.

Systemová příčina nebyla Dražní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Dražní inspekcí vydáno.

## SUMMARY

- Date and time: 27<sup>th</sup> October 2022, 19:34 (17:34 GMT).
- Occurrence type: unauthorized movement (SPAD).
- Description: unauthorized movement (SPAD) of the service train No. 52519 behind the main (route) signal device Sc201 with signal „Stop” and entry to the train route for the regional passenger train No. 6526.
- Type of train: the service train No. 52519;  
the regional passenger train No. 6526.
- Location: Žatec station, západ, the main (route) signal device Sc201, km 202,765.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);  
STRABAG Rail a.s. (RU of the service train No. 52519);  
RegioJet ÚK a.s. (RU of the regional passenger train No. 6526).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;  
total damage CZK 0,-.
- Causal factor:
- failure to respect the signal „Stop” of the main (route) signal device Sc201 at Žatec station, section západ by the train driver of the service train No. 52519 due to unconscious mistake of the train driver which manifested in the unauthorized movement of this train without dispatching when the train driver accepted instruction which was not determine for him.
- Contributing factor: none.
- Systemic factor: none.
- Recommendation: not issued.

## Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	10
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	11
2.9 Interakce se soudními orgány.....	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	11
3 POPIS UDÁLOSTI.....	11
3.1 Popis a základní informace.....	11
3.1.1 Popis typu události.....	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	11
3.1.3 Popis místa události.....	12
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	16
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	16
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	16
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	17
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	19
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	22
3.2 Faktický popis události.....	29
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	29
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	31
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	32
4.1 Úlohy a povinnosti.....	32
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	32
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	34
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	34
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	34
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	34
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	34
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	34
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	34
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	35

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	35
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	35
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	35
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	35
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	35
4.3 Lidské faktory.....	35
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	35
4.3.2 Pracovní faktory.....	36
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	38
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	39
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	39
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	39
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	39
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	39
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	39
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	39
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	39
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	39
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	39
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	40
5 ZÁVĚRY.....	40
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	40
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	40
5.3 Doplnující zjištění.....	41
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	42
PŘÍLOHY.....	43

**Seznam použitých zkratk a symbolů**

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COMPOST	Informační systém centrálně evidující složení vlaků zaslaná z informačních systémů jednotlivých dopravců
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
DI	Drážní inspekce
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
DÚ	Drážní úřad
EIP	Electronic Interface Panel (Panel elektronických rozhraní)
GSM-R	globální systém pro mobilní komunikace na železnici, neveřejná mobilní telekomunikační síť GSM)
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrováný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
MU	mimořádná událost
PČR	Policie České republiky
PMI	Point Machine Interface (Jednotka ovládání přestavníků)
RJ ÚK	RegioJet ÚK a.s.
ŘV	řídící vůz
SHV	speciální hnací vozidlo
SK	staniční kolej
SŘ	staniční řád
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
STRABAG	STRABAG Rail a.s.
SŽ	Správa železnic, státní organizace (před 1. 1. 2020 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – SŽDC)
TNŽ	Technická norma železnic
TRS	traťový rádiový systém
ÚI	Územní inspektorát
UTZ	určené technické zařízení
VNPN	Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla
ZPŘS	zaměstnanec pro řízení sledu
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
žst.	železniční stanice

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

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
TNŽ 34 2620	Technická norma železnic „TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení; Staniční a traťové zabezpečovací zařízení“, ve znění platném v době mimořádné události
SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěsní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC (ČD) T121	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC (ČD) T121 Údržba venkovního zabezpečovacího zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŽDC (ČD) Z11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, „SŽDC (ČD) Z11 Předpis pro obsluhu rádiových zařízení“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
SŘ žst. Žatec	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „Staniční řád železniční stanice Žatec“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
Smlouva o PDD	Smlouva o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách uzavřená mezi



provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem STRABAG dne 8. 4. 2022, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

- VIA P-04/12 vnitřní předpis dopravce STRABAG, „Předpis VIA P-04/12 Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
- VIA P-10/12 vnitřní předpis dopravce STRABAG, „Předpis VIA P-10/12 PROVOZNÍ ŘÁD radiových sítí na dráze celostátní, dráhách regionálních a vlečkách pro společnost STRABAG Rail a.s.“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
- VIA P-15/12 vnitřní předpis dopravce STRABAG, „Předpis VIA P-15/12 Management bezpečnosti provozování drážní dopravy na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
- VIA P-36/22 vnitřní předpis dopravce STRABAG, „Předpis VIA P-36/22 Provozování drážní dopravy dopravce STRABAG Rail a.s.“, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

## **2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI**

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

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 27. 10. 2022.

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

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její opakovanosti, dopadů mimořádné události na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

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

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s omezeními vyplývajícími ze skutečnosti, že dopravci RJ ÚK se z technických důvodů nepodařilo stáhnout data o průběhu jízdy vlaku Os 6526 ze zařízení pro automatické zaznamenávání dat – zabezpečovacího zařízení INDUSI, č. 30426102.628, výrobce DEUTA-WERKE GmbH, kterým bylo vybaveno HDV 95 80 0 628 304-7. Tato skutečnost však negativně neovlivnila způsob a postupy šetření této MU.

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

Šetření DI na místě MU: 1x inspektor ÚI Čechy, pracoviště Plzeň.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- podání vysvětlení zúčastněných zaměstnanců;

- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravců a PČR;
- analýza dat archivu SZZ;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného DV dopravce STRABAG;
- analýza vysvětlení zúčastněných zaměstnanců podaných zaměstnavatelům, DI a PČR;
- analýza záznamů hovorů zúčastněných zaměstnanců zaznamenaných zařízením ReDat3.

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

V průběhu šetření MU se nevyskytly žádné obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry vyjma omezení uvedeného v bodě 2.3 této ZZ.

## 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: nedovolená jízda DV.

Skupina MU: incident.

### 3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 27. 10. 2022.

Čas: 19:34 h.

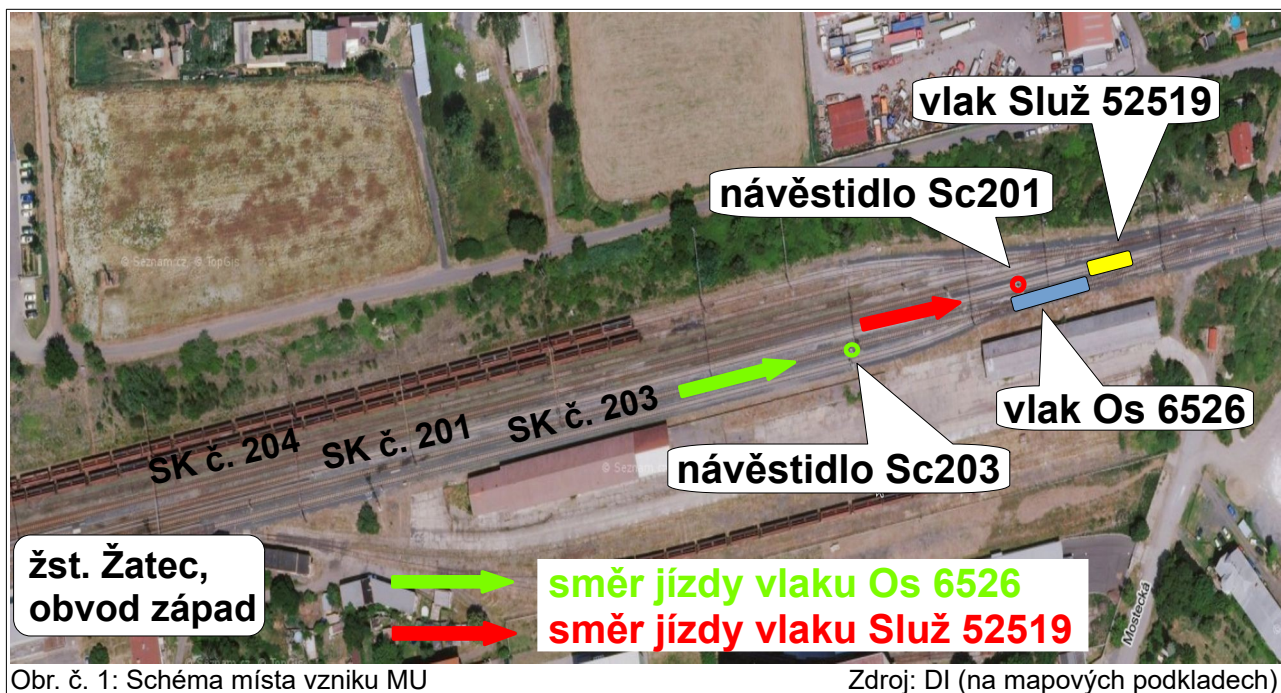
Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, železniční stanice Žatec, obvod západ, hlavní (cestové) návěstidlo (dále jen cestové návěstidlo) Sc201, SK č. 201, km 202,765. Místo zastavení vlaků (předním čelem ve směru jízdy):

- Služ 52519 se nacházelo na SK č. 201 v km 202,816;
- Os 6526 se nacházelo na SK č. 203 v km 202,785.

GPS souřadnice: [50.3388197N](#), [13.5408294E](#) (místo nedovolené jízdy vlaku Služ 52519 za cestové návěstidlo Sc201).

### 3.1.3 Popis místa události

Železniční stanice Žatec leží v km 102,386 trati Lužná u Rakovníka – Žatec dráhy regionální, v km 102,386 trati Žatec – Chomutov dráhy celostátní, v km 203,853 trati Žatec západ – Most dráhy celostátní a v km 202,335 trati Plzeň hl. n. – Žatec-Velichov dráhy celostátní. Přilehlé mezistaniční úseky směrem k žst. Měcholupy, žst. Lišany u Žatce, žst. Žabokliky a žst. Hořetice jsou jednokolejné.



Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Při ohledání bylo postupováno v několika fázích, kdy byla ohledána infrastruktura ve směru jízdy obou vlaků, tj. vlaku Os 6526 a vlaku Služ 52519, od cestového návěstidla Sc203 k výhybce č. 205, stav zabezpečovacího zařízení a stav DV.

Stav infrastruktury a zabezpečovacího zařízení:

- cestové návěstidlo Sc203 v km 202,691:
  - jednalo se o stožárové návěstidlo typu AŽD 70 s pěti návěstními svítilnami označené červeným označovacím štítkem, obsahující bílý nápis „Sc203“, indikátorovou tabulkou s číslicí „5“ a označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, kdy bílé pruhy jsou poloviční délky než červené, tj. návěstidlo platné pro jízdu vlaku i posun;
  - na cestovém návěstidle Sc203, umístěném vpravo přímo vedle SK č. 203 (ve směru jízdy vlaku Os 6526) a platném pouze pro tuto SK, svítila návěst „Stůj“ (červené světlo);
  - návěsti tohoto návěstidla byly ve směru jízdy vlaku Os 6526 viditelné na vzdálenost větší než 250 m;

- výhybka č. 210 v km 202,774:
  - ústředně přestavovaná výhybka s hákovým výměnovým závěrem vybavená elektromotorickým přestavníkem;
  - výhybka byla vybavena závažím výměníku, výhybkovým návěstidlem nebyla vybavena;
  - výhybka byla přestavena do hlavního (přímého) směru, tj. pro jízdu na/z SK č. 203, a v předepsané koncové poloze;
- cestové návěstidlo Sc201 v km 202,765:
  - jednalo se o stožárové návěstidlo typu AŽD 70 s pěti návěstními svítilnami označené červeným označovacím štítkem, obsahující bílý nápis „Sc201“, indikátorovou tabulkou s číslicí „5“ a označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, kdy bílé pruhy jsou poloviční délky než červené, tj. návěstidlo platné pro jízdu vlaku i posun;
  - na cestovém návěstidle Sc201, umístěném vpravo přímo vedle SK č. 201 (ve směru jízdy vlaku Služ 52519) a platném pouze pro tuto SK, svítila návěst „Stůj“ (červené světlo);
  - návěsti tohoto návěstidla byly ve směru jízdy vlaku Služ 52519 viditelné na vzdálenost větší než 250 m;
- výhybka č. 209 v km 202,780:
  - ústředně přestavovaná výhybka s hákovým výměnovým závěrem vybavená elektromotorickým přestavníkem;
  - výhybka byla vybavena závažím výměníku, výhybkovým návěstidlem nebyla vybavena;
  - výhybka byla přestavena do vedlejšího (odbočného) směru, tj. pro jízdu na/z SK č. 201 a v předepsané koncové poloze;
- návěstidlo „námezník“ v km 202,806:
  - jednalo se o nepřenosné návěstidlo s návěstí „Hranice koleje“ pro stanovení hranice mezi kolejemi SK č. 201 a 203;
- výhybka č. 205 v km 202,836:
  - ústředně přestavovaná výhybka s hákovým výměnovým závěrem vybavená elektromotorickým přestavníkem;
  - výhybka byla vybavena závažím výměníku, výhybkovým návěstidlem nebyla vybavena;
  - výhybka byla přestavena do vedlejšího (odbočného) směru, tj. pro jízdu na/z SK č. 203, a v předepsané koncové poloze;
- ohledáním dopravní kanceláře výpravčího žst. Žatec bylo zjištěno, že SZZ bylo ovládáno výpravčím z JOP, na monitoru JOP SZZ bylo indikováno:
  - obsazení výhybkového úseku V209 – V201 vlakem Os 6526;
  - u vjezdového návěstidla Sc201 indikace funkcionality VNPN, tj. svítící žlutý vykřičník;

- postavena vlaková cesta přes SK č. 901 na SK č. 2 žst. Žatec, obvod Žatec, pro vlak Os 6526;
- vyloučena traťová kolej ve směru žst. Žabokliky včetně kolejového úseku vjezdového návěstidla ZS žst. Žatec;
- v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení nebyla v souvislosti s MU evidovaná žádná neodstraněná závada či porucha;
- komunikace mezi výpravčím žst. Žatec a ZPŘS byla zaznamenaná na záznamovém zařízení ReDat3, komunikace mezi zaměstnanci STRABAG prostřednictvím přenosných radiostanic zaznamenávána nebyla.

#### Stav drážních vozidel:

##### **Vlak Služ 52519:**

- vlak byl sestaven ze samostatného SHV (automatická strojní podbíječka typu 08-275 UNIMAT 3S) č. 99 54 9424 031-1 (dále také SHV ASP 08-275, resp. „Janka“);
- držitelem SHV ASP 08-275 byl STRABAG;
- vlak Služ 52519 stál na SK č. 201 a v místě konečného postavení po MU předním čelem v km 202,816, tj. 51 m za úrovní cestového návěstidla Sc201 a 10 m za námezíkem výhybky č. 205;
- SHV ASP 08-275 bylo řízeno ze „zadního“ (přední ve směru jízdy) stanoviště;
- ohledáním stanoviště strojvedoucího bylo zjištěno:
  - stanoviště včetně ovládacího pultu nejevilo žádné známky deformace ani poškození;
  - na stanovišti nebylo zjištěno nic, co by znesnadňovalo výhled před SHV, pozorování trati a návěstí;
  - ručička ukazatele otáček motoru byla v poloze „0“;
  - řadicí páka rychlostních stupňů byla v poloze „N“ – neutrál;
  - páčka elektrického ovládní plynu byla zaaretována;
  - rukojeť brzdiče nepřímochinné brzdy byla v poloze „Fahrstellung“ (jízda);
  - rukojeť brzdiče přímochinné brzdy byla v poloze „zabrzděno“;
  - manometr tlaku vzduchu v brzdovém válci ukazoval hodnotu 4,9 baru, v hlavním potrubí hodnotu 3,3 baru a v hlavním vzduchojemu hodnotu 6,6 baru;
  - ručička registračního rychloměru „Kienzle“ ukazovala hodnotu 0 km·h<sup>-1</sup>;
  - přepínače pozičních světel SHV byly v poloze „dvě bílá světla vpředu i vzadu“;
  - na ovládacím pultu stanoviště strojvedoucího byla umístěna radiostanice s nastaveným číslem vlaku 52519, síť TRS a kanál 67;
- měřicí vozíky, podbíjecí a zvedací agregáty byly zajištěny v přepravní poloze;
- SHV ASP 08-275 nebylo vykolejené ani poškozené;
- SHV ASP 08-275 bylo označené návěstí „Hnací vozidlo při posunu“ (dvě rozsvícená bílá světla ve stejné výši na přední i zadní straně hnacího vozidla);

- konec vlaku Služ 52519 stál na SK č. 201 v km 202,788, tj. 23 m za úrovní cestového návěstidla Sc201.

**Vlak Os 6526:**

- vlak byl sestaven z motorové jednotky ve složení D-RJ 95 80 0 928 304-4 (dále také ŘV 928.304-4) a D-RJ 95 80 0 628 304-7 (dále také HDV 628.304-7);
- držitelem DV byl RJ ÚK;
- vlak Os 6526 stál na SK č. 203 a v místě konečného postavení po MU předním čelem v km 202,785, tj. 94 m za úrovní cestového návěstidla Sc203 a ve vzdálenosti 31 m od čela vlaku Služ 52519 a 21 m před námezníkem mezi kolejemi SK č. 201 a 203 (viz obr. č. 2 a 3);



Obr. č. 2: Vzdálenost čel obou vlaků po jejich zastavení

Zdroj: DI

- ohledáním stanoviště strojvedoucího ŘV 928.304-4, 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;
  - ručička ukazatele otáček motoru byla v poloze „0“;
  - páka ovladače směru jízdy byla nastavena v poloze „vpřed“;
  - páka jízdního kontroléru byla v poloze „0“;
  - rukojeť ovladače brzdiče nepřímochinné brzdy byla v poloze „jízda“;



- manometry tlaku vzduchu ukazovaly v brzdovém válci hodnotu 2,5 baru, v hlavním potrubí hodnotu 0 bar a v hlavním vzduchojemu hodnotu 9,5 baru;
- zobrazovací jednotka zařízení pro automatické zaznamenávání dat – zabezpečovací zařízení INDUSI signalizovala hodnotu rychlosti 0 km·h<sup>-1</sup>;
- na ovládacím pultu stanoviště strojvedoucího byla umístěna radiostanice s nastaveným číslem vlaku 6526, síť TRS a kanál 67;
- na ovládacím pultu se nacházel tabelární jízdní řád vlaku Os 6526;
- motorová jednotka nebyla vykolejená ani poškozená;
- vlak Os 6526 byl označen návěstmi „Začátek vlaku“ a „Konec vlaku“;
- konec vlaku Os 6526 stál na SK č. 203 v km 202,740, tj. 49 m za úrovní cestového návěstidla Sc203.

Povětrnostní podmínky: tma, + 12 °C, viditelnost snížena z důvodu mlhy.

Geografické údaje: SK č. 201 je ve směru jízdy vlaku Služ 52519 v km 202,765, tj. v úrovni cestového návěstidla Sc201 žst. Žatec, obvod západ, vedena v přímém směru a ve spádu 0,55 ‰.

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

V mezistaničním úseku žst. Žatec, obvod západ – žst. Žabokliky byly provozovatelem dráhy a dodavatelskými subjekty v rámci plánované výluky „Rekonstrukce mostů a opravné práce na mostních objektech v úseku Kaštice – Žabokliky – Žatec“ prováděny stavební práce dle Rozkazu o výluce č. 73231. Provoz v okolí MU byl omezen vlivem plánované výluky. Jízdy vlaků v žst. Žatec, obvod západ, směrem do a ze žst. Žabokliky nebylo možné uskutečňovat.

### 3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

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

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU bylo v žst. Žatec, obvod západ, přerušeno provozování dráhy a drážní dopravy od 19:34 h dne 27. 10. 2022 do 00:15 h dne 28. 10. 2022, kdy byl provoz obnoven.

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

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):



- výpravčí 1 (dále jen výpravčí) žst. Žatec, zaměstnanec SŽ.

Dopravce (STRABAG):

- strojvedoucí vlaku Služ 52519, zaměstnanec STRABAG.

Dopravce (RJ ÚK):

- strojvedoucí vlaku Os 6526, zaměstnanec RJ ÚK.

Ostatní osoby, svědci:

- zaměstnanec pro řízení sledu, zaměstnanec STRABAG;
- vedoucí traťový strojník (dále jen vedoucí strojník) vlaku Služ 52519, zaměstnanec STRABAG;
- strojvedoucí posunového dílu č. 2 (SHV ASP 175).

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Plzeň hlavní nádraží – Žatec, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Plzeň hlavní nádraží – Žatec, byla SŽ.

Dopravcem vlaku Služ 52519 byl STRABAG Rail a.s., se sídlem Železničářská 1385/29, Ústí nad Labem, PSČ 400 03.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem STRABAG Rail a.s. dne 8. 4. 2022, s účinností od 24. 4. 2022.

Dopravcem vlaku Os 6526 byl RegioJet ÚK a.s., se sídlem náměstí Svobody 86/17, Brno, PSČ 602 00.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem RegioJet ÚK a.s. dne 25. 5. 2022, s účinností od 31. 5. 2022.

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

#### Vlak Služ 52519:

Vlak:	Služ 52519	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	28	SHV:	99 54 9424 031-1	P
Počet náprav:	5			
Hmotnost (t):	72			
Potřebná brzdící procenta (%):	62			
Skutečná brzdící procenta (%):	69			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h <sup>-1</sup> ):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Služ 52519:

- výchozí stanicí vlaku byla žst. Žatec západ, konečnou žst. Praha-Uhřetěves;

- držitelem SHV byl STRABAG.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

SHV ASP 08-275 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ182655/20-V.33, vydaný DÚ dne 15. 7. 2020. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 1. 3. 2022 s platností do 1. 3. 2023 s výsledkem, že technický stav SHV odpovídá schválené způsobilosti.

SHV ASP 08-275 bylo vybaveno vozidlovou radiostanicí VS 67 umožňující komunikaci v síti TRS a síti GSM-R a svým zapojením podporuje funkcionalitu „STOP“, tj. samočinné zastavení vlaku bez nutnosti součinnosti strojvedoucího.

SHV ASP 08-275 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat, a to konkrétně rychlosti v závislosti na čase – analogovým tachografem (s papírovým záznamovým kotoučem) typu Kienzle 1310.02, č. 1828977, výrobce Continental Automotive Technologies GmbH.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 19:17 h – zastavení SHV ASP 08-275 před vjezdovým návěstidlem ZS žst. Žatec;
- 19:24 h – rozjezd posunového dílu (SHV ASP 08-275) a postupné zvyšování rychlosti na 20 km·h<sup>-1</sup>;
- 19:28 h – zastavení posunového dílu (SHV ASP 08-275) na SK č. 201;
- 19:34 h – rozjezd vlaku Služ 52519 (SHV ASP 08-275) a následná jízda kolem cestového návěstidla Sc201 s návěstí „Stůj“ – **vznik MU**;
- 19:35 h – po dosažení rychlosti 14 km·h<sup>-1</sup> zastavení vlaku Služ 52519 (SHV ASP 08-275) v km 202,816.

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

Ze záznamu analogového tachografu SHV vyplývá, že v úseku mezi vjezdovým návěstidlem ZS žst. Žatec a místem vzniku MU nebyla jak rychlost posunového dílu (40 km·h<sup>-1</sup>), tak stanovená (70 km·h<sup>-1</sup>) ani traťová rychlost (50 km·h<sup>-1</sup>) vlaku Služ 52519 překročena.

### **Vlak Os 6526:**

<b>Vlak:</b>	<b>Os 6526</b>	<b>Sestava vlaku:</b>		<b>Režim brzdění:</b>
Délka vlaku (m):	45,4	ŘV:	95 80 0 928 304-4	R+Mg
Počet náprav:	8	HDV (za ŘV):	95 80 0 628 304-7	R+Mg
Hmotnost (t):	78			
Potřebná brzdící procenta (%):	77			
Skutečná brzdící procenta (%):	180			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h <sup>-1</sup> ):	50			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 6526:

- v době vzniku MU vlakem necestoval žádný cestující;

- výchozí stanicí vlaku byla žst. Žatec západ, konečnou žst. Most;
- držitelem ŘV a HDV byl RJ ÚK.

Skutečný stav vlaku Os 6526 zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

ŘV 928.304-4 měl platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ181265/19-V.98, vydaný DÚ dne 28. 11. 2019. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 15. 5. 2022 s platností do 15. 5. 2023 s výsledkem, že technický stav DV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 628.304-7 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ181264/19-V.97, vydaný DÚ dne 28. 11. 2019. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 15. 5. 2022 s platností do 15. 11. 2022 s výsledkem, že technický stav HDV odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 628.304-7 bylo vybaveno vozidlovou radiostanicí MESA 23 umožňující komunikaci v síti TRS a svým zapojením podporuje funkcionalitu „STOP“, tj. samočinné zastavení vlaku bez nutnosti součinnosti strojvedoucího.

HDV 628.304-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – zabezpečovacím zařízením INDUSI typu I60 SEL/ER-24 SYSTEM PZB 90, č. 30426102.628, výrobce DEUTA-WERKE GmbH.

### 3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Železniční stanice Žatec leží v km 102,386 trati Lužná u Rakovníka – Žatec dráhy regionální, v km 102,386 trati Žatec – Chomutov dráhy celostátní, v km 203,853 trati Žatec západ – Most dráhy celostátní a v km 202,335 trati Plzeň hl. n. – Žatec-Velichov dráhy celostátní.

Stanice je rozdělena na tři obvody – obvod Žatec, obvod Velichov a obvod západ. Obvod Žatec a obvod západ slouží jako osobní, seřadovací a nákladové nádraží. Obvod Velichov slouží pro určení směru jízdy vlaku od žst. Hořetice do obvodu Žatec nebo obvodu západ. Obvod západ je vymezen úrovní cestového návěstidla Lc901 (směr obvod Žatec), odjezdového návěstidla L902 (směr obvod Velichov) a vjezdového návěstidla ZS. Obvod západ zahrnuje koleje č. 201, 202, 203, 203a, 203b, 204, 205, 205a, 206, 207, 208, 209, 211, 902, 902a a 902b.

Dle SŘ žst. Žatec je užitečná délka SK č. 201 vymezena polohou cestového návěstidla Sc201 v km 202,765 a odjezdového návěstidla L201 v km 202,235 a činí 530 m. Jedná se o hlavní staniční kolej směr žst. Žabokliky, vjezdovou, odjezdovou a průjezdnou kolej pro všechny vlaky všech směrů. Užitečná délka SK č. 203 je vymezena polohou cestového návěstidla Sc203 v km 202,691 a odjezdového návěstidla L203 v km 202,331 a činí 360 m. Jedná se o vjezdovou, odjezdovou a průjezdnou kolej pro všechny vlaky všech směrů. Trakční vedení je v celé délce obou kolejí.

Žst. Žatec je vybavena SZZ typu ESA 11 s panely EIP a PMI se světelnými návěstidly AŽD 70 a elektromotorickými přestavníky AŽD EP 600. Dle TNŽ 34 2620 se jedná o zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektrické zabezpečovací zařízení, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. SZZ je ovládáno z JOP v dopravní kanceláři žst. Žatec, ze kterého je dálkově ovládáno

integrované zabezpečovací zařízení žst. Žatec, obvod západ, a SZZ žst. Hořetice. Kontrola volnosti kolejových úseků je prováděna pomocí počítačů náprav Frauscher ACS 2000.

Infrastruktura dráhy v žst. Žatec je vybavena bezpečnostním systémem s funkcionalitou VNPN, který detekuje jízdu každého DV, a v případě nedovolené jízdy DV za hlavní návěstidlo následuje akustická výstraha daná osobě řídící drážní dopravu a vyslání povelu k zastavení jak tohoto vozidla, tak i vozidel v okolí, kterých bezpečnost je ohrožena. U všech vjezdových, odjezdových a cestových návěstidel ve stanici, tj. včetně návěstidla Sc201, je zapojena funkce VNPN.

SZZ žst. Žatec má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 0543/18-E.47, vydaný DÚ dne 2. 5. 2018, s platností na dobu neurčitou. UTZ je způsobilé k provozu na základě Protokolu o technické prohlídce a zkoušce č. 121/2022/02-GR ze dne 15. 6. 2022. Poslední prohlídka a zkouška UTZ byla na základě Protokolu o prohlídce a zkoušce č. 30/2022-JJ provedena ve dnech 11., 14. a 25. 4. 2022 se závěrem: *„Na základě prohlídky a zkoušky je zabezpečovací zařízení v rozsahu uvedeném v protokolu, které plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti železniční dopravy, jako provozně způsobilé.“*

Poslední revize elektrického zařízení byla na základě Zprávy o pravidelné revizi elektrické instalace č. 104/21/PS provedena ve dnech 16. 3. až 22. 3. 2021 se závěrem: *„Na základě provedené prohlídky, měření a zkoušení konstatují, že revidovaná instalace vymezená v rozsahu předmětu revize je z hlediska bezpečnosti provozně způsobilá.“*

Poslední komplexní prohlídka sdělovacího a zabezpečovacího zařízení byla na základě Zápisu z komplexní prohlídky provedena ve dnech 11., 14., 25. a 27. 4. 2022 se závěrem: *„Údržba a prohlídky zařízení jsou prováděny ve stanovených termínech, technické údržbě je věnována náležitá pozornost. Prohlédnuté a přezkoušené zabezpečovací zařízení uvedené v tomto zápisu nadále plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti železniční dopravy a je nadále schopno bezpečného a spolehlivého provozu.“*

Ověřením viditelnosti cestového návěstidla Sc201 žst. Žatec a jeho návěstí nebyla zjištěna závada. Podle § 7 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. je požadovaná viditelnost návěstí hlavních návěstidel a předvěstí ze stojícího vedoucího DV nejméně na vzdálenost 100 m. Návěstí cestového návěstidla Sc201 byly v době ohledání provedeném bezprostředně po vzniku MU, tj. v době snížené viditelnosti z důvodu mlhy, viditelné na vzdálenost větší než 250 m.

Poslední přezkoušení viditelnosti cestového návěstidla Sc201 bylo provedeno odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy dne 3. 10. 2022 bez zjištěných závad.

Napětí na žárovce červeného světla cestového návěstidla Sc201 bylo naměřeno 10,86 V, přičemž dle čl. 122 písm. d) vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC (ČD) T121 minimální předepsaná hodnota je 10,2 V.

Rozborem zaznamenaných dat SZZ ESA 11 bylo zjištěno:

- 19:23:07 h – na vjezdovém návěstidle ZS svítí návěst „Stůj“;
- 19:23:08 h – vjezd vlaku Os 6525 na SK č. 901;

- 19:23:11 h – postavena posunová cesta od seřadovacího návěstidla Se205 na SK č. 201 pro posunový díl (SHV ASP 08-275), na seřadovacím návěstidle Se205 svítí návěst „Posun dovolen“;
- 19:24:06 h – vjezd vlaku Os 6525 na SK č. 203, na cestovém návěstidle Sc201 svítí návěst „Stůj“;
- 19:25:35 h – obsazení výhybkového úseku V218 – V223 jízdou posunového dílu (SHV ASP 08-275) na SK č. 201;
- 19:26:34 h – vjezd posunového dílu (SHV ASP 08-275) na SK č. 201;
- 19:29:42 h – postavena vlaková cesta od cestového návěstidla Sc203 na SK č. 901 pro vlak Os 6526, na cestovém návěstidle Sc203 svítí návěst „Rychlost 40 km/h a opakování návěsti Výstraha“, na cestovém návěstidle Sc201 svítí návěst „Stůj“;
- 19:32:35 h – přestavení výhybky č. 223 do polohy „-“ a výhybky č. 222 do polohy „+“;
- 19:32:57 h – postavena posunová cesta od seřadovacího návěstidla Se205 na SK č. 204 pro posunový díl č. 2 (SHV ASP 175), na seřadovacím návěstidle Se205 svítí návěst „Posun dovolen“;
- 19:33:18 h – postavena následná vlaková cesta od cestového návěstidla Sc901 na SK č. 2 pro vlak Os 6526, na cestovém návěstidle Sc203 svítí návěst „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“;
- 19:34:51 h – obsazení výhybkového úseku V209 – V210 jízdou vlaku Os 6526 na SK č. 901, na cestovém návěstidle Sc201 svítí návěst „Stůj“;
- 19:34:54 h – obsazení výhybkového úseku V203 – V205 za cestovým návěstidlem Sc201 jízdou vlaku Služ 52519, registrace funkcionality VNPN, vydání povelu „Generální STOP“ – **vznik MU**;
- 19:34:55 h – obsazení výhybkového úseku V218 – V223 jízdou posunového dílu č. 2 (SHV ASP 175) na SK č. 204;
- 19:35:00 h – uvolnění SK č. 203 vlakem Os 6526;
- 19:35:03 h – uvolnění SK č. 201 vlakem Služ 52519;
- 19:35:53 h – uvolnění výhybkového úseku V218 – V223 posunovým dílem č. 2 (SHV ASP 175).

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

Ze záznamů v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení SZZ vyplývá, že pravidelné prohlídky a údržba byly prováděny v předepsaných intervalech a dne 27. 10. 2022 nebyla evidována žádná porucha.

Z rozboru zaznamenaných dat SZZ vyplývá, že zařízení vykazovalo před vznikem MU a v době jejího vzniku bezporuchový stav a že jeho technický stav a způsob obsluhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

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

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

- výpravčí žst. Žatec – Zápis se zaměstnancem:
  - dne 27. 10. 2022 nastoupil na noční směnu v žst. Žatec jako výpravčí 1, směna probíhala bez mimořádností;
  - přibližně v 19:30 h se spojil mobilním telefonem se strojvedoucím vlaku Služ 52519, který stál na SK č. 201, a sdělil mu, že pojedou po vlaku Os 6526, který stál na SK č. 203;
  - na JOP postavil vlakovou cestu pro odjezd vlaku Os 6526 z SK č. 203 na SK č. 2;
  - v 19:34 h se na monitoru JOP objevila hláška žlutého vykřičníku VNPN a na technologickém monitoru výpis „nedovolené projetí Sc201N“;
  - ihned se spojil se strojvedoucím vlaku Služ 52519 a řekl mu, aby zůstal stát na místě;
  - vzápětí mu zavolal strojvedoucí vlaku Os 6526 a potvrdil mu vznik MU;
  - následně postupoval dle Ohlašovacího a svolávacího rozvrhu;
- strojvedoucí vlaku Os 6526 – Zápis se zaměstnancem:
  - na směnu dne 27. 10. 2022 nastoupil řádně odpočatý a průběh směny až do vzniku MU probíhal bez závad;
  - vedl spoj 6526 a v čase pravidelného odjezdu z žst. Žatec západ směr žst. Žatec viděl na odjezdovém návěstidle (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc203) návěst „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“;
  - když se rozjel s motorovou jednotkou, uslyšel houkání podbíječky (pozn. DI: SHV ASP 08-275), která stála na vedlejší SK (pozn. DI: SK č. 201), čímž upoutala jeho pozornost;
  - blížil se k návěstidlu Sc203 a spatřil, jak se na stojící podbíječce změnila barva koncových světel na bílé, a poté se podbíječka začala rozjíždět;
  - v ten okamžik „shodil“ motorovou jednotku z výkonu a začal brzdit;
  - domníval se, že podbíječka posunuje v rámci SK;
  - když uviděl, že podbíječka projela návěstidlo (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc201) v poloze „Stůj“, nacházel se již těsně před svým návěstidlem (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc203);
  - v ten okamžik zaúčinkoval Generální STOP a jednotka zastavila;
  - kontaktoval výpravčího žst. Žatec, který jej informoval o vzniku MU;
  - následně se řídil pokyny vyšetřovacích orgánů;
- strojvedoucí vlaku Os 6526 – Záznam o podaném vysvětlení DI (nad rámec již výše uvedeného):

- všiml si, že na vedlejší SK č. 201 stojí podbíječka firmy STRABAG, která měla na návěstidle (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc201) návěsní znak „Stůj“;
- při jízdě k návěstidlu (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc203) uviděl, že podbíječka změnila červená světla na bílá, dala dvakrát zvukovou návěst a rozjela se směr žst. Žatec (pozn. DI: žst. Žatec, obvod Žatec);
- při míjení návěstidla (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc203) si všiml, že podbíječka je téměř v průjezdném průřezu, začal brzdit a následně zaúčinkoval Generální STOP;
- strojvedoucí vlaku Služ 52519 – Zápis se zaměstnancem:
  - v žst. Žatec, obvod západ, nastoupili jako celá osádka na stroj v 9:00 h;
  - po uvedení do provozu prováděli činnosti podle požadavku z výlukové činnosti;
  - přibližně v 19:00 h se na příkaz ZPŘS vraceli do žst. Žatec, obvod západ;
  - podle požadavku ZPŘS zastavili s SHV před cestovým návěstidlem Sc201, které bylo v poloze „Stůj“;
  - po zastavení připravovali stroj k přepravě;
  - během této činnosti slyšel od kolegů, že dostali pokyn: „*Janka může proti Stůj.*“;
  - kdo přesně to řekl, si nepamatoval, on to z vysílačky neslyšel;
  - v tu dobu byl stroj připraven k přepravě;
  - šel na stanoviště a po kontrole všech členů osádky uvedl vozidlo do pohybu proti návěsti „Stůj“;
  - po ujetí cca 30 m zjistil únik vzduchu z hlavního potrubí, kdy už stroj zastavoval;
  - zastavili za námezníkem mezi SK č. 201 a 203;
  - v době, kdy se událost odehrála, se stahovala z vyloučené koleje podbíječka ASP 400.1, SSP 100-2 a lokomotiva se šterky (pozn. DI: HDV s TDV pro přepravu šterku), takže byl silný provoz;
  - nestačil si uvědomit, že mají již přidělené číslo a jsou již jako vlak (pozn. DI: vlak Služ 52519);
  - po zastavení volal vedoucímu strojníkovi výpravčí žst. Žatec a zjišťoval skutečnosti;
- v doplňujícím Zápisu se zaměstnancem uvedl:
  - v uvedený den přijel s kolegy autem cca před 9:00 h na místo, kde byla jejich „Janka“ odstavena;
  - po příchodu na SHV zcela automaticky, jako pokaždé, vyplnil rychloměrný kotouček a napsal na něj své jméno, protože předchozí den 26. 10. 2022 vykonával na SHV funkci strojvedoucího;
  - poté přišel na stanoviště vedoucí strojník a řekl mu, že na SHV má být až ve 14:00 h;
  - uvědomil si to, protože mu to říkal již den předem, důvodem byla přeprava SHV do žst. Praha-Uhřetěves v podvečerních hodinách;

- odešel ze stroje a před 13:00 h pomocí GPS zjistil místo, kde se SHV nacházelo, stálo v žst. Žabokliky a ve 14:00 h nastoupil na SHV;
- ZPŘS je zastavil v průběhu jízdy od vjezdového návěstidla ZS žst. Žatec směrem na SK č. 201 a slyšel, jak vedoucí posunu říkal ZPŘS, pod jakým číslem pojedou ze žst. Žatec, obvod západ, dál jako vlak;
- strojvedoucí vlaku Služ 52519 – Záznam o podaném vysvětlení DI (nad rámec již výše uvedeného):
  - na směnu dne 27. 10. 2022 nastoupil ve 14:00 h, byl odpočatý a cítil se dobře;
  - v době odpočinku před nástupem na směnu dne 27. 10. 2022 nevykonával fyzicky náročnou práci a v průběhu směny se nevyskytly žádné komplikace ani stresové situace;
  - jako strojvedoucí pracuje 5 let a pro jiného dopravce ani zaměstnavatele nepracuje;
  - s prováděním posunu v žst. Žatec, obvod západ, nemá moc zkušeností, v této stanici byl asi podruhé, s místními poměry žst. Žatec, obvod západ, byl prokazatelně seznámen;
  - při návratu z vyloučené traťové koleje po zastavení u vjezdového návěstidla (pozn. DI: vjezdové návěstidlo ZS žst. Žatec) dal ZPŘS radiostanicí pokyn: „*Janka, proti Stůj.*“ pro jízdu na SK č. 201, ale přesně už si více nepamatoval;
  - na SK č. 201 jel plynule bez zastavení a zastavil pár metrů před odjezdovým návěstidlem (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc201);
  - po zastavení u odjezdového návěstidla (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc201) již s nikým po vysílače nemluvil;
  - z žst. Žatec, obvod západ, měli odjíždět jako vlak (pozn. DI: vlak Služ 52519) do Uhříněvsi (pozn. DI: žst. Praha-Uhříněves);
  - v rámci vzájemné komunikace radiostanicemi používají názvy SHV „Janka“ a „Adéla“;
  - radiostanici mají přidělenou úplně všichni na podbíječce;
  - služební mobilní telefon má přidělený on, dále traťový strojník a vedoucí strojník;
  - v minulosti během výkonu služby nepociťoval sklon k rutinnímu jednání;
- na otázku, proč reagoval na pokyn: „*Podbíječka Janka má jet proti Stůj.*“, když už ukončili práce na vyloučené traťové koleji a vrátili se zpět do žst. Žatec, obvod západ, odpověděl, že:
  - po příjezdu na SK č. 201 připravovali stroj na odjezd do Uhříněvsi (pozn. DI: žst. Praha-Uhříněves);
  - poté přišel za ním vedoucí strojník, že slyšel pokyn „*Janka může jet proti Stůj.*“;
  - protože spolu pracují již několik let, pokyn přijal a rozjel se;
  - po ujetí několika metrů je zastavil Generální STOP a v tu chvíli si uvědomil svou chybu;



- na otázku, kde se nacházel, když obdržel zmiňovaný pokyn, a od koho jej slyšel, odpověděl, že v tu chvíli byl u podbíjecích agregátů a od ZPŘS pokyn neslyšel;
- na otázku, kdo přebírá pokyny od ZPŘS, odpověděl, že pokyny přebírají všichni ti, co jsou strojvedoucí, zpravidla ten, kdo má vysílačku;
- na otázku, jaké povinnosti v souvislosti s výpravou vlaku má traťový strojník, odpověděl, že provádí přípravu podbíječky pro jízdu vlaku, přihlášení vlaku a připravenost vlaku do systému COMPOST;
- na otázku, zda se s ním spojil výpravčí žst. Žatec v souvislosti s organizováním jízdy vlaku Služ 52519 a pokud ano, jakým způsobem, odpověděl, že s ním nikdo nekomunikoval.

#### Souhrn podaných vysvětlení ostatních osob a svědků:

- zaměstnanec pro řízení sledu – Zápis se zaměstnancem:
  - po 19:00 h stáhl po domluvě s výpravčím (pozn. DI: výpravčí žst. Žatec) z vyloučené traťové koleje ve směru od žst. Žabokliky podbíječku „Janka“ ASP 400.1 (pozn. DI: správně ASP 08-275) na SK č. 201 žst. Žatec k návěstidlu Sc201;
  - po dohodě s výpravčím řekl ústně strojvedoucímu podbíječky, aby zastavili před návěstidlem Sc201, říkal jim to také proto, že byla mlha;
  - poté domlouval s výpravčím stažení podbíječky ASP 175 na SK č. 204;
  - po obdržení souhlasu od výpravčího radiostanicí volal strojvedoucímu podbíječky ASP 175 a řekl mu: „*Křestní jméno, z vyloučené koleje od vjezdového návěstidla ZS proti „Stůj“ kolem Se 205 na bílou na 204. obsazenou kolej.*“;
  - na SK č. 204 již stála podbíječka ASP 09-32;
  - v radiostanici slyšel, jak podbíječka „Janka“ říká: „*Tak, my už teda jedem, křestní jméno.*“;
  - z toho pochopil, že již mají postavenou vlakovou cestu, bohužel na návěstidlo Sc201 z důvodu mlhy neviděl;
  - poté uslyšel zvuk, jak podbíječka (pozn. DI: ASP 08-275) zastavuje;
  - komunikoval prostřednictvím radiostanice v síti STRABAG Rail, na frekvenci 149,7000 MHz, kterou měl nastavenou na 1. kanále;
  - v tu dobu na vyloučené koleji ještě pracovala podbíječka SSP-100 a „štěrky“ (pozn. DI: HDV s TDV pro přepravu štěrku) se vracely z vyloučené koleje k vjezdovému návěstidlu ZS;
  - ani s jedním nekomunikoval, čekal, až se ozvou;
  - chtěl je připravit ke „stažení“, ale výpravčí mu řekl, že nebudou posunovat z důvodu nehody;
  - žádný pokyn pro ASP 175: „*Podbíječka Janka proti Stůj a následně po bílé.*“ nedával;

- zaměstnanec pro řízení sledu – Záznam o podaném vysvětlení DI (nad rámec již výše uvedeného):
  - před jízdou na vyloučenou kolej sepíše rozkazy, domluví se s výpravčím o řazení strojů na vyloučenou kolej, vydá rozkazy a nahlásí výpravčímu připravenost;
  - práci organizuje podle pokynů vedoucího prací, případně traťmistra, pracovní místa jednotlivých strojů jsou uvedena v rozkaze;
  - při návratu z vyloučené koleje se domluví s výpravčím, na kterou kolej budou stahovat stroje, a jakým způsobem se bude provádět vjezd do stanice;
  - se všemi zúčastněnými stroji se dohodne na jaké frekvenci budou komunikovat, a rovněž se dohodne s výpravčím, komunikace probíhá dle zřetelných pokynů;
  - v rámci vzájemné komunikace radiostanicemi používají při jízdách na vyloučenou kolej a pak při jejich stahování z vyloučené koleje názvy SHV „Janka“ a „Adéla“;
  - po zastavení podbíječky ASP 08-275 u vjezdového návěstidla ZS sjednal posun s výpravčím;
  - po obdržení svolení k posunu předal podbíječce pokyn: *„Podbíječka Janka, na vjezdu proti Stůj a od návěstidla Se205 na SK č. 201 k odjezdovému návěstidlu (pozn. DI: cestové návěstidlo Sc201) na bílou.“*;
  - komu konkrétně předával pokyn, nevěděl, předával jej na podbíječku;
  - následně po příjezdu a zastavení podbíječky ASP 175 před vjezdovým návěstidlem ZS byl postup stejný s tím, že pokyn zněl: *„Křestní jméno, podbíječka na vjezdu proti Stůj a od návěstidla Se205 na SK č. 204 obsazenou podbíječkou na bílou.“*;
  - v době, kdy dával pokyny k návratu obou podbíječek z vyloučené traťové koleje, stál mezi odjezdovými návěstidly L201 a L202 žst. Žatec směr žst. Žabokliky;
  - podbíječku ASP 08-275 si při jízdě od vjezdového návěstidla ZS na SK č. 201 u sebe zastavil a ústně se s nimi dohodl, pod jakým číslem vlaku pojedou pryč a že až odjedou z SK č. 201 jako vlak, aby jej informovali o volnosti koleje, protože tuto kolej potřeboval ke stažení „štěrků“ a byla silná mlha;
- strojvedoucí posunového dílu č. 2 (SHV ASP 175) – Zápis se zaměstnancem:
  - přibližně v 19:30 h se radiostanicí domluvil s ZPŘS o postupu návratu z vyloučené traťové koleje do žst. Žatec;
  - ZPŘS mu nařídil vyčkat u vjezdového návěstidla (pozn. DI: vjezdové návěstidlo ZS žst. Žatec) a asi po 2 minutách mu dal pokyn: *„Pro 175 ASP vjezdové návěstidlo ZS se neobsluhuje, posun proti „Stůj“ k Se205 povolen, dále na bílou.“*;
  - dále mu řekl, že budou posunovat na SK č. 204 obsazenou;
  - na SK č. 204 zastavil před SHV ASP 09-32;
  - pokyn: *„Podbíječka Janka má jet proti Stůj a následně po bílé.“* v radiostanici neslyšel;

- strojvedoucí posunového dílu č. 2 (SHV ASP 175) – Záznam o podaném vysvětlení DI (nad rámec již výše uvedeného):
  - ZPŘS mu přes vysílačku řekl: „ASP 175, vjezdové návěstidlo ZS se neobsluhuje, posun proti Stůj k Se205 povolen a dále na bílou s tím, že jedeme na SK č. 204 obsazenou.“;
  - při komunikaci na vyloučené koleji používají názvy podbíječek „Janka“ a „Adéla“, při komunikaci s výpravčími nikoliv;
- vedoucí strojník vlaku Služ 52519 – Zápis se zaměstnancem:
  - v žst. Žatec, obvod západ, nastoupili jako celá osádka na stroj v 9:00 h;
  - po uvedení do provozu prováděli činnosti podle požadavku z výlukové činnosti;
  - přibližně v 19:00 h se na příkaz ZPŘS vraceli do žst. Žatec, obvod západ;
  - podle požadavku ZPŘS zastavili s SHV před cestovým návěstidlem Sc201, které bylo v poloze „Stůj“;
  - po zastavení připravovali stroj k přepravě;
  - ve vysílačce zaslechl pokyn ZPŘS: „Podbíječka Janka má jet proti Stůj a následně po bílé“ a tuto informaci předal kolegům;
  - šel na zadní stanoviště (pozn. DI: přední kabina ve směru jízdy), kde byl strojvedoucí a strojník, ostatní členové osádky byli na druhém stanovišti;
  - po chvíli uvedl strojvedoucí stroj do pohybu proti návěsti „Stůj“;
  - když zajeli za návěstidlo Sc201, došlo k úniku vzduchu z vlakového potrubí a stroj zastavil;
  - od rozjezdu ujeli přibližně 30 m a čelo vozidla zastavilo za námezníkem mezi SK č. 201 a 203;
  - ihned po zastavení mu volal výpravčí žst. Žatec, že projeli návěst „Stůj“ na návěstidlo Sc201, a tím došlo ke vjetí do vlakové cesty pro Os 6526;
- vedoucí strojník vlaku Služ 52519 – Záznam o podaném vysvětlení DI (nad rámec již výše uvedeného):
  - na směnu dne 27. 10. 2022 nastoupil odpočatý a cítil se v pořádku;
  - v době odpočinku před nástupem na směnu dne 27. 10. 2022 nevykonával fyzicky náročnou práci a v průběhu směny se nevyskytly žádné komplikace ani stresové situace;
  - při jízdě SHV z vyloučené traťové koleje zpět do žst. Žatec, obvod západ, a následně při jízdě vlaku Služ 52519 vykonával funkci traťového strojníka;
  - s místními poměry v žst. Žatec, obvod západ, byl prokazatelně seznámen a posun zde provádí přibližně dva až třikrát do roka;
  - pokyny od ZPŘS přebírá strojvedoucí, který řídí podbíječku;
  - při vzájemné komunikaci vysílačkami používají názvy SHV „Janka“ a „Adéla“;

- po ukončení prací dne 27. 10. 2022 na vyloučené traťové koleji „zabalili“ stroj a vrátili se k vjezdovému návěstidlu (pozn. DI: vjezdové návěstidlo ZS žst. Žatec);
- kolega ve funkci traťového strojníka kontaktoval vysílačkou ZPŘS, oba se nacházeli v přední kabině podbíječky (zadní kabina ve směru jízdy SHV), strojvedoucí se nacházel v přední kabině ve směru jízdy;
- ZPŘS jim domluvil vjezd do žst. Žatec, obvod západ, následně obdrželi pokyn, že mají jet proti „Stůj“ a dál po bílé na SK č. 201;
- poté se rozjeli a zastavili na SK č. 201 před návěstidlem Sc201;
- chvíli stáli, odjíždět měli jako vlak (pozn. DI: vlak Služ 52519) do Prahy, číslo vlaku bylo již zadáno do radiostanice, zadal jej kolega ve funkci traťového strojníka;
- do Prahy měl pokračovat již jen on a kolega strojvedoucí;
- připravovali stroj k přepravě a mezitím mu volal na mobilní telefon výpravčí žst. Žatec, že v žst. Žatec obdrží rozkaz;
- poté se ve vysílačce ozvalo: *„Podbíječka Janka má jet proti červené a dál po bílé.“*;
- šel předat tuto informaci strojvedoucímu na přední stanoviště a poté se rozjeli;
- po projetí návěstidla Sc201 je zastavil Generální STOP a následně mu na mobilní telefon volal výpravčí žst. Žatec, že projeli návěstidlo;
- na podbíječce je vozidlová radiostanice v každé kabině a každý traťový strojník i strojvedoucí má přidělenou svojí radiostanici;
- služební mobilní telefon má přidělený on, strojvedoucí a vedoucí strojník;
- do informačního systému COMPOST bylo zadáno jeho číslo mobilního telefonu v souvislosti s potřebou připravenosti vlaku;
- na otázku, jak si vysvětluje skutečnost, že strojvedoucí posunového dílu č. 2 (SHV ASP 175), stojícího před vjezdovým návěstidlem ZS žst. Žatec, slyšel v radiostanici pokyn ZPŘS: *„Pro ASP 175 se vjezdové návěstidlo ZS neobsluhuje, posun proti „Stůj“ k Se205 povolen, dále na bílou.“* včetně informace o posunu na obsazenou SK č. 204 a ne pokyn, že *„podbíječka Janka má jet proti „Stůj“ a následně na bílou“*, odpověděl, že to není pravda a že ZPŘS řekl podbíječka „Janka“;
- na otázku, co si představuje pod pojmem „a následně po bílé“, odpověděl, že dál bude jízda povolena povolující návěstí na obsluhovaných seřadovacích návěstidlech;
- na otázku, proč reagoval na pokyn v radiostanici od ZPŘS, který nebyl určen jemu, když už ukončili práce na vyloučené traťové koleji a vrátili se zpět do žst. Žatec, obvod západ, odpověděl, že ZPŘS oslovil jejich podbíječku „Janka“;
- na otázku, zda se může vyjádřit k tomu, že výpravčí žst. Žatec mu v cca 19:30 h volal a sdělil mu, že pojedou po vlaku Os 6526, který stál na SK č. 203, odpověděl, že je možné, že něco takového říkal.

## 3.2 Faktický popis události

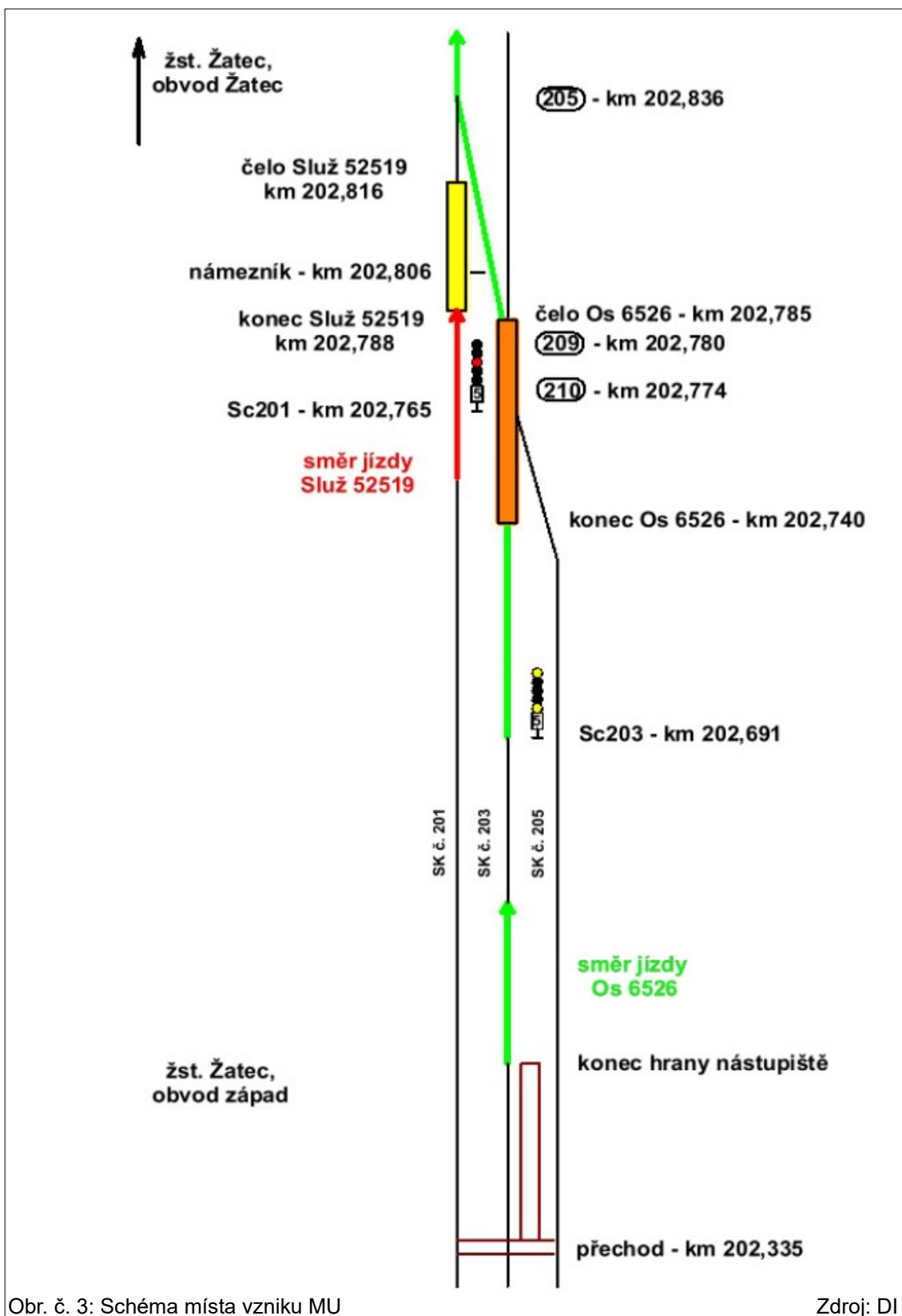
### 3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 27. 10. 2022 nastoupili zaměstnanci dopravce STRABAG, a to konkrétně vedoucí strojník (s kvalifikací strojvedoucího) a čtyři traťoví strojníci, v 9:00 h v žst. Žatec, obvod západ, jako osádka SHV ASP 08-275. Celý den prováděli činnosti dle požadavku výlukových prací v mezistaničním úseku žst. Žatec, obvod západ – žst. Žabokliky, kde v rámci plánované výluky „Rekonstrukce mostů a opravné práce na mostních objektech v úseku Kaštice – Žabokliky – Žatec“ probíhaly stavební práce. Ve 14:00 h v žst. Žabokliky nastoupil na směnu 6. člen osádky SHV ASP 08-275, a to strojvedoucí.

Po ukončení prací na vyloučené koleji zastavilo SHV ASP 08-275 v 19:17 h před vjezdovým návěstidlem ZS žst. Žatec. Dle hovoru zaznamenaného na záznamovém zařízení ReDat3 zaměstnanec řídící posun, v tomto případě ZPŘS, sjednal v 19:22:31 h posun s výpravčím žst. Žatec pro SHV ASP 08-275 z vyloučené traťové koleje na SK č. 201 žst. Žatec, obvod západ, s informací, že SHV ASP 08-275 následně pojedje z žst. Žatec, obvod západ, do žst. Praha-Uhřetěves jako vlak Služ 52519. Výpravčí žst. Žatec bezprostředně poté udělil svolení k posunu a souhlas k posunu od neobsluhovaného nepřenosného návěstidla, a to vjezdového návěstidla ZS žst. Žatec, k seřaďovacímu návěstidlu Se205 a dále od seřaďovacího návěstidla Se205 na SK č. 201. Dle rozboru zaznamenaných dat SZZ ESA 11 výpravčí žst. Žatec postavil v 19:23:11 h posunovou cestu od návěstidla Se205 k cestovému návěstidlu Sc201, na návěstidle Se205 svítila návěst „Posun dovolen“. Po uděleném souhlasu k posunu zaměstnanec řídící posun, dle svého vyjádření, předal prostřednictvím radiostanice na SHV ASP 08-275 pokyn: „*Podbíječka Janka, na vjezdu proti Stůj a od návěstidla Se205 na SK č. 201 k odjezdovému návěstidlu na bílou.*“

Ze zaznamenaných dat analogovým tachografem SHV ASP 08-275 a SZZ ESA 11 vyplývá, že v 19:24 h se posunový díl rozjel, minul neobsluhované vjezdové návěstidlo ZS žst. Žatec, seřaďovací návěstidlo Se205 s návěstí „Posun dovolen“, v 19:25:35 h obsadil výhybkový úsek V218 – V223, v 19:26:34 h vjel posunový díl celý na SK č. 201 a v 19:28 h zastavil na SK č. 201. Po zastavení posunového dílu, dle vyjádření strojvedoucího i vedoucího strojníka, na SK č. 201 před cestovým návěstidlem Sc201, připravovali SHV ASP 08-275 k přepravě.

Následně zaměstnanec řídící posun dle hovoru zaznamenaného na záznamovém zařízení ReDat3 sjednal v 19:32:12 h posun s výpravčím žst. Žatec pro SHV ASP 175, tj. posunový díl č. 2, z vyloučené traťové koleje na SK č. 204 žst. Žatec, obvod západ. Výpravčí žst. Žatec bezprostředně poté udělil svolení k posunu a souhlas k posunu od neobsluhovaného nepřenosného návěstidla, a to vjezdového návěstidla ZS žst. Žatec, k seřaďovacímu návěstidlu Se205 a dále od seřaďovacího návěstidla Se205 na SK č. 204. Dle rozboru zaznamenaných dat SZZ ESA 11 výpravčí žst. Žatec postavil v 19:32:57 h posunovou cestu od návěstidla Se205 na SK č. 204, na návěstidle Se205 svítila návěst „Posun dovolen“. Po uděleném souhlasu k posunu zaměstnanec řídící posun, dle svého vyjádření, předal prostřednictvím radiostanice na SHV ASP 175 pokyn: „*Křestní jméno, podbíječka na vjezdu proti Stůj a od návěstidla Se205 na SK č. 204, obsazenou podbíječkou, na bílou.*“



Obr. č. 3: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI

Výše uvedený pokyn zaslechl v radiostanici rovněž traťový strojník, který dne 27. 10. 2022 vykonával funkci vedoucího strojníka, SHV ASP 08-275, stojícího na SK č. 201 v žst. Žatec, obvod západ. Přestože jak vedoucí strojník, tak i strojvedoucí si byli vědomi skutečnosti, že SHV ASP 08-275 mělo z žst. Žatec, obvod západ, odjíždět do žst. Praha-Uhřetěves již jako vlak Služ 52519, předal vedoucí strojník pokyn k jízdě strojvedoucímu, který se následně, dle dat zaznamenaných analogovým tachografem, v 19:34 h s SHV rozjel. Na cestovém návěstidle Sc201 svítila návěst „Stůj“.

V 19:24 h přijel do žst. Žatec, obvod západ, vlak Os 6525 a zastavil u nástupiště u SK č. 203. V 19:34 h měl odjíždět jako vlak Os 6526 ve směru do žst. Most. V době pravidelného odjezdu se strojvedoucí, dle svého vyjádření, rozjel s vlakem Os 6526, na cestovém návěstidle Sc203 svítila návěst „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“. Když se blížil k cestovému návěstidlu Sc203, upoutalo jeho pozornost na vedlejší SK č. 201 houkání SHV ASP 08-275 a jeho následný rozjezd.

Poté, co vlak Služ 52519 nedovoleně projel za úroveň cestového návěstidla Sc201 s návěstí „Stůj“, byly funkcionalitou VNPN jak vlak Služ 52519, tak i vlak Os 6526 zastaveny povelom „Generální STOP“. Vlak Os 6526 zastavil na SK č. 203 v km 202,785, tj. 94 m za úrovní cestového návěstidla Sc203, ve vzdálenosti 31 m od čela vlaku Služ 52519 a 21 m před námezníkem mezi kolejemi SK č. 201 a 203.

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

- 19:34 h – vznik MU;
- 19:36 h – ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Žatec provoznímu dispečerovi CDP Praha;
- 19:50 h – ohlášení vzniku MU vedoucím dispečerem CDP Praha na O18 SŽ;
- 19:51 h – ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Žatec na Dispečink železniční infrastruktury;
- 20:15 h – oznámení vzniku MU pověřenou osobou O18 SŽ na COP DI;
- 20:23 h – ohlášení vzniku MU výpravčím žst. Žatec na PČR;
- 22:10 h – začátek ohledání místa vzniku MU přítomným inspektorem DI;
- 23:30 h – udělení souhlasu k uvolnění dráhy přítomným inspektorem DI;
- 28. 10. 2022 v 00:15 h – obnovení provozu.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval ve 20:23 h, tj. 49 minut po vzniku MU, výpravčí žst. Žatec.

#### Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Krajské ředitelství Policie Ústeckého kraje, Služba kriminální policie a vyšetřování, Územní odbor Louny, pracoviště 1. Oddělení obecné kriminality Žatec;
- Hasičský záchranný sbor SŽ, Jednotka požární ochrany Ústí nad Labem.

## 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 stanovil technologické postupy při provozování dráhy a drážní dopravy týkající se zabezpečení jízd vlaků, které jsou obsaženy mj. ve vnitřním předpisu SŽ D1, tj. v souvislosti s předmětnou MU zejména stanovení podmínek pro výpravu vlaků návěstí hlavního návěstidla v železničních stanicích.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy jak v příčinné souvislosti, tak i mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

Dopravce je podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. mj. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze a při provozování drážní dopravy se řídit pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

Dopravce je podle ustanovení vyhlášky č. 173/1995 Sb. mj. povinen zajistit, aby strojvedoucí řídil DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať a návěstí a jednal podle zjištěných skutečností. Dopravce je dále povinen zajistit, aby strojvedoucí vedl vlak takovým způsobem, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu, tj. uvedl HDV do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy.

Dopravce stanovil technologické postupy při provozování dráhy a drážní dopravy týkající se výše uvedených povinností, které jsou obsaženy mj. ve vnitřním předpisu VIA P-36/22, a na základě tohoto vnitřního předpisu a Smlouvy o PDD uzavřené s provozovatelem dráhy SŽ byli jeho zaměstnanci povinni dodržovat mj. i ustanovení předpisu SŽ D1.

Strojvedoucí SHV ASP 08-275 po ukončení prací na vyloučené traťové koleji, poté co ZPŘS sjednal posun s výpravčím žst. Žatec, obdržel svolení a souhlas k posunu od vjezdového návěstidla ZS žst. Žatec na SK č. 201. Po zastavení posunového dílu na SK č. 201 před cestovým návěstidlem Sc201 byla členy osádky SHV prováděna příprava k přepravě. Z žst. Žatec, obvod západ, mělo SHV ASP 08-275 jet již jako vlak Služ 52519 do žst. Praha-Uhřetěves. Strojvedoucí vlaku Služ 52519 následně převzal pokyn k jízdě od vedoucího strojníka, který však nebyl určen jemu, bez řádné výpravy vlaku se rozjel, přestože na cestovém návěstidle Sc201 svítila návěst „Stůj“ a nedovoleně projel za úroveň cestového návěstidla Sc201.

#### **Zjištění:**

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



- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:  
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:  
„Dopravce 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 zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:  
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, ...“;
- čl. 90 (2) vnitřního předpisu SŽ D1:  
„Návěst **Stůj** na hlavním návěstidle jízdu vlaku zakazuje, ostatní návěsti (mimo návěst **Posun dovolen**) jízdu vlaku dovolují a v případech stanovených tímto předpisem i předvěstí návěst následujícího hlavního návěstidla.“;
- čl. 90 (3) vnitřního předpisu SŽ D1:  
„Na hlavním návěstidle platném pro jízdu vlaku i posun, návěst **Stůj** zakazuje jízdu vlaku, PMD nebo posunového dílu.“;
- čl. 91 (1) vnitřního předpisu SŽ D1:  
„Návěst **Stůj** (červené světlo) zakazuje strojvedoucímu jízdu vlaku (PMD). ...“;
- čl. 436 (1) vnitřního předpisu SŽ D1:  
„Ve stanici za odjezdu a průjezdu vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná.“;
- čl. 52 vnitřního předpisu VIA P-36/22:  
„Obecné povinnosti strojvedoucího stanovené dle vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
  - HDV (SHV) uvést do pohybu jen na návěst **Odjezd** nebo jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy anebo na příslušnou návěst pro posun ve stanoveném směru za podmínky, že způsob a cíl jízdy zná, ...“
- čl. 197 vnitřního předpisu VIA P-36/22:  
„Při odjezdu vlaku se strojvedoucí řídí ustanoveními předpisů příslušného provozovatele dráhy.“;
- čl. 201 vnitřního předpisu VIA P-36/22:  
„Strojvedoucí je povinen:
  - vést vlak tak, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu ...“.

#### **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, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

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 strojvedoucího vlaku Služ 52519 se jednalo zejména o posouzení jeho zkušeností, znalostí a délky praxe. Ve funkci strojvedoucího pracoval od roku 2017 nepřetržitě až do vzniku MU. Strojvedoucí měl tudíž dostatečně dlouhou praxi a dle dokumentace dopravce STRABAG byl prokazatelně seznámen s traťovými poměry.

Drážní inspekce šetřením zjistila, že strojvedoucí byl odborně způsobilý pro práci ve funkci strojvedoucího a délka jeho praxe, zkušenosti a znalosti neměly vliv na vznik této MU.

Zúčastněný zaměstnanec dopravce STRABAG, strojvedoucí vlaku Služ 52519, se podroboval pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. a na základě předloženého lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k práci byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý pro výkon své funkce.

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zúčastněného zaměstnance, strojvedoucího vlaku Služ 52519, jeho zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

#### 4.3.2 Pracovní faktory

Dle čl. 214 vnitřního předpisu dopravce VIA P-36/22 určí vedoucí strojník zaměstnance, kteří budou vykonávat činnosti strojvedoucího a vedoucího posunové čety, pokud osádka SHV tvoří zaměstnanci se stejnou odbornou způsobilostí. Dne 27. 10. 2022 v souladu s výše uvedeným článkem byli členové osádky SHV ASP 08-275, v celkovém počtu 6 členů, zařazeni na pozice strojvedoucího a vedoucího posunu. Po ukončení prací na vyloučené traťové koleji byl od vjezdového návěstidla ZS žst. Žatec na SK č. 201 prováděn posun s posunovou četou, kterou tvořili dva členové, kdy vedoucí strojník současně vykonával funkci vedoucího posunu. Následně v průběhu jízdy SHV jako vlaku bylo kromě strojvedoucího vlaku Služ 52519 zbylých 5 členů osádky ve funkci traťových strojníků.

Vedoucí strojník provedl dne 27. 10. 2022 v čase 19:00 h až 19:10 h zkoušku brzdy vlaku Služ 52519, vyhotovil zprávu o brzdění vlaku a následně ji podepsal jako odpovědná osoba za její provedení, tak i zároveň jako strojvedoucí vlaku Služ 52519, tedy funkcí, kterou ale nevykonával.

Doprovce STRABAG vydal dne 10. 12. 2020 s účinností od 1. 1. 2021 „Nařízení vedoucího provozní jednotky Cargo“, kterým mj. nařídil, že údaje do informačních systémů provozovatele dráhy bude přednostně zadávat dispečer nákladní dopravy Cargo, dispečer mechanizace, a to vždy za svou provozní jednotku, popřípadě strojvedoucí HDV nebo SHV po vzájemné dohodě s dispečerem.

Prostřednictvím aplikace WebCompost, která umožňuje dopravci zaslat datové informace „Složení vlaku“ a „Vlak připraven“ do informačního systému COMPOST, zadal vedoucí strojník svoje údaje jako kontakt na strojvedoucího vedoucího hnacího vozidla vlaku Služ 52519. Výpravčí žst. Žatec, dle svého vyjádření, volal mobilním telefonem strojvedoucímu vlaku Služ 52519, kdy mu sdělil, že pojedje po vlaku Os 6526, který stál na SK č. 203, a následně bezprostředně po vzniku MU, kdy strojvedoucímu vlaku Služ 52519 nařídil zůstat stát. Strojvedoucí vlaku Služ 52519, dle svého vyjádření, však s výpravčím žst. Žatec vůbec nekomunikoval. Ve skutečnosti proběhla komunikace mezi výpravčím a vedoucím strojníkem.

Na vozidlové radiostanici VS67, kterou bylo vybaveno SHV ASP 08-275, bylo nastavené volací číslo 052519 (vlaku Služ 52519), systém TRS a kanál 67. Šetřením bylo zjištěno, že obsluhu vozidlové radiostanice provedl, dle vyjádření vedoucího strojníka, traťový strojník.

Z výše uvedeného vyplývá, že strojvedoucí vlaku Služ 52519, který byl dne 27. 10. 2022 vedoucím strojníkem zařazen na pozici strojvedoucího SHV ASP 08-275, nepodepsal zprávu o provedené zkoušce brzdy jako strojvedoucí, neprovedl obsluhu vozidlové radiostanice a nezadal do informačního systému COMPOST svůj kontakt. Tyto činnosti byly již provedeny jinými zaměstnanci. Protože v souvislosti s připraveností vlaku byl v informačním systému COMPOST kontakt na vedoucího strojníka, neproběhla mezi strojvedoucím a výpravčím žst. Žatec vzájemná komunikace, a to konkrétně strojvedoucí vlaku Služ 52519 neobdržel od výpravčího žst. Žatec informaci, že vlak Služ 52519 pojedí až následně po vlaku Os 6526, který stál na SK č. 203.

Přestože vedoucí strojník věděl, že z SK č. 201 žst. Žatec, obvod západ, bude SHV ASP 08-275 odjíždět již jako vlak Služ 52519, reagoval na pokyn v radiostanici, dle svého vyjádření: „*podbíječka Janka má jet proti červený a dál po bílé*“, z důvodu, že ZPŘS měl oslovit jejich SHV ASP 08-275 názvem „Janka“. ZPŘS i strojvedoucí posunového dílu č. 2, kterému byl tento pokyn, a to konkrétně souhlas k posunu, určen, ve svých vyjádřeních však shodně uvedli, že pokyn byl určen pro SHV ASP 175 s tím, že pojedou na obsazenou SK č. 204.

Vedoucí strojník následně předal pokyn k jízdě strojvedoucímu, který se s SHV ASP 08-275 rozjel, přestože mu byla známa skutečnost, že SHV ASP 08-275 bude z SK č. 201 žst. Žatec, obvod západ, odjíždět již jako vlak Služ 52519.

Strojvedoucí, dle svého vyjádření, pracuje společně s vedoucím strojníkem již několik let a důvěřuje mu, proto přijal pokyn a rozjel se. Svou chybu si uvědomil v okamžiku, kdy byl vlak po ujetí několika metrů zastaven po zaúčinkování systému VNPN.

Během vyšetřování příčin a okolností vzniku předmětně MU bylo DI zjištěno, že osádky pracují celoročně na jednom SHV a nedochází k jejich střídání. Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že u členů osádek SHV, kteří jsou v téměř každodenním kontaktu dle rozpisu směn, je běžnou praxí vzájemná výpomoc a na základě důvěry dokonce, byť v dobrém úmyslu, vykonávání činností a plnění povinností určených jinému zaměstnanci.

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.

### **Zjištění:**

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

- čl. 213 písm. g) vnitřního předpisu VIA P-04/12:  
„*Strojvedoucího hnacího vozidla ... odpovídá za seznámení se se všemi údaji Zprávy o brzdění a za následné podepsání v rubrice Podpis strojvedoucího ...;*“
- čl. 43 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z11:  
„... *Čísla kanálových skupin nastavuje strojvedoucí hnacího vozidla na kanálovém voliči ...;*“  
„... *Čísla jednotlivých kmitočtů (simplexních kanálů) nastavuje strojvedoucí na kanálovém voliči ...;*“

- ustanovení Nařízení vedoucího provozní jednotky Cargo:

*„... nařizují, že údaje do informačních systémů provozovatele dráhy bude zadávat přednostně dispečer nákladní dopravy Cargo, dispečer mechanizace, a to vždy za svou provozní jednotku, popřípadě strojvedoucí HDV nebo SHV ...“.*

#### 4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Dopravce STRABAG provádí kontrolní činnost provozních zaměstnanců dle části III písm. A. Prověrka, audit, kontrola vnitřního předpisu VIA P-15/12. Pověřenými zaměstnanci pro provádění kontrolní činnosti jsou kontroloři vozby.

Zaměstnanci dopravce STRABAG vzájemně komunikovali prostřednictvím přidělených přenosných radiostanic na kmitočtu 149,7000 MHz v síti STRABAG Rail. Jedná se o celoplošnou radiovou síť nesdílenou pro celé území České republiky, která je určena pro součinnost mezi jednotlivými zaměstnanci a složkami společnosti STRABAG a primárně k předávání pracovních pokynů. Dále je síť možné používat k internímu řízení a organizování drážní dopravy včetně předávání pokynů a příkazů. Přestože uskutečňovaná komunikace není zaznamenávána na záznamová zařízení, dopravce provádí kontrolu hovorové kázně provozních zaměstnanců připojením se k vnitropodnikové síti na výše uvedený kmitočet a tímto způsobem kontroluje právě probíhající komunikaci.

V rámci prováděné kontrolní činnosti doložil dopravce STRABAG záznamy o provedených kontrolách strojvedoucího vlaku Služ 52519 a vedoucího strojníka.

Strojvedoucí vlaku Služ 52519:

- Protokol o kontrole ze dne 23. 9. 2021 – zjištěny nedostatky při předávání pokynů při sunutí;
- Protokol o kontrole ze dne 13. 12. 2021 – zjištěn nedostatek v zaokrouhlování hmotnosti ve výkazu vozidel;
- Protokol o kontrole ze dne 8. 3. 2022 – bez zjištěných nedostatků;
- Protokol o kontrole ze dne 21. 6. 2022 – zjištěn nedostatek při jízdě DV přes diagnostiku závad;
- Protokol o kontrole ze dne 16. 9. 2022 – nedodržení závazného slovního znění pro návštěv „Souhlas k posunu“ dávanou radiostanicí.

Vedoucí strojník:

- Protokol o kontrole ze dne 23. 9. 2021 – zjištěny administrativní nedostatky (poškozené Osvědčení strojvedoucího);
- Protokol o kontrole ze dne 13. 12. 2021 – bez zjištěných nedostatků;
- Protokol o kontrole ze dne 8. 3. 2022 – zjištěny nedostatky při sjednávání posunu a svolení k posunu;
- Protokol o kontrole ze dne 21. 6. 2022 – bez zjištěných nedostatků;
- Protokol o kontrole ze dne 16. 9. 2022 – zjištěn nedostatek při provádění zkoušky brzdy hnacího vozidla.

U všech zjištěných nedostatků přijal dopravce STRABAG nápravná opatření.

#### **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 dopravců, 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. Dopravci provozovali drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

#### 4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

#### 4.5 Předchozí události podobné povahy

DI v období od 1. 1. 2015 do doby vzniku předmětné MU eviduje na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 782 MU, kdy došlo k nedovolené jízdě vlaku za návěstidlo s návěstí „Stůj“. Z tohoto počtu došlo následně v 15 případech ke srážce DV, v 19 případech k vykolejení DV a ve 12 případech ke srážce DV s technickým zařízením dráhy. Následkem těchto MU bylo usmrceno 6 osob, vznikla újma na zdraví u 172 osob a celková škoda ve výši 755 014 562 Kč.

### 5 ZÁVĚRY

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

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (cestového) návěstidla Sc201 železniční stanice Žatec, obvod západ, osobou řídící drážní vozidlo vlaku Služ 52519 zapříčiněné nevědomým selháním (omylem), které se projevilo nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu bez výpravy po převzetí pokynu k jízdě, který nebyl pro ni určen.

Příspívající 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:

- failure to respect the signal „Stop” of the main (route) signal device Sc201 at Žatec station, section západ by the train driver of the service train No. 52519 due to unconscious mistake of the train driver which manifested in the unauthorized movement of this train without dispatching when the train driver accepted instruction which was not determine for him.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

#### 5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ a dopravce RJ ÚK nepřijali a nevydali žádná opatření.

Doprovce STRABAG vydal po vzniku MU následující opatření:

- k MU byl vypracován poučný list, který byl zařazen do informačního systému dopravce;
- seznámení se s MU bylo zařazeno do náplně pravidelného školení provozních zaměstnanců dopravce;



- u strojvedoucího a vedoucího strojníka bylo dne 7. 11. 2022 provedeno mimořádné přezkoušení zvláštní odborné způsobilosti;
- strojvedoucí byl na dobu jednoho měsíce převeden na pracovní pozici „posunová četa“;
- od 1. 1. 2023 byla dokumentace „Knihy oprav a údržby stroje“ nahrazena dokumentací „Knihy oprav a údržby stroje, provozní deník stroje“, která zpřesňuje mj. odpovědné osoby při provozování drážní dopravy – vedoucí strojník prokazatelně zařadí členy osádky SHV na pozice strojvedoucího a vedoucího posunu. Ostatní členové osádky SHV jsou zařazeni na pozici strojníka.

### Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ and the railway undertaking RegioJet ÚK did not take any measures.

The railway undertaking STRABAG Rail took the following measures after the occurrence:

- it was made instruction sheet which was put to information system of RU;
- familiarization with the occurrence was put to contents of periodical training of service employees of RU;
- it was performance extraordinary examination of professional qualification at the train driver and leader of machinist on 7<sup>th</sup> November 2022;
- driver of the train was transferred to work post „shunting gang” for 1 month;
- documentation „Books of repair and maintenance of machine” was replaced by documentation „Books of repair and maintenance of machine, operation diary of machine” from 1<sup>st</sup> January 2023, which specifies responsible persons at operate railway transport – leader of machinist verifiable puts employees in special rolling stock on position train driver and leader of shunting. Other employees in special rolling stock are put on position machinist.

### 5.3 Doplnující zjištění

U dopravce STRABAG:

- strojvedoucí vlaku Služ 52519 nepodepsal zprávu o provedené zkoušce brzdy, neprovedl obsluhu vozidlové radiostanice a nezadal do informačního systému COMPOST svůj kontakt.

U provozovatele dráhy SŽ a dopravce RJ ÚK nebylo zjištěno.

### Additional observations

At the railway undertaking STRABAG Rail:

- train driver of the service train No. 52519 did not sign report about performance of test of brake, did not perform operation of vehicle radio station and did not enter own contact to information system COMPOST.

At the infrastructure manager SŽ and the railway undertaking RegioJet ÚK:

- not found.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce v návaznosti na zákonem č. 266/1994 Sb. svěřené pravomoci bezpečnostní doporučení nevydává, nicméně považuje za nutné upozornit, že je potřebné se zaměřit na důsledné plnění a kontrolu dodržování povinností, stanovených jednotlivým zaměstnancům dopravce STRABAG. Porušení ustanovení platných předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU a okolnosti, zjištěné při šetření této MU, je potřebné využít, ať už k výchově v rámci pravidelných školení nebo při kontrolní činnosti, a zamezit tak vytváření rizik vzniku obdobných MU.

## SAFETY RECOMMENDATIONS

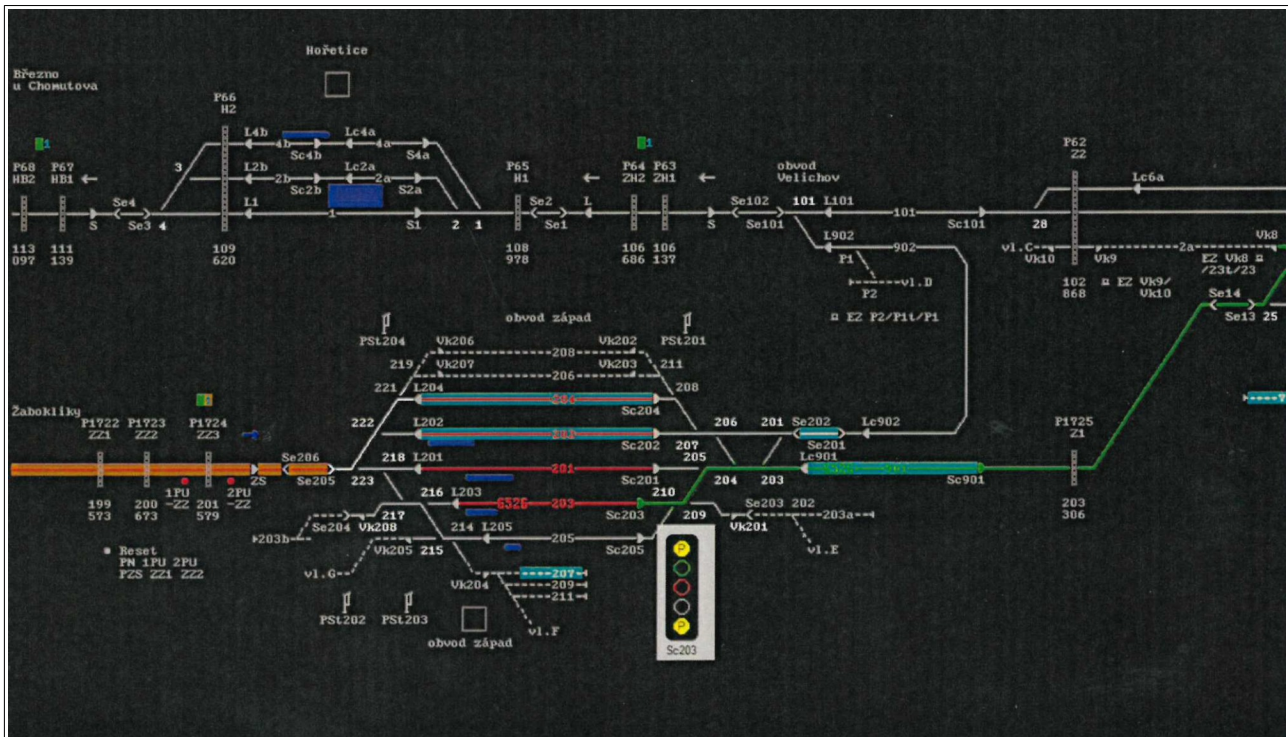
The Rail Safety Inspection Office does not issue safety recommendation due to the entrusted powers according to the Act No. 266/1994 Coll., however we consider it necessary to draw attention, that it is needed concentrate on consistent fulfilment and check of observance obligations which are determine for employees of the railway undertaking STRABAG Rail. Contravention of the provisions of applicable regulations in the causal connection with the occurrence and the circumstances found during the investigation of this occurrence is needed to use for education or during control activities, and prevent the creation of risks of similar occurrences.

V Plzni dne 18. dubna 2023

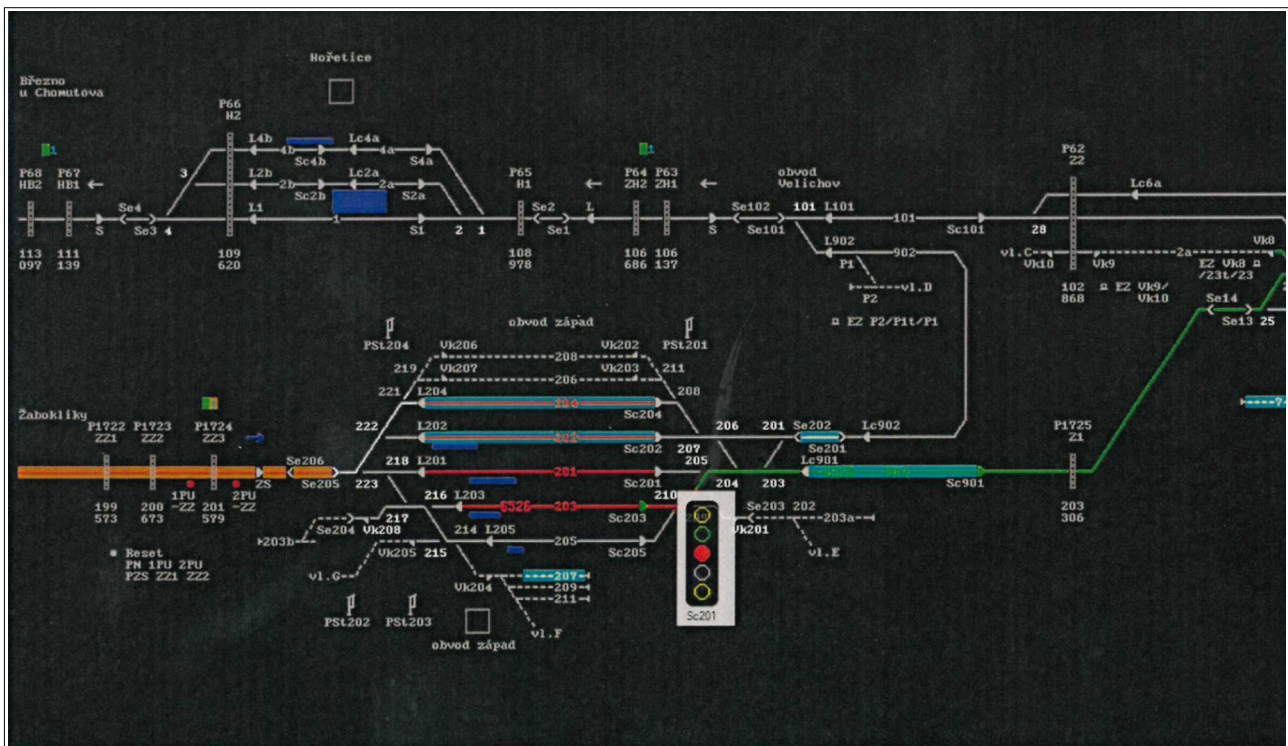
Ing. Klára Majdlová v. r.  
inspektor  
Územního inspektorátu Čechy

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

## PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Postavená vlaková cesta pro vlak Os 6526, cestové návěstidlo Sc203 žst. Žatec s návěstí „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“ Zdroj: SŽ



Obr. č. 5: Cestové návěstidlo Sc 201 žst. Žatec s návěstí „Stůj“ Zdroj: SŽ