



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Střet vlaku Os 13206 s osobou (zaměstnancem provozovatele dráhy) mezi
dopravnými D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou

Úterý, 5. března 2024

Accident and incident investigation report

Collision of the regional passenger train No. 13206 with the worker (employee
of the infrastructure manager) between Rožnov pod Radhoštěm and Střítež
nad Bečvou operating control points

Tuesday, 5th March 2024

č. j.: 6-759/2024/DI

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem. Drážní inspekce se při šetření nezabývá odpovědností za trestný čin nebo správní delikt, a proto ji nelze z této závěrečné zprávy dovozovat. Šetření bylo vedeno nezávisle s cílem zjistit příčiny a okolnosti mimořádné události.

1 SHRnutí



Zdroj: Drážní inspekce

Vznik události:	5. 3. 2024, 8:46 h.
Popis události:	střet vlaku Os 13206 s osobou (zaměstnancem provozovatele dráhy).
Dráha, místo:	dráha železniční, kategorie regionální, Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, v úseku mezi dopravními D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou v km 9,112.
Zúčastnění:	Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy); České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 13206).
Následky:	1 usmrcení; celková škoda 27 754 Kč.

Bezprostřední příčina:

- nezajištění vlastní bezpečnosti mistrem tratí při vstupu a pobytu v průjezdném průřezu traťové koleje v době jízdy vlaku Os 13206.

Přispívající faktor:

- nevarování mistra tratí nacházejícího se v průjezdném průřezu traťové koleje nebo ve volném schůdném a manipulačním prostoru či v jeho těsné blízkosti, který do průjezdného průřezu traťové koleje znovu vstoupil nejpozději před vznikem mimořádné události, zvukovou návěstí „Pozor“ danou osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 13206, zapříčiněné nezjištěním (nezpozorováním) mistra tratí osobou řídící drážní vozidlo, ačkoli se mistr tratí nacházel v místě, kde byl z kabiny osoby řídící drážní vozidlo zjištělný.

Systemová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

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

Drážnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijmout opatření, které zajistí, aby osobě řídící drážní vozidlo na dráze železniční (vyjma dráhy speciální) byla stanovena povinnost dát zvukovou návěst „Pozor“ nejen v situaci, kdy zpozoruje, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojedje, se nachází osoba, ale také v situaci, kdy zpozoruje osobu nacházející se v bezprostřední blízkosti koleje, po které jede nebo pojedje [netýká se např. osob nacházejících se ve vzdálenosti větší než 2,5 m od osy pojezděné koleje na nástupišti (v bezpečném prostoru vyznačeném žlutou čarou)].

SUMMARY

Date and time: 5th March 2024, 8:46 (7:46 GMT).
Occurrence type: an accident to a person caused by a rolling stock in motion.
Description: collision of the regional passenger train No. 13206 with the worker (employee of the infrastructure manager).
Type of train: the regional passenger train No. 13206.
Location: open line between Rožnov pod Radhoštěm and Střítež nad Bečvou operating control points, km 9,112.
Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 13206).
Consequences: 1 fatality, 0 injury;
total damage CZK 27 754,-

Causal factor:

- failure to ensure own safety by the track foreman at entrance and stay in structure gauge of the track line at the time while the the regional passenger train No. 13206 was moving.

Contributing factor:

- the train driver of the regional passenger train No. 13206 did not warn by warning signal „Attention“ the track foreman who was situated in structure gauge of the track line or in walking and handling clearance or nearness and who entered to the structure gauge before the occurrence, because the train driver did not see the track foreman although the track foreman was located in place where he was detectable from cab of the train driver.

Systemic factor: none.

Recommendations:

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- as part of its activities as a national safety authority to accept a measure which ensures that for train drivers at railways (with exception of metro) will be determine obligation to give the warning signal „Attention“ not only in situation when he notices a person in the structure gauge of track where he is driving or will drive but also in situation when he notices a person in immediate nearness of track where he is driving or will drive [it does not relate a person who is situated in distance more than 2.5 metres from track centre-line on platform (in safe area which is marked by yellow line)].

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	11
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	11
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	11
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	11
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	11
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	11
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	11
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	12
2.9 Interakce se soudními orgány.....	12
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	12
3 POPIS UDÁLOSTI.....	12
3.1 Popis a základní informace.....	12
3.1.1 Popis typu události.....	12
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	12
3.1.3 Popis místa události.....	13
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	18
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	18
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	18
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	19
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	22
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	23
3.2 Faktický popis události.....	27
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	27
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	28
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	29
4.1 Úlohy a povinnosti.....	29
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	29
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	42
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	42
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	42
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	42
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	42
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	42
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	43
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	43

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	43
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	43
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	43
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	43
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	43
4.3 Lidské faktory.....	43
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	43
4.3.2 Pracovní faktory.....	47
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	48
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	48
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	48
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	49
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	49
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	49
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	49
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	49
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	49
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	49
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	49
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	49
5 ZÁVĚRY.....	50
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	50
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	51
5.3 Doplnující zjištění.....	52
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	52
PŘÍLOHY.....	54

Seznam použitých zkratk a symbolů

ARR	automatická regulace rychlosti
BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CDP	centrální dispečerské pracoviště
COP	centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
ETD	elektronický jízdní řád (Electronic timetable display)
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
O18	odbor systému bezpečnosti provozování dráhy Správy železnic, státní organizace
PČR	Policie České republiky
PMD	posun mezi dopravami
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RDST	radiostanice
RR	registrační rychloměr
ŘDV	řídící drážní vozidlo
SŽ	Správa železnic, státní organizace [do 31. 12. 2019 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC)]
TJŘ	tabelární jízdní řád
TK	traťová kolej
TO	traťový okrsek
TRS	traťový rádiový systém
ÚI	územní inspektorát
VPS	vedoucí provozního střediska Správy tratí
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS	zdravotnická záchranná služba
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 MU
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku MU
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 MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném v době vzniku MU
vyhláška č. 260/2023 Sb.	vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění účinném v době vzniku MU (od 1. 1. 2024 nahradila vyhlášku č. 101/1995 Sb., kterou byl vydán Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy)
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 MU
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 MU
vnitřní předpis 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 a v prostorách železniční dráhy provozované státní organizací Správa železnic“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis 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 MU

vnitřní předpis SŽ D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěsní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis SŽ D3	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽ D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČD D 2	vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD D 2 Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce České dráhy, a.s.“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČD V 2	vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD V 2 Předpis pro lokomotivní čety dopravce České dráhy, a.s.“, ve znění účinném v době vzniku MU
vnitřní předpis ČD V 8/I	vnitřní předpis dopravce ČD, „ČD V 8/I Předpis pro provoz a obsluhu rychloměrů dopravce České dráhy, a.s.“, ve znění účinném v době vzniku MU
Opatření ředitele O18 č. 38/2020	Opatření dopravce ČD, „Opatření ředitele O18 č. 38/2020 – Provozní aplikace pro strojvedoucí“, ve znění účinném v době vzniku MU

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 5. 3. 2024.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

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

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU potýkala s omezením vzniklým a přímo souvisejícím s následky MU, kdy poškozený zaměstnanec – mistr tratí (dále jen mistr tratí) utrpěl újmu na zdraví s následkem smrti. Mistr tratí se tak nemohl vyjádřit ke svému chování během výkonu práce (směny) dne 5. 3. 2024 a k příčinám a okolnostem vzniku MU. DI proto nemohla zjistit veškeré relevantní informace vedoucí k objasnění předmětné MU.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

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

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

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

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

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, na MU zúčastněných DV, příslušné části infrastruktury dráhy železniční, pracoviště dirigujícího dispečera žst. Valašské Meziříčí a pracovního místa vedle TK Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou, na kterém zaměstnanci provozovatele dráhy před vznikem MU vykonávali práci;

- v rámci ohledání zúčastněných DV bylo provedeno přezkoušení správné funkce lokomotivní houkačky, resp. píšťaly, DV zařazeného v čele vlaku Os 13206;
- prověření jak možnosti oslnění osoby řídící DV (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 13206 při jízdě k místu vzniku MU, tak poškozené osoby – mistra tratí, zaměstnance SŽ;
- analýza dat zaznamenaných RR umístěného na HDV vlaku Os 13206;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy SŽ, dopravce ČD a PČR;
- provedení a vyhodnocení ověřovacího pokusu, kterým byla ověřena viditelnost osoby nacházející se v bezprostřední blízkosti místa vzniku MU z čelní kabiny strojvedoucího vlaku Os 13206;
- provedení ověřovacího pokusu, kterým byla v místě vzniku MU ověřena slyšitelnost vlaku jedoucího ve směru od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm, který nedával návěstí „Pozor“, a vlaku, který návěstí „Pozor“ dával;
- analýza vysvětlení na MU zúčastněných osob podaných provozovateli dráhy a dopravci, PČR a DI;
- v rámci šetření lidského faktoru použití metody SHELL a Reasonova modelu.

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

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

2.9 Interakce se soudními orgány

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

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

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

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: střet s osobou.

Skupina MU: nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 5. 3. 2024.

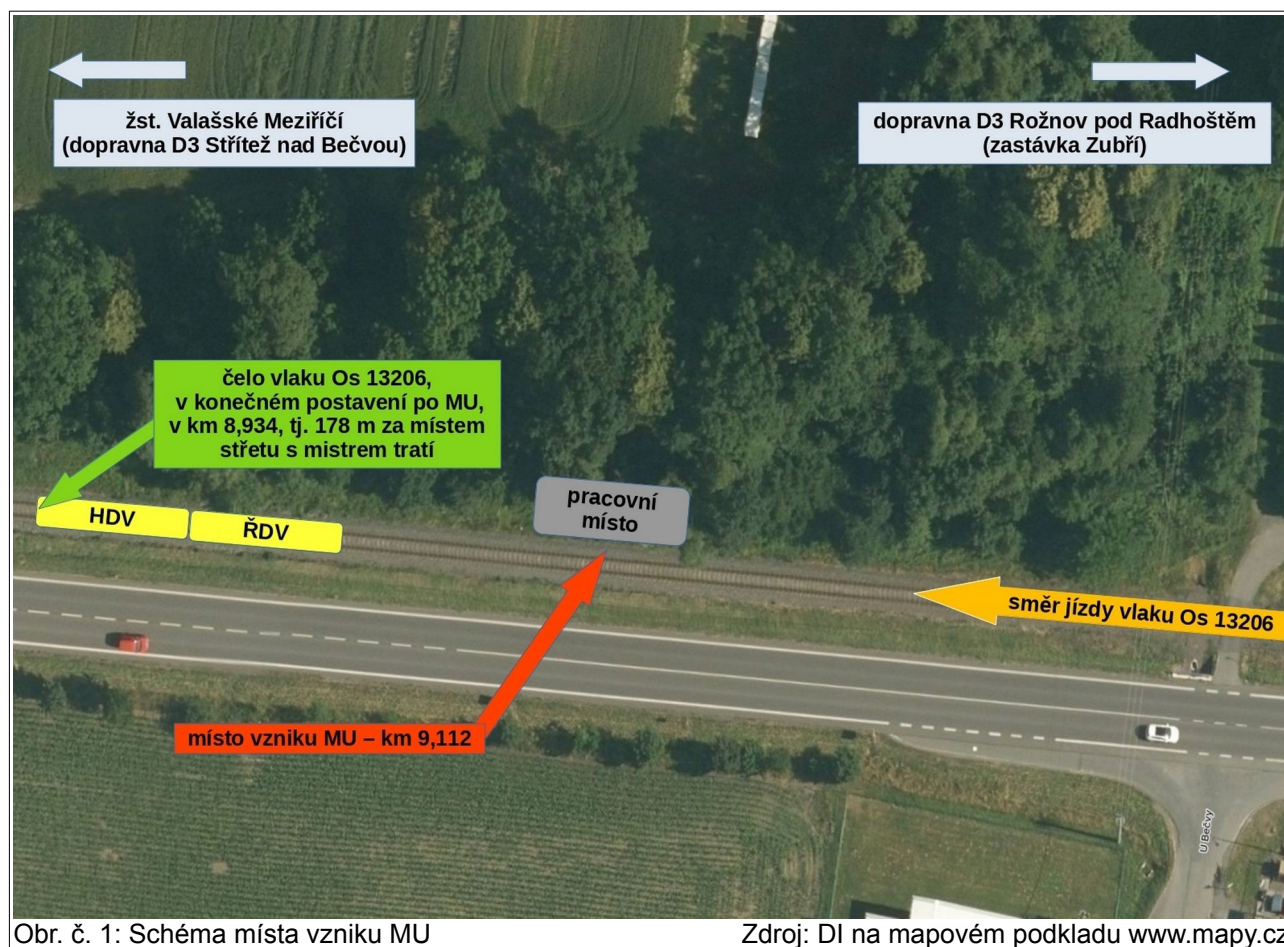
Čas: 8:46 h.

Místo: dráha železniční, kategorie regionální, Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, v úseku mezi dopravami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou, km 9,112.

GPS souřadnice: [49.4619736N, 18.0806567E](https://www.google.com/maps/place/49.4619736N,+18.0806567E).

3.1.3 Popis místa události

Železniční dráha Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí je jednokolejnou, neelektrizovanou (neelektrifikovanou) tratí se zjednodušeným řízením drážní dopravy, která začíná u zarážedla koleje č. 1 v km 12,695 v dopravě D3 Rožnov pod Radhoštěm a končí u hlavního (vjezdového) návěstidla RS žst. Valašské Meziříčí, v km 0,611. Dirigující stanicí byla žst. Valašské Meziříčí. Trať v místě vzniku MU vede souběžně s pozemní komunikací – silnicí 1. třídy č. 35 (dále jen silnice I/35).



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: DI na mapovém podkladu www.mapy.cz

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Bylo provedeno ohledání železničního svršku a souvisejících prostor v obvodu dráhy mezi km 9,200 a km 8,900 širé trati mezi dopravami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou, a to včetně místa zastavení vlaku Os 13206 po MU. Souběžně bylo provedeno ohledání v sídle osoby řídící drážní dopravu (dále jen dirigující dispečer) v přílehlé žst. Valašské Meziříčí. Následně bylo provedeno samotné ohledání soupravy vlaku Os 13206 a jako poslední bylo provedeno podrobné ohledání místa, kde vně průjezdného

průřezu TK širé trati mezi dopravnami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou vykonávali činnost zaměstnanci SŽ.

Stav infrastruktury:

- místo vzniku MU se nacházelo na jednokolejné širé trati v km 9,112 mezi dopravnami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou;
- TK byla ohraničena dopravnami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou, přičemž hranice mezi širou tratí a dopravnami D3 byla vymezena lichoběžníkovými tabulkami umístěnými v km 12,584 a km 8,117;
- traťová rychlost v místě vzniku MU a v přilehlém úseku TK byla $60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$. Nepřenosné návěstidlo – rychlostník N příkazující strojvedoucímu návěstí „Traťová rychlost“ nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem „60“ bylo ve směru jízdy vlaku Os 13206 umístěno v km 12,778, tj. 3 666 m před místem vzniku MU;
- ve směru jízdy vlaku Os 13206 se vpravo od místa MU vně průjezdného průřezu TK a volného schůdného a manipulačního prostoru nacházel souvislý porost listnatých stromů a keřů o různé výšce a stáří. Větve stromů byly bez listů, případně na některých z nich se nacházelo neopadané zahnědlé listy;
- ve směru jízdy vlaku Os 13206 vlevo od TK v místě vzniku MU vedla souběžně pozemní komunikace – silnice I/35, kdy vzdálenost osy TK od zpevněné krajnice této pozemní komunikace byla 6,5 m. V místě MU byl silný hluk způsobený projíždějícími silničními vozidly jedoucími po této pozemní komunikaci;
- železniční svršek v místě MU byl vlhký, bez viditelných závad, znečištění a poškození;
- na hlavách kolejnic nebyly před, v místě vzniku MU ani za tímto místem zjištěny stopy po použití pískovacího zařízení DV;
- před, za a ani v místě vzniku MU nebyly na železničním svršku zřetelné stopy po provádění práce v provozované železniční dopravní cestě (například provádění demontáže, údržby atd.). K poškození železničního svršku a ani jiných součástí dráhy v souvislosti s předmětnou MU nedošlo;
- širá trať v místě vzniku MU byla vedena v přímé koleji, a to na náspu. Z TK ve směru od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm bylo místo MU viditelné ze vzdálenosti větší než 500 m.
Pozn. DI: ověřením skutečné viditelnosti osoby oděné ve výstražném oděvu nacházející se vpravo vedle TK, tzn. také v průjezdném průřezu koleje, z kabiny strojvedoucího byla ověřovacím pokusem zjištěna hodnota 638 m, viz body 3.1.7 a 4.1.1 této ZZ;
- před vznikem předmětné MU a v době jejího vzniku prováděli zaměstnanci SŽ ořez křovin a větví mimo průjezdný průřez TK, a to v km 9,121 mezi dopravnami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou. Tuto činnost prováděli přibližně na ploše 70 m^2 v místě výseku vegetace (vzrostlých keřů a stromů) rostoucí vpravo od TK;
- místo, kde zaměstnanci SŽ (3 pracovníci údržby a oprav tratí, na které dohlížel vedoucí prací, jenž zastával funkci mistr tratí) vykonávali činnost, tedy kde prováděli ořez křovin a větví, se nacházelo vpravo ve směru jízdy vlaku Os 13206 ve vzdálenosti 3,5 m až 10,5 m od osy TK a jeho šířka byla cca 10 m. V tomto prostoru byly blíže k ose TK na dvou místech ve vzdálenosti cca 3,5 m od osy koleje

naskládány na sobě drobné větve a na jednom místě poté byly na sobě naskládány nařezané silnější kmeny (větve) stromů. Ve směru jízdy vlaku Os 13206 nebylo toto místo žádným způsobem označeno (např. návěstidly);

- tělo mistra tratí se v době ohledání nacházelo 16 m za místem vzniku MU v km 9,096, a to vedle železničního náspu vpravo ve směru jízdy vlaku Os 13206 ve vzdálenosti 8 m od osy TK (za složkami IZS instalovanou nehodovou clonou). Na uvedené místo bylo, vlivem MU, tělo odhozeno HDV CZ-ČD 95 54 5 814 052-7 (dále jen 814.052-7);
- místo vzniku MU nebylo monitorováno kamerovým systémem.

Údaje vztahující se k provozování dráhy:

- v obvodu dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm bylo umístěno krycí návěstidlo LkS, v km 12,787, platné pro směr do Valašského Meziříčí, které bylo obsluhováno automaticky jízdou vlaku. Základní návěst krycího návěstidla LkS byla návěst „Volno“, která strojvedoucího informovala, že v prostorovém oddílu za příslušným krycím návěstidlem jsou všechna světelná PZZ v bezporuchovém a bezanulačním stavu;
- na trati D3 se zjednodušeným řízením drážní dopravy Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí byla drážní doprava organizována a řízena dirigujícím dispečerem sídlícím v přílehlé žst. Valašské Meziříčí. Kontrolou hlasových záznamů po MU bylo zjištěno, že strojvedoucí vlaku Os 13206 zažádal dirigujícího dispečera o souhlas k odjezdu do prostorového oddílu Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou a dirigující dispečer udělil strojvedoucímu souhlas k odjezdu vlaku;
- z dostupných podkladů vyplynulo, že dirigujícímu dispečerovi nebylo známo, že by v okolí místa vzniku MU měly probíhat práce na zařízení nebo jiné činnosti v provozované železniční dopravní cestě. Mistr tratí dne 5. 3. 2024 v 8:17 h kontaktoval prostřednictvím přiděleného služebního mobilního telefonu dirigujícího dispečera, a dle vyjádření dirigujícího dispečera se mistr tratí měl dotazovat, jaké pojedou vlaky na trati Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí. Hovory vedené v telefonním okruhu – služebním mobilním telefonem nebyly zaznamenávány žádným záznamovým zařízením provozovatele dráhy SŽ;
- prohlídkou dopravní dokumentace v sídle dirigujícího dispečera v přílehlé žst. Valašské Meziříčí bylo zjištěno, že TK nebyla před vznikem MU vyloučená a provoz na ní nebyl jakkoli omezen;
- pravidelný odjezd vlaku Os 13206 z dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm byl dle TJŘ v 8:41 h, přičemž skutečný odjezd vlaku byl dle záznamů o provozování drážní dopravy vedených a zaznamenávaných Grafickou dopravní dokumentací – provozní aplikací GRADO v témže čase;
- na pracovišti dirigujícího dispečera v žst. Valašské Meziříčí:
 - v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení pro „D3 Rožnov p. R. Valašské Meziříčí“ nebyla evidována žádná související porucha ani závada,
 - ve svazku písemných rozkazů „Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy“ nebyl nalezen žádný zápis vztahující se k jízdě vlaku Os 13206 dne 5. 3. 2024,

- v příslušném Telefonním zápisníku nebyl nalezen žádný zápis vztahující se k předmětné MU.

Stav DV vlaku Os 13206:

- doprovod vlaku byl tvořen strojvedoucím a vedoucí obsluhy vlaku (dále jen vlakvedoucí);
- vlak byl tvořen samostatně jedoucí motorovou jednotkou s obchodním názvem „Regionova“, sestavenou z HDV 814.052-7 zařazeného v čele vlaku a ŘDV CZ-ČD 95 54 5 914 052-6 (dále také ŘDV 914.052-6);
- přední čelo vlaku se v konečném postavení po MU nacházelo na TK Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou v km 8,934, tj. 178 m za místem střetu;
- vlak byl na předním čele HDV 814.052-7 označen návěstí „Začátek vlaku“, tvořenou dvěma bílými světly umístěnými ve stejné úrovni nad nárazníky a třetím horním bílým světlem umístěným tak, aby světla tvořila rovnoramenný trojúhelník. Na zadním čele ŘDV 914.052-6 byl vlak označen návěstí „Konec vlaku“, tvořenou dvěma červenými světly ve stejné výši;
- HDV 814.052-7 mělo následkem střetu s osobou poškozený laminátový kryt předního čela v místě jeho pravého zaoblení, a to v prostoru pod pravým nárazníkem;
- strojvedoucí řídil vlak Os 13206, pozoroval trať a návěsti ze stanoviště strojvedoucího HDV 814.052-7, tzn. z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy vlaku. Ohledáním kabiny a stanoviště strojvedoucího HDV nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu před vznikem MU bránilo v nerušeném pozorování trati, návěstí a jednání podle zjištěných skutečností;
- biologické stopy nebyly na DV vlaku Os 13206 ani v místě MU nalezeny;
- strojvedoucí nebyl před jízdou vlaku Os 13206 zpraven písemným rozkazem o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které by měly přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy;
- u strojvedoucího vlaku Os 13206 bylo, ještě před příchodem inspektora DI, PČR provedeno odborné měření ke zjištění množství alkoholu v dechu a orientační vyšetření na ovlivnění návykovými látkami, a to bez zjištěných nedostatků;
- při vzniku MU nedošlo k úniku ekologicky závadných látek;
- ohledáním soupravy vlaku Os 13206 nebyly zjištěny skutečnosti naznačující, že by dopravce zúčastněná DV používal při provozování drážní dopravy v technickém stavu neodpovídajícím schválené způsobilosti, ve svěšení vlaku rovněž nebyly zjištěny závady.
Strojvedoucí při ohledání DV inspektory DI neuplatnil závadu na DV vlaku Os 13206;
- na zadní stěně kabiny strojvedoucího HDV 814.052-7 byla umístěna „Trvalá zpráva o brzdění“, která obsahovala mj. údaje o brzdění platné i pro vlak Os 13206;
- v kabině strojvedoucího HDV 814.052-7 se nacházel, resp. nacházela mj.:
 - kniha „KNIHA PŘEDÁVKY HV č. 95 54 5 814 052-7“ (dále jen Kniha předávky), obsahující mj. zápis o převzetí motorové jednotky dne 5. 3. 2024 strojvedoucím vlaku Os 13206, a to na vlaku Os 3905 v žst. Valašské Meziříčí. V knize nebyl zjištěn žádný zápis vztahující se k MU,

- svazek písemných rozkazů „Příkaz vlaku pro trať se zjednodušeným řízením drážní dopravy“, kdy poslední zápis byl na prvopisu rozkazu č. „165705“ ze dne 19. 2. 2024,
- „Telefonní zápisník pro dopravní na dirigované trati“, kdy poslední zápisy ze dne 5. 3. 2024 se vztahovaly k provedení posunů v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm, a to po vlaku Os 3905 (s časem ukončení v 7:45 h) a před vlakem Os 13206 (s časem ukončení v 8:33 h);
- na stanovišti strojvedoucího HDV 814.052-7 se nacházel(a):
 - spínač řízení v zapnuté poloze,
 - přepínač směru, kterým byla navolena jízda vpřed,
 - sdružená páka jízdního kontroléru v poloze „R“ – rychlobrzda,
 - páka kontroléru přímočinné brzdy v poloze „B2“ – úplné zabrzdění,
 - přepínač ARR v poloze „I“ – ARR zapnuta,
 - přepínač ovládání zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího v poloze „PROVOZ“ – zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího zapnuto,
 - přepínač závěru brzdy byl v poloze „0“ – závěr vypnutý,
 - zdvojený manometr tlaku vzduchu v hlavním vzduchojemu indikoval 7,8 bar a v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy (dále jen hlavní potrubí) 0 bar,
 - manometr tlaku vzduchu v brzdovém válci indikoval 3,8 bar,
 - elektronický rychloměr UniControls Tramex, vyr. č. 8045, jenž byl v provozu, přičemž zobrazoval, se zobrazeným časem a hodnotou rychlosti „0“ km·h⁻¹;
- na levé straně stanoviště strojvedoucího HDV 814.052-7 se nacházela ovládací skříňka vozidlové RDST T-CZ VS 67, která na displeji zobrazovala mj. číslo vlaku „13206“, pozici na vlaku „1. strojvedoucí“, operátora „TRS“ a číslo simplexního kanálu „07“ a číslo stuhu „66“;
- ve skříni vzduchového zařízení HDV 814.052-7 byl kohout před elektromagnetickým ventilem zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího otevřen a zaplombován. Rovněž byl otevřen uzavírací kohout lokomotivního rozvaděče DAKO CV1nD-Pm16;
- HDV 814.052-7 bylo vystrojeno brzdovým zařízením s litinovými brzdovými špalíky, ŘDV 914.052-6 bylo vystrojeno brzdovým zařízením s nekovovými (kompozitními) brzdovými špalíky typu LL. Všechny brzdové špalíky DV vlaku doléhaly celou pracovní plochou k jízdním plochám dvojkolí;
- na HDV 814.052-7 byla ověřena činnost lokomotivní píšťaly a houkačky, dále byla provedena zkouška spojení s dirigujícím dispečerem sídlícím v žst. Valašské Meziříčí prostřednictvím vozidlové RDST, nedostatky nebyly zjištěny;
- dále byla provedena zkouška brzdy DV – funkčnosti průběžné samočinné tlakové brzdy vlaku (dále jen průběžná brzda) s výsledkem – brzda v pořádku;
- souprava hlavních klíčů „B“ pro příslušnou trať D3 byla uložena v kabině strojvedoucího HDV 814.052-7.

Povětrnostní podmínky: oblačno až zataženo, + 9 °C, denní doba, viditelnost nebyla snížena žádnými vlivy. Ačkoli elevace středu slunečního kotouče nad horizontem měla hodnotu téměř 20° a sluneční paprsky mohly směřovat do zadní části vlaku Os 13206 zleva

pod úhlem cca 33°, tak i s ohledem na většinu oblohy zakryté oblaky lze oslnění sluncem u na MU zúčastněných zaměstnanců vyloučit.

Geografické údaje: trať v místě vzniku a v přilehlém okolí byla vedena v přímém směru na náspu, souběžně se silnicí I/35, viz bod 3.1.8 této ZZ.

V místě MU vně volného schůdného a manipulačního prostoru byly před jejím vznikem provozovatelem dráhy SŽ prováděny udržovací práce na vzrostlé vegetaci podél TK. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu. V místě MU nebyla bezprostředně před vznikem MU zavedena mimořádná výluka.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU došlo k:

- usmrcení zaměstnance SŽ – mistra tratí.

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|----------------------|------------|
| • HDV | 22 064 Kč; |
| • zařízení dráhy | 5 690 Kč; |
| • životním prostředí | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 27 754.**

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 byl mezi dopravami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou dne 5. 3. 2024 přerušen provoz od 8:46 h do 11:40 h téhož dne.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- mistr tratí, zaměstnanec SŽ;
- dirigující dispečer žst. Valašské Meziříčí.

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 13206, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- 3 pracovníci údržby a oprav tratí, zaměstnanci SŽ;
- VPS, zaměstnanec SŽ;
- vlakvedoucí vlaku Os 13206, zaměstnanec ČD.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Dopravcem vlaku Os 13206 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:	Os 13206	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	29	HDV:	814.052-7	P
Počet náprav:	4	ŘDV:	914.052-6	P
Hmotnost (t):	47			
Potřebná brzdící procenta (%):	64			
Skutečná brzdící procenta (%):	102			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	60			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 13206:

- vlak byl určený k přepravě cestujících, v době vzniku MU tímto vlakem cestovalo 9 cestujících;
- výchozí stanicí vlaku byl Rožnov pod Radhoštěm, konečnou stanicí bylo Valašské Meziříčí;
- držitelem HDV a ŘDV motorové jednotky byly ČD;
- zkouška brzdy hnacího vozidla před vznikem MU byla vykonána dne 5. 3. 2024 ve 2:45 h ve Valašském Meziříčí, a to před jízdou vlaku Os 13201;
- skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

Motorová jednotka řady 814 s obchodním názvem „Regionova“ byla tvořena dvounápravovým motorovým vozem – HDV 814.052-7 a dvounápravovým ŘDV 914.052-6. Motorový vůz byl členěn na kabinu strojvedoucího se středově orientovaným stanovištěm strojvedoucího v přední části HDV, přední nástupní prostor, velkoprostorový oddíl pro cestující a zadní nástupní prostor, na který navazoval přechodový můstek. Půdorysné uspořádání ŘDV bylo od HDV poněkud odlišné, kdy centrální část ŘDV byla řešena jako nízkopodlažní nástupní prostor. Po obou stranách nízkopodlažního prostoru byly zřízeny oddíly pro cestující, oddělené od nástupního prostoru prosklenými přepážkami s dveřmi. Na opačném konci ŘDV se nacházela kabina strojvedoucího, jejíž provedení odpovídalo kabině na HDV. Kabiny a ergonomicky uspořádaná stanoviště strojvedoucího umožňovaly strojvedoucímu nerušené pozorování tratě a návěstí a snadné řízení DV.

Motorová jednotka řady 814 byla vybavena průběžnou brzdou DAKO DK-P. Průběžnou brzdu bylo možno ovládat sdruženou jízdní pákou, jež elektrickými impulsy ovládala elektropneumatické ventily elektricky řízeného brzdiče DAKO-BSE. Motorová jednotka byla dále vybavena přímočinnou brzdou, hydrodynamickou brzdou – retardérem, jenž byl součástí hydromechanické planetové převodovky Voith DIWA 864.3E, a ruční vřetenovou brzdou. Přímočinná brzda byla řízena elektricky ovládaným brzdičem s ovladačem Lekov KRD 34.

HDV 814.052-7 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – RR s elektronickým záznamem dat UniControls Tramex, č. 8045. Ze zaznamenaných dat, mj. vyplývá:

• v 8:41:14 h	vlak byl v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm uveden do pohybu (dle TJŘ odjezd v 8:41:30 h), viz bod 4.1.1 této ZZ;
• v 8:41:57 h	vlak rychlostí $36 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ minul předním čelem úroveň rychlostníku příkazujícího strojvedoucímu nepřekročit od tohoto návěstidla rychlost udanou číslem „60“;
• v 8:45:12 h	vlak zastavil na zastávce Zubří (dle TJŘ příjezd v 8:45:30 h);
• v 8:45:32 h	vlak byl na zastávce Zubří uveden do pohybu (dle TJŘ odjezd v 8:45:30 h). Následoval plynulý rozjezd vlaku;
• v 8:45:54 h	vlak jedoucí rychlostí $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se předním čelem nacházel ve vzdálenosti 859 m před místem vzniku MU, a to na ŽP P7424 – v místě nerušeného rozhledu na pokračující část tratě (železniční svršek) až do km 8,800 ve směru k dopravně D3 Střítež nad Bečvou;
• v 8:46:16 h	vlak jedoucí rychlostí $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se nacházel v místě začátku viditelnosti osob(y) nacházející se vpravo ve směru jízdy vlaku vně TK Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou v prostoru mezi TK a vegetací rostoucí vpravo od koleje. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 638 m před místem vzniku MU, viz bod 4.1.1 této ZZ;
• v 8:46:38 h	vlak dosáhl maximální rychlost $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, a to po ujetí 651 m od místa uvedení do pohybu na zastávce Zubří. Přední čelo vlaku se nacházelo ve vzdálenosti 297 m před místem vzniku MU;
• v 8:46:56 h	vznik MU – střet předního čela vlaku jedoucího rychlostí $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ s osobou – mistrem tratí nacházejícím se v průjezdném průřezu TK;
• v 8:46:57 h	strojvedoucí manipulací se sdruženou jízdní pákou zavedl rychločinné brzdění. Ve stejné sekundě byl zaznamenán začátek snižování tlaku vzduchu v hlavním potrubí ze jmenovité hodnoty 5 bar na hodnotu 3 bar. Vlak jedoucí rychlostí $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se předním čelem nacházel 15 m za místem vzniku MU. Ve stejné sekundě bylo zaznamenáno naplnění brzdových válců tlakem větším než 0,2 bar;

<ul style="list-style-type: none"> v 8:47:14 h vlak zastavil v konečném postavení po MU, po ujetí dráhy 178 m od místa vzniku MU;
<ul style="list-style-type: none"> zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího bylo zapnuto a strojvedoucím v celém posuzovaném úseku periodicky obsluhováno. Poslední obsluha tlačítka bdělosti strojvedoucím byla zaznamenána 15 s před vznikem MU, tzn. v 8:46:41 h, v době, kdy se přední čelo vlaku jedoucího rychlostí 59 km·h⁻¹ nacházelo ve vzdálenosti 248 m před místem vzniku MU;
<ul style="list-style-type: none"> v celém posuzovaném úseku nebylo zaznamenáno použití lokomotivní houkačky či píšťaly – dání zvukové návěsti „Pozor“, z čehož vyplývá, že strojvedoucí: <ul style="list-style-type: none"> nerespektoval návěst „Pískejte“ návěstěnou výstražným kolíkem umístěným v km 11,253 před ŽP P7425 nacházejícím se v km 10,911, při jízdě od zastávky Zubří po místo vzniku MU žádnou osobu nevaroval a neupozornil ji na jízdu vlaku;
<ul style="list-style-type: none"> jízda vlaku byla řízena v režimu ARR z kabiny strojvedoucího HDV 814.052-7;
<ul style="list-style-type: none"> ze statistických dat RR vyplývá, že strojvedoucí vlaku Os 13206 do elektronického RR před odjezdem vlaku Os 13206 z výchozí stanice, tj. dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm, nezadal číslo vlaku Os 13206. Jízda vlaku Os 13206 tak byla zaznamenána pod číslem předchozího vlaku Os 3905;
<ul style="list-style-type: none"> nejvyšší dovolená rychlost vlaku nebyla v posuzovaném úseku překročena.

V rámci šetření této MU byly DI ve spolupráci s dopravcem ČD provedeny ověřovací pokusy, kterými bylo zjištěno, že:

- nepřerušný rozhled na trať v místě vzniku MU v km 9,112 z kabiny strojvedoucího DV vlaku jedoucího ze směru od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm byl již z prostoru ŽP P7424 (km 9,971), kde železniční svršek širé trati přecházel z oblouku do přímého směru, tzn. ze vzdálenosti 859 m před místem vzniku MU;
- osoba oděná ve výstražném oděvu nacházející se vedle TK (mimo její průjezdný průřez) v místě vzniku předmětné MU v km 9,112 byla z kabiny vedoucího DV vlaku jedoucího ze směru od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm nepochybně zjištělná od km 9,750, tzn. ze vzdálenosti 638 m před místem vzniku MU;
- i přes uvedení PZZ ŽP P7424 nacházejícího se 859 m před místem vzniku MU jízdou vlaku do stavu výstraha, kdy mj. zvukovou výstrahou – charakteristickým přerušovaným zvukovým signálem nezáměnného významu PZZ varovalo účastníky silničního provozu, že se k ŽP blíží vlak, nebyla tato zvuková výstraha z místa vzniku MU ani z míst, kde se v době vzniku MU nacházeli svědci MU (pracovníci údržby a oprav tratí – zaměstnanci SŽ, kteří byli součástí pracovní skupiny), slyšitelná;
- vlak tvořený motorovou jednotkou 814.052-7/914.052-6 jedoucí po TK Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou ve směru od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm, jehož strojvedoucí nedával lokomotivní píšťalou ani lokomotivní houkačkou zvukovou návěst „Pozor“, byl z místa vzniku MU slyšitelný na vzdálenost **69 m** a z míst, kde se v době vzniku MU nacházeli svědci MU, byla slyšitelná na vzdálenost 52 m od místa vzniku MU;
- zvuková návěst „Pozor“ dávaná strojvedoucím z HDV vlaku, tvořeného výše uvedenou motorovou jednotkou, jedoucího po TK ve směru od dopravní D3 Rožnov pod

Radhoštěm, byla z místa vzniku MU slyšet ze vzdálenosti **350 m při dávání této návěsti lokomotivní houkačkou a ze vzdálenosti 118 m při dávání dané návěsti lokomotivní píšťalou**. Z míst, kde se v době vzniku MU nacházeli svědci MU, byla zvuková návěst „Pozor“ slyšet ze vzdálenosti 333 m při dávání této návěsti lokomotivní houkačkou a ze vzdálenosti 118 m při dávání dané návěsti lokomotivní píšťalou;

- slyšitelnost jízd vlaků či zvukové návěstí „Pozor“ byla z místa vzniku MU, resp. z míst, kde se v době vzniku MU nacházeli svědci MU, negativně ovlivněna hlukem ze silničního provozu na s TK souběžně vedoucí silnici I/35, kdy dle hlukové mapy z roku 2022 může dosahovat hlukový ukazatel pro celkové obtěžování hlukem (L_{dvn}) hodnoty 70 až 75 dB. V místě, kde se nacházeli svědci, byla slyšitelnost jízdy vlaku a slyšitelnost zvukové návěsti „Pozor“ navíc negativně ovlivněna i vzrostlou vegetací rostoucí vpravo podél TK ve směru jízdy vlaků od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm;
- přibližná doba potřebná pro zadání čísla vlaku a načtení TJŘ na služebním tabletu strojvedoucího, kdy tento tablet byl zcela vypnut, činila 90 s, při aktivaci „uspaného“ tabletu, kdy číslo vlaku nebylo strojvedoucím zadáno, činila **20 s** a při aktivaci „uspaného“ tabletu s již zadáním číslem vlaku činila 3 s.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Na železniční dráze Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí byla jízda vlaků zabezpečena zjednodušeným řízením drážní dopravy, kdy drážní doprava byla organizována podle technologických postupů obsažených ve vnitřních předpisech SŽ D1 a SŽ D3 tak, že ve stanovených traťových úsecích se pohyboval pouze jeden vlak (PMD). Doprovod vlaku měl předem stanoveny dopravní D3, kde se vlaky křížují nebo předjíždějí, a stanoveny dopravní D3, v nichž byla nařízena ohlašovací povinnost. Dirigující stanicí byla přílehlá žst. Valašské Meziříčí.

TK Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou byla ve směru jízdy vlaku Os 13206 od zastávky Zubří v km 10,071 vedena:

- do km 9,918 v levém oblouku o poloměru 500 m s dvěma přechodnicemi, a to přes ŽP P7424 v km 9,971, přičemž do km 9,950 TK klesala ve sklonu 2,35 ‰, od km 9,950 do km 9,917 klesala ve sklonu 8,19 ‰ a od km 9,917 klesala ve sklonu 8,75 ‰;
- od km 9,918 do km 8,778, tj. i v místě vzniku MU v km 9,112, v přímém směru, přičemž do km 9,550 v klesala ve sklonu 8,75 ‰, od km 9,550 do km 9,205 klesala ve sklonu 8,32 ‰ a od km 9,205 do km 9,100, tj. i v místě vzniku MU v km 9,112, klesala ve sklonu 5,13 ‰.

V úseku mezi dopravnou D3 Rožnov pod Radhoštěm a zastávkou Zubří v km 10,911 se nacházel ŽP P7425 označený a zabezpečený pouze výstražnými kříži, před kterým byl v km 11,253 umístěn vpravo TK výstražný kolík s návěstí „Pískejte“. V úseku mezi zastávkou Zubří a místem vzniku MU se nacházel v km 9,971 ŽP P7424 zabezpečený světelným PZZ.

Železniční svršek TK v místě vzniku MU tvořily širokopatní kolejnice tvaru S49 svařené do bezстыkové koleje, upevněné na betonových kolejnicových podporách (dále jen pražec) SB3 a SB4 pomocí dvouvrtulových rozponových podkladnic T 8. Trať byla vedena na nízkém náspu. Šterkové kolejové lože bylo tvořeno neznečištěným lomovým kamenem

frakce 31,5/63 mm, stezka na pláni železničního spodku vedena ve směru jízdy vlaku Os 13206 vpravo TK byla zarostlá trávou a zanesená nánosem opadaného listí z vegetace (vzrostlé keře a stromy) rostoucí podél trati, kdy přechod mezi původním kamenivem stezky a svahem náspu byl nezřetelný a stezka přecházela ve svah náspu až po dno příkopu, za nímž následoval mírný protisvah, kde rostla vegetace (vzrostlé keře a stromy). Vlevo trati byl mezi silnicí I/35 a tratí za stezkou odvodňovací příkop, za nímž se již nacházelo zemní těleso přilehlé pozemní komunikace.

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

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

- strojvedoucí vlaku Os 13206 – Zápis se zaměstnancem, Úřední záznam o podaném vysvětlení PČR a Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - zpravidla řídí DV osobních vlaků mezi Rožnovem pod Radhoštěm a Kojetínem. Předchozí výkon práce (směnu) ukončil dne 4. 3. 2024 v 19:07 h ve Strojové stanici Valašské Meziříčí. Na stejném místě nastoupil výkon práce (směnu) dne 5. 3. 2024 se začátkem v 6:44 h. Jako první vlak řídil Os 3905 do Rožnova pod Radhoštěm,
 - odpočinek před začátkem výkonu práce (směny) dne 5. 3. 2024 trávil doma spánkem, z domova cestoval na směnu vlastním automobilem. Cesta mu trvala cca 5 min,
 - po příjezdu vlaku Os 3905 do dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm mu vlakvedoucí zahlásila, že všichni cestující vystoupili a že souprava je prázdná. Poté sjednal s dirigujícím dispečerem posun DV od vlaku Os 3905 a přestavil je mimo nástupiště, kde DV zůstala stát až do odjezdu předchozího vlaku z dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm, který stál u nástupiště (pozn. DI: jednalo se o vlak Os 3908),
 - před odjezdem vlaku Os 13206 z dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm sjednal posun s DV určenými pro tento vlak zpět k nástupišti. Před samotným odjezdem vlaku si pak od dirigujícího dispečera vyžádal souhlas k odjezdu a vlak následně uvedl do pohybu. Odjezdu vlaku podle jeho vyjádření dále předcházelo zadání „*údajů do rychloměru, radiostanice, informačního systému a tabletu do systému ETD.*“. Pozn. DI: dle statistických dat RR strojvedoucí vlaku Os 13206 do RR před odjezdem tohoto vlaku z dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm žádné informace o vlaku Os 13206 nezadal, viz body 3.1.7, 4.1.1 a 5.3 této ZZ;
 - byl přesvědčený, že stanovené údaje do RR před odjezdem vlaku Os 13206 z dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm zadal,
 - z dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm řídil vlak Os 13206, konečnou stanicí měla být žst. Valašské Meziříčí. V kabině strojvedoucího byl sám, neposlouchal reprodukovanou hudbu ani nepoužíval mobilní telefon,
 - z dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm odjel dle TJŘ (pozn. DI: ve skutečnosti 16 s před pravidelným odjezdem, viz body 3.1.7, 4.1.1 a 5.3 této ZZ), cítil se zcela zdravý a nebyl unavený. Při řízení vlaku Os 13206 používal brýle na dálku,

- proč nerespektoval návěst „Pískejte“ návěstěnou výstražným kolíkem umístěným v km 11,253 před ŽP P7425 (v km 10,911) nedáváním zvukové návěsti „Pozor“, nedokázal vysvětlit,
- před vznikem MU s vlakem zastavil na zastávce Zubří. Po odjezdu ze zastávky Zubří pokračoval v jízdě do následující dopravní D3 Střítež nad Bečvou, kde se měl křížovat s protijedoucím vlakem,
- ze zastávky Zubří vede TK nejdříve mírným levým obloukem, přičemž za světelnou křižovatkou v obci Zubří (pozn. DI: jedná se o světelnou křižovátku, jejíž součástí je ŽP P7424) následuje dlouhý rovný úsek trati, kde se nenachází nic, co by bránilo v rozhledu na TK,
- v době vzniku MU bylo denní světlo, nepršelo, nebyla mlha, viditelnost nebyla ničím snížena,
- po rozjezdu ze zastávky Zubří jel s vlakem rychlostí 60 km·h⁻¹. V následující dopravní D3 Střítež nad Bečvou mělo proběhnout křižování vlaků (pozn. DI: jednalo se o křižování vlaku Os 13206 s vlakem Os 3909). Proto se za jízdy v kabině strojvedoucího věnoval přípravě selektivní volby na RDST, zapínal „uspaný“ služební tablet, jenž měl před tím položen vpravo vedle pultu strojvedoucího na pultíku pod pravým bočním oknem. Než tak učinil, tak na trati před sebou žádnou osobu neviděl,
- přímý úsek trati za zastávkou Zubří hodnotil jako velmi bezpečný, protože na něm nejsou žádné železniční přechody ani ŽP. Vždy volí tento úsek pro přípravu na křižování v dopravní D3 Střítež nad Bečvou,
- po dobu zapínání „uspaného“ služebního tabletu přerušovaně sledoval trať,
- poté, co na služebním tabletu našel potřebné informace, se podíval opět před vlak a uviděl před sebou stát osobu v kolejišti zády k vlaku, kdy tato osoba byla oděna do oranžového oblečení. Tato osoba stála vně TK těsně vedle pravé kolejnice ve směru jízdy vlaku. Na tuto skutečnost reagoval zavedením rychločinného brzdění. Slyšitelnou zvukovou návěst „Pozor“ lokomotivní houkačkou nestihl dát, protože osobu viděl na vzdálenost cca 20 m,
- na otázku týkající se jeho činností, kterým se v kabině strojvedoucího věnoval v časovém mezidobí 42 s, tzn. mezi časem 8:45:54 h, kdy se přední čelo vlaku Os 13206 nacházelo na ŽP P7424, a časem vzniku MU v 8:46:56 h, a to se započítáním (odečtením) času 20 s potřebného pro aktivaci „uspaného“ tabletu, kdy číslo vlaku nebylo strojvedoucími zadáno (pozn. DI: pro potřeby šetření této MU nepracovala DI s časem potřebným na aktivaci „uspaného“ tabletu s již zadaným číslem vlaku činícím 3 s, viz bod 3.1.7 této ZZ, nýbrž s výše uvedeným časem 20 s, protože tento delší čas vyplňuje větší část výše uvedeného mezidobí 42 s a je pro strojvedoucího výhodnější) odpověděl „K tomu nemám co více říci. Už jsem se vyjádřil v Zápisu se zaměstnancem.“, ve kterém mj. uvedl „... po minutí přejezdu jsem si začal chystat radiostanici a tablet na následné křižování v dopravní D3 Střítež nad Bečvou. Tento úsek trati je velmi bezpečný, protože na něm nejsou žádné přechody, či přejezdy, proto vždy volím právě tento úsek pro přípravu na křižování. Několikrát jsem při této činnosti pohledem zkontroloval trať před sebou a ta byla prázdná. Žádnou překážku, či osobu jsem nezaregistroval. Ve chvíli, kdy jsem zjistil, se kterým vlakem křižuji, jsem zvedl oči a před sebou na velmi krátkou vzdálenost jsem v mnou pojížděné koleji uviděl člověka ve výstražném oděvu. ...“,

- na otázku týkající se neozbrojení žádné osoby ve výstražném oděvu v době jízdy vlaku Os 13206 nacházející se na kamenivu TK Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou, a to v prostoru hlav pražců a šikminy kolejového lože, resp. vpravo v blízkosti TK v jejím volném schůdném prostoru, do okamžiku bezprostředně před vznikem MU odpověděl: „*Přitom chystání křížování, kdy jsem pohledem kontroloval trať při mé činnosti se služebním tabletem, tak jsem viděl do dálky max 100 až 150 m, protože jsem hlavu nezvedl úplně nahoru. Mnou uvedená vzdálenost nebyla ovlivněna povětrnostními vlivy ani jinými vlivy, protože jsem se dál nepodíval.*“,
- ke střetu vlaku s osobou došlo pravou přední částí HDV. Vlak zastavil ve vzdálenosti cca 200 metrů za místem vzniku MU.
- dirigující dispečer žst. Valašské Meziříčí – Zápis se zaměstnancem:
 - na výkon práce (směnu) dne 5. 3. 2024 nastoupil v 6:25 h,
 - v 8:17 h se ho dotázal mistr tratí, tzn. vedoucí pracovní čety, o sdělení informace, zda v úseku mezi žst. Valašské Meziříčí a dopravnou D3 Rožnov pod Radhoštěm pojedou nějaké mimořádné vlaky. Na tento dotaz mu odpověděl, že žádné mimořádné vlaky v předmětném úseku nepojedou,
 - v 8:50 h mu nahlásila vlakvedoucí vlaku Os 13206 střet s osobou v km 9,100. Dále postupoval dle ohlašovacího rozvrhu.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- 3 pracovníci údržby a oprav tratí – Zápis se zaměstnancem, Úřední záznamy o podaných vysvětlení PČR a Záznamy o podaných vysvětlení DI:
 - dne 5. 3. 2024 nastoupili na výkon práce (směnu) na TO Valašské Meziříčí před šestou hodinou, kdy v cca 5:50 h jim mistr tratí sdělil charakter a rozsah prací, které budou ten den provádět. Následně se převlékli do pracovních oděvů s reflexními prvky,
 - po sedmé hodině odjeli služebním autem z TO, přičemž měli za úkol obhlédnout místa na trati mezi Rožnovem pod Radhoštěm a Valašským Meziříčím pro pozdější vyřezávání dřevin. Postupně jeli autem, kdy nejprve zastavili v Zašové, dále pokračovali do Rožnova pod Radhoštěm a následně se přemístili zpět do Zubří. Zaparkovali v cca 8:30 h u blízkého motorestu [pozn. DI: ve skutečnosti (dle Knihy jízd vedené elektronicky, do které byly informace o časech jízd a místech zastavení vozidla vkládány automaticky v součinnosti se zařízením instalovaným ve vozidle) v Zubří u motorestu zaparkovali v 8:17 h]. Následně se celá pracovní skupina pěšky přemístila i s nářadím přes silnici I/35 k TK, kde mistr tratí určil místo prací v km 9,100 a rozdělil konkrétní práci jednotlivým členům pracovní skupiny,
 - před započítím prací byli mistrem tratí řádně poučeni o bezpečnosti při provádění prací, kde jim bylo řečeno, že se mají pohybovat vně hranice volného schůdného a manipulačního prostoru, tj. 3 a více metrů od osy TK, přičemž s časovým předstihem budou mistrem tratí upozorněni na průjezdy vlaků kolem pracovního místa,
 - před zahájením prací si mistr tratí ověřil dotazem na dirigujícího dispečera žst. Valašské Meziříčí, že po trati nepojedou žádné mimořádné vlaky,

- mistr tratí pomocí služebního mobilního telefonu vyhledal vlak jedoucí kolem pracovního místa a informoval členy pracovní skupiny o tom, že 1. vlak jedoucí kolem pracovního místa bude vlak Os 13206 ve směru od Rožnova pod Radhoštěm,
- dva členové pracovní skupiny pracovali asi 5 – 10 m od TK s motorovou pilou a třetí s nůžkami na větve. Mistr tratí stál u TK na kamenivu kolejového lože, a to v prostoru hlav pražců a šikminy kolejového lože, odkud na ně dohlížel (pozn. DI: mistr tratí tedy zasahoval svým tělem do průjezdného průřezu), tzn. stál v místě, kde měl na celé pracovní místo nejlepší rozhled. Stál tam i poté, co skončilo řezání pilami,
- mistra tratí respektovali jako vedoucího a zkušeného pracovníka. Proto mistra tratí (vedoucího prací) žádný člen pracovní skupiny neupozornil, že se stále pohybuje v průjezdném průřezu TK, a soustředili se na svou práci a jím dávané pokyny pro práci,
- s motorovými pilami pracovali asi 5 až 10 min. Po ukončení řezání pily vypnuli a mistr tratí jim sdělil, že za cca 5 min přijede vlak od Rožnova pod Radhoštěm. Posléze asi 2 až 5 min pracovali už s odřezanými a ostříhanými větvemi, které dle instrukcí mistra tratí přenášeli na hromady, viz Obr. č. 3. Při této práci registrovali hluk z provozu na silnici I/35 vedoucí souběžně s TK. Členové pracovní skupiny v době vzniku MU pracovali v předklonu otočení zády k TK,
- samotný střet vlaku jedoucího od Rožnova pod Radhoštěm s mistrem tratí neviděli, zaznamenali však zvuk nárazu HDV do těla mistra tratí a následný dopad jeho těla,
- před vznikem MU neslyšeli dávání zvukové návěsti „Pozor“, zvuk od účinku brzd vlaku zaslechli, až když vlak projel místem vzniku MU,
- mobilním telefonem aktivovali IZS a na základě instrukcí operátorky začali poskytovat mistrovi tratí první pomoc. Tuto činnost vykonávali až do příjezdu ZZS,
- vlak zastavil v konečném postavení po MU cca 200 m za místem střetu. Po zastavení vlaku, když poskytovali první pomoc mistru tratí, k nim přišel strojvedoucí vlaku a sdělil jim, že mistra tratí neviděl a že se musel dívat do tabletu;
- VPS – Zápis se zaměstnancem:
 - do zahájení směny dne 5. 3. 2024 na pracovišti TO Valašské Meziříčí potvrdil mistrovi tratí plán práce, na kterém se společně domluvili předchozí den. Současně mu uvedl kilometrické polohy plánovaného kácení stromů v rámci výluky plánované na TK Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí ve dnech 12. a 13. 3. 2024. Pracovní skupina měla provést přípravné práce před zahájením plánované výluky, jež spočívaly ve výřezu křovin v okolí místa plánovaného kácení stromů cizím právním subjektem. Poté pracovní skupina odjela z TO,
 - v 8:24 h mu mistr tratí telefonoval na jeho služební mobilní telefon. Protože v té době měl přijatý jiný hovor, zatelefonoval mu zpět až v 8:30 h. V rámci proběhlého hovoru mu mistr tratí potvrdil místo práce v km 9,100,

- v 9:11 h ho informoval přednosta Správy tratí Olomouc o vzniku MU mezi Rožnovem pod Radhoštěm a Valašským Meziříčím, kde došlo ke střetu vlaku s osobou – zaměstnancem SŽ. V rámci hovoru si vzájemně upřesnili kilometrickou polohu místa, kde měla pracovat skupina – zaměstnanci TO Valašské Meziříčí. Poté se neúspěšně pokoušel telefonicky kontaktovat mistra tratí,
- na místo vzniku MU se dostavil společně s vrchním mistrem, kde zjistili, že poškozenou osobou je mistr tratí;
- vlakvedoucí vlaku Os 13206: – Zápis se zaměstnancem:
 - mezi zastávkou Zubří a dopravnou D3 Střítež nad Bečvou se nacházela v přední části oddílu pro cestující HDV a prováděla kontrolu jízdních dokladů,
 - zaznamenala náraz a následné zabrzdění vlaku, k újmě na zdraví cestujících nedošlo.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Dne 5. 3. 2024 v 5:50 h seznámil mistr tratí (vedoucí prací), v prostorách TO Valašské Meziříčí, ostatní členy pracovní skupiny (3 pracovníky údržby a oprav tratí) s charakterem a rozsahem prací, plánovaných k provedení během směny. Následně se všichni připravili na výkon práce.

V 6:44 h nastoupil na směnu strojvedoucí vlaku Os 13206 ve Valašském Meziříčí, kdy z této žst. řídil vlak Os 3905 do dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm. Vlak Os 3905 byl tvořen dvouvozovou motorovou jednotkou „Regionova“ sestavenou z ŘDV 914.052-6 zařazeného v čele vlaku a HDV 914.052-7.

V 7:31 h odjela pracovní skupina z TO služebním automobilem do Zašové, kam přijeli v 7:43 h za účelem prohlídky vegetace.

Vlak Os 3905 zastavil v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm v 7:46 h, následně byla souprava od tohoto vlaku formou posunu přestavena mimo prostor nástupiště.

Pracovní skupina po prohlídce vegetace v Zašové odjela služebním automobilem v 7:49 h do Rožnova pod Radhoštěm, kam přijela v 8:03 h a po 10 minutách odjeli do Zubří. Automobil byl zaparkován u motorestu v Zubří v 8:17 h. Ve stejném čase mistr tratí kontaktoval mobilním telefonem dirigujícího dispečera žst. Valašské Meziříčí a dotázal se ho na jízdy vlaků mezi žst. Valašské Meziříčí a dopravnou D3 Rožnov pod Radhoštěm. Následně v 8:24 h mistr tratí telefonoval VPS, ale hovor nebyl VPS přijat z důvodu vedení hovoru s jiným účastníkem. VPS telefonoval zpět mistrovi tratí až v 8:30 h, přičemž mu mistr tratí potvrdil místo práce v km 9,100 předmětné trati. Pracovní skupina se pak pěšky přemístila i s nářadím přes silnici I/35 k TK a dále na pracovní místo, které mistr tratí jako vedoucí prací určil v km 9,100 a poté přidělil konkrétní práci jednotlivým členům pracovní skupiny. Mistr tratí při své činnosti zaujímal postavení a nacházel se v místě, kde zasahoval svým tělem do průjezdného průřezu TK. Dva členové skupiny pracovali s motorovými pilami a jeden s nůžkami na větve, přičemž tuto práci ukončili po 5 až 10 minutách. Následně se až do vzniku MU věnovali ukládání větví na hromady dle instrukcí mistra tratí.

V čase 8:31:53 h až 8:32:29 h přistavil v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm strojvedoucí soupravu vlaku Os 13206 formou posunu zpět k nástupišti a v 8:41:14 h uvedl

vlak Os 13206 do pohybu, aniž by měl zapnutý služební tablet a mohl tak daný vlak vést podle jeho TJŘ. Během jízdy vlaku k zastávce Zubří vlak minul výstražný kolík s návěstí „Pískejte“ umístěný v km 11,253 před ŽP P7425, přičemž strojvedoucí nedal lokomotivní houkačkou nebo píšťalou zvukovou návěst „Pozor“. V 8:45:12 h vlak zastavil na zastávce Zubří, kde byl v 8:45:32 h znovu uveden do pohybu směrem k Valašskému Meziříčí. Po odjezdu ze zastávky strojvedoucí za jízdy vlaku, v blíže neurčené době, manipuloval s RDST a služebním tabletem, který měl předtím „uspaný“, za účelem přípravy na křižování vlaků v dopravně D3 Střítež nad Bečvou. Přitom podle svého vyjádření přerušovaně sledoval trať. V 8:45:54 h se vlak jedoucí rychlostí $25 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ předním čelem nacházel ve vzdálenosti 859 m před místem vzniku MU, a to na ŽP P7424 – v místě začátku nerušeného rozhledu na pokračující část tratě až do km 8,800 ve směru k dopravně D3 Střítež nad Bečvou. V 8:46:16 h se vlak jedoucí rychlostí $49 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ nacházel ve vzdálenosti 638 m před místem vzniku MU, tedy v místě začátku viditelnosti osoby (mistra tratí) oděné do výstražného oděvu nacházející se vpravo ve směru jízdy vlaku vně TK Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou, a to v prostoru mezi TK a vegetací rostoucí vpravo od koleje. Vlak nadále plynule zvyšoval rychlost. Maximální rychlost $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ vlak dosáhl v 8:46:38 h ve vzdálenosti 297 m před místem vzniku MU. O 3 s později, tzn. v 8:46:41 h, kdy do vzniku MU zbývalo 15 s, strojvedoucí naposledy obsloužil tlačítko bdělosti strojvedoucího. Vlak se v daném čase nacházel předním čelem ve vzdálenosti 248 m před místem vzniku MU.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 při jízdě ze zastávky Zubří zjistil osobu (mistra tratí) oděnou ve výstražném oděvu nacházející se v průjezdném průřezu TK obrácenou zády k příjíždějícímu vlaku, až když se s vlakem nacházel ve vzdálenosti cca 20 m před touto osobou. Vlak jel v té době konstantní rychlostí $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a vzniku MU již nebylo možné prakticky zabránit. Strojvedoucí v celém průběhu jízdy vlaku od zastávky Zubří do doby vzniku MU zvukovou návěst „Pozor“, kterou by lokomotivní houkačkou nebo píšťalou varoval osobu (mistra tratí) a upozornil ji na jízdu vlaku, nedal. V 8:46:56 h následoval vznik MU, kdy vlak jedoucí rychlostí $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ pravou přední částí HDV 814.052-7 narazil do zad mistra tratí. Rychločinné brzdění vlaku strojvedoucí zavedl o 1 s později, tzn. v 8:46:57 h, ve vzdálenosti 15 m za místem vzniku MU. V konečném postavení po vzniku MU vlak zastavil po ujetí dráhy 178 m.

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

- 8:46 h vznik MU;
- 8:47 h pracovník údržby a oprav tratí, jenž byl členem pracovní skupiny, ohlásil vznik MU na IZS;
- 8:50 h vlakvedoucí vlaku Os 13206 ohlásila vznik MU dirigujícímu dispečerovi žst. Valašské Meziříčí, jenž dále postupoval podle ohlašovacího rozvrhu;
- 8:53 h první složka IZS (ZZS) dorazila na místo vzniku MU;
- 8:55 h vedoucí dispečer CDP Přerov ohlásil vznik MU na O18 SŽ;
- 9:02 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU na COP DI za provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD;
- 10:50 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI;

- 11:38 h přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
- 11:40 h obnoven provoz v TK Rožnov pod Radhoštěm – Střítež nad Bečvou.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován v 8:47 h, tj. 1 min po vzniku MU, pracovníkem údržby a oprav tratí, jenž byl členem pracovní skupiny.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Územní odbor Vsetín, Oddělení obecné kriminality;
- ZZS Zlínského kraje, skupina Rendez-vous a posádka rychlé zdravotnické pomoci;
- ZZS Zlínského kraje, výjezdová základna Valašské Meziříčí;
- HZS SŽ, Jednotka požární ochrany Přerov;
- Hasičský sbor města Rožnova pod Radhoštěm, příspěvková organizace.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy byl podle ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. 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.

Dále dle obecného ustanovení uvedeného zákona měly osoby, tzn. také zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, nacházející se v obvodu dráhy dbát o svoji bezpečnost, dbát pokynů provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti osob a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a pokynů k zajištění ochrany majetku a veřejného pořádku a byly povinny 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 DV nebo narušit veřejný pořádek.

Provozovatel dráhy na základě zákona č. 266/1994 Sb. a nařízení vlády č. 168/2002 Sb. stanovil vnitřním předpisem SŽ Bp1 a SŽ Bp2 základní pravidla bezpečnosti a ochrany zdraví osob, případně způsoby bezpečné organizace činností v prostorách provozovatele dráhy SŽ nebo na železniční dráze provozované SŽ. Povinností SŽ bylo zajistit bezpečnost a ochranu zdraví zaměstnanců SŽ při práci vytvořením pracovních podmínek, které umožní bezpečný výkon práce s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce.

Provozovatel dráhy SŽ tak byl mj. povinen zabezpečit, aby zaměstnanci SŽ vykonávající práce na jeho pracovištích obdrželi před jejich zahájením informace a pokyny k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a o přijatých opatřeních. Při pracovní skupině, tvořené dvěma nebo více osobami, musela být jedna z osob vedoucím prací.

Všechny osoby, tj. také mistr tratí, jenž byl vedoucím prací pracovní skupiny, byly v prostorách SŽ a na dráze provozované SŽ 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. Chůze v provozované dopravní cestě, tj. TK, směla

být konána mimo tuto kolej, a to zpravidla po stezce. Koleje bylo dovoleno přecházet pouze kolmo k ose koleje. Osoby musely vždy předpokládat jízdu DV a před očekávaným průjezdem DV musely osoby zaujmout takové postavení, při kterém nebude ohrožena jejich bezpečnost. Při činnostech v provozované dopravní cestě bylo zakázáno vstupovat do provozované dopravní cesty bez soustředění se na provoz, zdržovat se v provozované dopravní cestě bez důvodu přímo souvisejícího s pracovními povinnostmi a osoby měly zaujmout takové postavení před jízdou DV, aby nebyly zachyceny uvolněným nákladem, kladkami, řetězy, provazy, otevřenými dveřmi nebo jinými částmi vozidel a bylo-li to možné, byly povinny stát čelem k předpokládané jízdě a po dobu průjezdu sledovat projíždějící DV.

Za zajištění bezpečnosti členů pracovní skupiny na pracovním místě odpovídal vždy vedoucí prací, který byl vedoucím zaměstnancem a byl oprávněn stanovit a ukládat podřízeným zaměstnancům pracovní úkoly, organizovat, řídit a kontrolovat jejich práci a dávat jim k tomu účelu závazné pokyny. Vedoucí prací byl při pracích mj. povinen v případě blížícího se DV k pracovnímu místu zajistit, aby před očekávaným průjezdem DV osoby zaujaly takové postavení, při kterém nebude ohrožena jejich bezpečnost.

Činnost pracovní skupiny dne 5. 3. 2024, tvořené mistrem tratí (vedoucím prací) a třemi pracovníky údržby a oprav tratí, měla spočívat v provedení přípravných prací před zahájením plánované výluky. Tyto práce měly obsahovat výřez křovin v okolí míst plánovaného kácení stromů. Pracovní skupina měla určeno pracovní místo vně provozované TK, kdy svou činností měli členové pracovní skupiny konat mimo volný schůdný prostor koleje, tzn. vně TK ve vzdálenosti 3 a více metrů od osy koleje. Bezpečnost práce na pracovním místě byla zajištěna výkonem práce vně volného schůdného a manipulačního prostoru koleje vedené v přímém směru, viz bod 3.1.9 této ZZ, a nad rámec povinností vyplývajících z právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ střežením, jež o své vůli zajišťoval vedoucí prací, a to prostřednictvím svých smyslů, tzn. zrakem a sluchem.

Ačkoli členové pracovní skupiny vedené mistrem tratí (vedoucím prací) měli provádět činnosti mimo pojížděnou TK, tzn. vně provozované TK, kdy žádný z členů pracovní skupiny, vč. jeho samotného, se neměli nacházet (pohybovat se) nejen v průjezdném průřezu TK, ale ani ve volném schůdném a manipulačním prostoru této TK, a mistr tratí předpokládal jízdu vlaku Os 13206 ve směru od dopravny D3 Rožnov pod Radhoštěm, tak při své činnosti zaujímal postavení, ve kterém byla jeho bezpečnost ohrožena. Kontroloval a dával instrukce podřízeným členům pracovní skupiny z místa, kde zasahoval svým tělem do průjezdného průřezu TK, a to bez ohledu na skutečnost, že šetřením dané MU nebylo možné jednoznačně určit, kde přesně se mistr tratí v blíže nespecifikovatelnou chvíli před vznikem MU nacházel a jak se na tomto místě přesně pohyboval, viz bod 3.1.9 této ZZ.

Nicméně s ohledem na:

- velikost a umístění pracovního místa nacházejícího se 3,5 m až 10,5 m od osy TK a širokého cca 10 m, kdy ve vzdálenosti cca 3,5 m od osy koleje byly naskládány dvě hromady větví, na němž pracovali 3 pracovníci údržby a oprav tratí,
- neregistraci mistra tratí třemi pracovníky údržby a oprav tratí v jejich blízkosti při práci s odřezanými a ostříhanými větvemi, které dle instrukcí mistra tratí přenášeli na hromady (pokud by se mistr tratí nacházel na pracovním místě, potom by jeho přítomnost pracovníci údržby a oprav tratí zaznamenali – při přenášení větví by se nacházel – pohyboval v jejich bezprostřední blízkosti),

je zřejmé, že mistr tratí se po delší dobu před vznikem MU nacházel v prostoru vymezeném osou TK a hromadami složených větví, tzn. v průjezdném průřezu koleje nebo ve volném schůdném a manipulačním prostoru či v jeho těsné blízkosti, tedy **v prostoru, ve kterém byl viditelný z vedoucího DV vlaku jedoucího od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm na vzdálenost 638 m**, viz bod 3.1.7 a níže uvedené.

Současně je nezpochybnitelné, že se mistr tratí minimálně několik sekund před vznikem MU nacházel v průjezdném průřezu TK, protože:

- strojvedoucí vlaku Os 13206 podle svého vyjádření poté, co na služebním tabletu našel potřebné informace a podíval se opět před vlak, zahlédl osobu (tzn. mistra tratí) stát k němu otočenou zády vně TK těsně vedle pravé kolejnice na vzdálenost cca 20 m, tj. s ohledem na rychlost vlaku $59 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ cca 1,2 s před vznikem MU,
- tato osoba (mistr tratí) musela do prostoru hlav pražců, tzn. kolejového lože, vstoupit. Do tohoto prostoru přirozeně nevstupovala bokem, tj. otočená čelem nebo zády k příjíždějícímu vlaku Os 13206, ale otočená přibližně kolmo k ose koleje a zády k příjíždějícímu vlaku se musela otočit až posléze, kdy tato činnost by jí trvala cca 3 s.

Mistr tratí se minimálně po výše uvedený čas 4,2 s nacházel v místě, kde nesměl vstupovat **bez soustředění se na provoz, zdržovat se v něm bez důvodu přímo souvisejícího s pracovními povinnostmi** a když už se v provozované dopravní cestě, nacházel, tak před příjezdem vlaku Os 13206 měl zaujmout takové postavení, aby nebyl zachycen částmi DV (DI vycházela z předpokladu, že mistr tratí nejednal s úmyslem vzniku MU).

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností provozovatele dráhy SŽ, **v příčinné souvislosti s MU** související s činností mistra tratí:

- § 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, ...“;
- § 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,“;
- Článek 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.“;

- Článek 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.“;
- Článek 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.“.

Přestože pracovníci údržby a oprav tratí (členové pracovní skupiny) podřízení mistru tratí (vedoucímu prací) věděli, že jejich pracovní skupina má provádět činnosti mimo pojezděnou TK, tzn. vně provozované TK, a přitom viděli, že mistr tratí se v průběhu pracovní činnosti nenacházel mimo průjezdný průřez TK či volný schůdný a manipulační prostor, tak mistra tratí na toto neupozornili.

Uvedené nelze posuzovat jako nedodržení právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatele dráhy a ani v příčinné souvislosti se vznikem MU, protože pracovníci údržby a oprav tratí (členové pracovní skupiny) o svou vlastní bezpečnost, o své zdraví, dbali a jejich jednání při práci se bezprostředně nedotýkalo bezpečnosti a zdraví mistra tratí. Mistr tratí byl jejich vedoucím prací (nadřízeným zaměstnancem), jehož respektovali jako autoritu – soustředili se na svou práci a na mistrem tratí dávané pokyny pro práci.

V § 5 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. je obecně stanoveno, že návěstní soustava na celostátní a regionálních dráhách je mj. tvořena jednotným systémem zvukových (slyšitelných) návěstí ve stanoveném provedení, kdy základní návěstí návěstní soustavy na těchto dráhách jsou uvedeny v příloze č. 1, části I, této vyhlášky. U zvukové návěsti „Pozor“ je poté touto vyhláškou stanoveno, že tuto návěst, dávanou dlouhým zvukem píšťaly nebo houkačky vedoucího DV, dává strojvedoucí vždy, aby varoval před jedoucím DV a upozornil osoby při provozování dráhy a drážní dopravy na jízdu DV. Z hlediska předmětné MU je důležité tuto problematiku blíže vyložit.

Zaměříme-li se na systematiku, smysl a obsah předmětné vyhlášky, tak z ní vyplývá, že hlavním účelem zvukové návěsti „Pozor“ je za 1. varovat (tedy upozorňovat na nebezpečí) osoby před jedoucím DV a za 2. upozornit (tedy vybědnout k povšimnutí, vzbudit pozornost) osoby při provozování dráhy a drážní dopravy na jízdu DV. Způsob použití této zvukové návěsti není ve vyhlášce č. 173/1995 Sb. blíže specifikován, nicméně opětovně s ohledem na systematiku, smysl a obsah této vyhlášky je zřejmé, že tuto návěst není možné i s ohledem na hlukové znečištění venkovního prostředí dávat v neodůvodněných případech.

V případě varování před jedoucím DV lze z obsahu vyhlášky č. 173/1995 Sb. vysledovat, že se toto de facto týká všech myslitelných osob, tedy jak zaměstnanců provozovatelů drah a dopravců, ale také např. uživatelů pozemních komunikací (chodci, řidiči atd.), a váže se k použití „Výstražných návěstidel“ (dle vnitřního předpisu SŽ D1 se jedná o „Varovná návěstidla“), kam patří návěstidlo s návěstí „Pískejte“ (umístěováno např. před ŽP zabezpečenými pouze výstražným křížem) a návěstidlo s návěstí „Pracovní místo,

pískejte“. Obecně by se tak dalo shrnout, že strojvedoucí dává zvukovou návěst „Pozor“ k varování před jedoucím DV na základě určitého pokynu, daného například tzv. „Výstražným kolíkem“, a to bez ohledu na to, zda se v blízkosti dráhy (ŽP apod.) nachází osoby, bez ohledu na to, zda nějaké osoby upozoruje a bez ohledu na to, zda se jedná o zaměstnance provozovatelů drah a dopravců.

Oproti tomu je 2. případ, kdy strojvedoucí dává zvukovou návěst „Pozor“, aby upozornil osoby při provozování dráhy a drážní dopravy na jízdu DV. Tento případ poté úzce souvisí s vlastní činností strojvedoucího a především s jeho povinností pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností. V případě upozornění osob při provozování dráhy a drážní dopravy na jízdu DV lze tedy vysledovat, že se toto upozornění týká omezeného okruhu osob, tedy pouze osob plnících úlohy při provozování dráhy a drážní dopravy (de facto se jedná pouze o zaměstnance provozovatelů drah a dopravců, případně smluvních stran). Tyto osoby se totiž při své činnosti na dráze a v obvodu dráhy mohou pohybovat v místech veřejnosti nepřístupných, což jsou místa specifická a do značné míry vyžadující speciální způsob organizace práce a pracovních postupů, vč. specifických postupů týkajících se pohybu v těchto místech. V této souvislosti je vhodné zopakovat, že každý 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. Dávání zvukové návěsti „Pozor“ k upozornění osob při provozování dráhy a drážní dopravy na jízdu DV tak má sekundární charakter, na kterém nelze stavět výhradní zajištění bezpečnosti a ochranu zdraví těchto osob při práci. Přesto dávání návěsti „Pozor“ má z hlediska bezpečnosti v těchto případech prokazatelný a nezastupitelný význam a jejím použitím rovněž může prokazatelně dojít k odvrácení vzniku MU či snížení jejich následků (např. viz [ZZ, č. j.: 6-1064/2018/DI, Střet vlaku Ex 1007 se zaměstnancem externí firmy pracujícím v 1. staniční koleji v žst. Rudoltice v Čechách, ze dne 26. března 2018](#)).

V případě upozornění osob při provozování dráhy a drážní dopravy lze obecně shrnout, že strojvedoucí dává zvukovou návěst „Pozor“, aby upozornil osoby při provozování dráhy a drážní dopravy na jízdu DV, na základě pozorování tratě, a to po zjištění přítomnosti těchto osob. Nicméně již není ve vyhlášce č. 173/1995 Sb. blíže specifikováno, zda tak má jednat ve všech případech, kdy se tyto osoby nacházejí v obvodu dráhy, nebo tak má jednat např. pouze u osob při provozování dráhy a drážní dopravy, které se nacházejí v průjezdném průřezu pojezděné koleje.

Pro úplnost je nutné doplnit, že strojvedoucí tuto návěst musí dávat také v případech stanovených vnitřním předpisem provozovatele dráhy a vnitřním předpisem dopravce, tedy v dalších případech, kdy je vhodné tuto zvukovou návěst použít.

Vnitřním předpisem SŽ D1 je v čl. 129 odst. 3 písm. b) stanoveno, že k varování osob, tzn. jak osob při provozování dráhy a drážní dopravy, tak dalších osob, musí strojvedoucí dát návěst „Pozor“ zpozoruje-li, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojedje, se nacházejí osoby. Zároveň je vnitřním předpisem SŽ D1 stanoveno, že jiné použití, umístění nebo provedení návěstidel a návěstí, provedení technologických postupů apod., než je stanoveno tímto předpisem, je zakázáno.

Pro srovnání je nutné uvést, že v minulosti platném vnitřním předpisu SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“ účinném od 28. 12. 1997 do 1. 7. 2013, bylo odlišně od předpisu SŽ D1 platného v době vzniku MU mj. stanoveno, že k varování osob musí strojvedoucí dát

návěst „Pozor“, zpozoruje-li je v koleji nebo v bezprostřední blízkosti koleje, po které pojede nebo jede.

DI i s ohledem na dlouhodobou aplikaci znění ustanovení čl. 129 odst. 3 písm. b) vnitřního předpisu SŽ D1 platného v době vzniku MU, že „*K varování osob musí strojvedoucí dát návěst Pozor: zpozoruje-li, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojede, se nacházejí osoby;*“, rozumí, co vedlo jeho zpracovatele k použití termínu „průjezdný průřez“ v předmětném ustanovení tohoto předpisu. Nicméně dle DI je takovéto striktní vymezení, spočívající v omezení použití této návěsti pouze na průjezdný průřez je z hlediska účelu dávání zvukové návěsti „Pozor“ nedostatečné. Je nutné upozornit, že jízdou vlaku (DV) v jeho okolí vzniká střídavý aerodynamický tlak a sání, což má vliv na stabilitu osob nacházejících se v blízkosti průjezdného průřezu pojížděné koleje, kdy hrozí reálné nebezpečí jejich „vtažení“ pod projíždějící vlak (DV). Dále není s ohledem na lidské schopnosti možné očekávat, že strojvedoucí za jízdy DV (zvláště na velkou vzdálenost, v oblouku koleje a při vyšších rychlostech), vždy a přesně pohledem z kabiny strojvedoucího vymezí, zda se osoba v těsné blízkosti pojížděné koleje nachází již v jejím průjezdném průřezu, nebo ne. Nelze také vyloučit, že osoba nacházející se v blízkosti pojížděné koleje, ale mimo její průjezdný průřez, se z nejrůznějších příčin těsně před jedoucím vlakem ocitne v průjezdném průřezu pojížděné koleje.

Je tak zřejmé, že ačkoliv dávání zvukové návěsti „Pozor“ podle čl. 129 vnitřního předpisu SŽ D1 slouží také k varování osob při provozování dráhy a drážní dopravy na jízdu DV, tak dle názoru DI toto varování má sekundární charakter, na kterém nelze stavět výhradní zajištění bezpečnosti a ochranu zdraví těchto osob při práci. Jejím účelem je tyto osoby upozornit, aby mohly odpovídajícím způsobem jednat – tedy aby daná osoba vystoupila z pojížděné koleje, resp. do pojížděné koleje nevstoupila, a ustoupila, nejen vně průjezdného průřezu pojížděné koleje, ale až do bezpečné vzdálenosti, aby nedošlo ke vzniku MU.

DI má tedy za to, že strojvedoucí by měl mít uloženo za povinnost dávat zvukovou návěst „Pozor“, aby varoval osoby na jízdu DV, zpozoruje-li je nejen v pojížděné koleji nebo koleji, kterou bude pojíždět, ale také zpozoruje-li je v bezprostřední blízkosti této koleje [netýká se např. osob nacházejících se ve vzdálenosti větší než 2,5 m od osy pojížděné koleje na nástupišti (v bezpečném prostoru vyznačeném žlutou čarou)]. DI proto zastává názor, že stávající ustanovení vnitřního předpisu SŽ D1 upravující situace, za kterých musí strojvedoucí dávat zvukovou (slyšitelnou) návěst „Pozor“, jsou pro zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti nedostatečná, viz bod 6 této ZZ.

Jak již bylo uvedeno výše, nelze z výsledků šetření dané MU jednoznačně určit, kde přesně se mistr tratí v blíže nespecifikovatelnou chvíli před vznikem MU nacházel a jak se na tomto místě přesně pohyboval. To znamená, že není možné přesně určit, zda se po danou dobu stále nacházel v průjezdném průřezu koleje nebo na jeho hraně nebo jej opustil a nacházel se mimo průjezdný průřez v blízkosti koleje (v prostoru viditelném z kabiny strojvedoucího vedoucího DV vlaku na vzdálenost 638 m, viz níže) a do průjezdného průřezu koleje znovu vstoupil nejpozději 4,2 s před příjezdem vlaku Os 13206.

Proto v návaznosti na výše uvedené, ve spojení s chováním strojvedoucího vlaku Os 13206 po odjezdu ze zastávky Zubří, viz níže uvedené a body 3.1.9 a 4.3.2 této ZZ, nelze danou bezpečnostní mezeru spočívající v absenci jednoznačné povinnosti zvukovou návěstí „Pozor“ varovat osoby nacházející se v bezprostřední blízkosti koleje, po které vlak (DV) jede nebo pojede posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Dopravce byl 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 byl mj. povinen zajistit, aby osoba řídící drážní vozidlo, tzn. také strojvedoucí vlaku Os 13206, řídil HDV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy, z vedoucího DV pozoroval trať, tzn. vymezenou část dráhy, určenou pro jízdu vlaku, a návěsti a jednal podle zjištěných skutečností. Při střídání na ose, resp. před odjezdem vlaku z výchozí stanice (dopravny), byl povinen na displeji elektronického rychloměru zadat číslo vlaku. Za jízdy pak nesměl překročit nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost, přičemž musel zajistit podmínky (mohl-li je ovlivnit), aby návěsti mohl vnímat a řídit se jimi a zastavit vlak bezpečně před návěstěným místem. Všemi dostupnými prostředky byl pak povinen učinit opatření k zastavení vlaku, zjistí-li, že jeho jízda není povolena nebo je-li vlak něčím ohrožen.

Pro splnění výše uvedeného se musel strojvedoucí vlaku Os 13206 na základě znalosti traťových poměrů na tratích a v dopravnách, kde řídí DV, tedy i na trati mezi dopravami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou, orientovat v místě, kde se s vlakem nachází.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 řídil motorovou jednotku z kabiny strojvedoucího HDV 814.052-7 zařazeného v čele vlaku Os 13206, tzn. ze stanoviště, z něhož byl nejlepší rozhled. V celém průběhu jízdy vlaku nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 před odjezdem vlaku Os 13206 z výchozí stanice – dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm do RR UniControls Tramex nezadal stanovený údaj o vlaku – číslo vlaku 13206. V RR tak ponechal zadané číslo předchozího vlaku 3905.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti s MU, protože se jednalo pouze o administrativní pochybení, jež nemělo na vznik MU žádný vliv.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, **mimo příčinnou souvislost s MU** související s činností strojvedoucího vlaku Os 13206:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- čl. 32 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je dále povinna obsluhovat a řídit přidělené a převzaté hnací vozidlo v souladu s návodem na jeho obsluhu a příslušnými dokumenty,“;
- čl. 67 vnitřního předpisu ČD V 8/I:
„Po přistavení vedoucího hnacího vozidla na vlak a získání údajů o vlaku strojvedoucí za klidu vozidla ... a zadá ... číslo vlaku: ...“;
- čl. 68 vnitřního předpisu ČD V 8/I:
„V místě, kde se mění některý ze zadávaných údajů, strojvedoucí provede nové zadání.“.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 při jízdě mezi dopravnou D3 Rožnov pod Radhoštěm a zastávkou Zubří nerespektoval návěst „Pískejte“ návěstěnou výstražným kolíkem umístěným v km 11,253 před ŽP P7425 dáním zvukové návěsti „Pozor“.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti s MU, protože s ohledem na velkou vzdálenost od místa vzniku MU (2,141 km), ve spojení s hlukem ze silničního provozu na silnici I/35 (souběžně vedoucí v místě vzniku MU s TK), by zvuková návěst „Pozor“ dávaná před ŽP P7425 byla v místě vzniku MU neslyšitelná, viz bod 3.1.7 této ZZ.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, **mimo příčinnou souvislost s MU** související s činností strojvedoucího vlaku Os 13206:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. 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 zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a návěsti a jednala podle zjištěných skutečností,“;
- čl. 7.1. Části I 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 ... Osoba řídící drážní vozidlo musí dávat za jízdy od návěstidla až k přejezdu nebo k místu, kde není zajištěn schůdný a manipulační prostor, 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.“.

V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s:

- čl. 5 Části I Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:
„Zvuková návěst "Pozor", dávaná dlouhým zvukem píšťaly nebo houkačky vedoucího drážního vozidla; návěst dává osoba, řídící drážní vozidlo vždy, aby varovala před jedoucím drážním vozidlem a upozornila osoby při provozování dráhy a drážní dopravy na jízdu drážního vozidla. ...“;
- čl. 25 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“;
- čl. 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 uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:

- čl. 129 odst. 1) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Návěst Pozor (jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou nebo píšťalkou) upozorňuje osoby na pohyb vozidel.“;
- čl. 387 odst. 1) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Návěst Pískejte (kolík nebo obdélníková deska, postavená na kratší straně, se střídavě červenými a bílými pruhy; nejsou-li pruhy z odrazek nebo reflexního materiálu, jsou v červených pruzích bílé odrazky) přikazuje strojvedoucímu (zaměstnanci v čele sunutého vlaku nebo sunutého posunového dílu) dávat návěst Pozor.“;
- čl. 31 písm. d) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je zejména povinna sledovat za jízdy vlaku ... trať a kolejiště ... a řídit se návěstmi a nařízenými pokyny;“;
- čl. 121 vnitřního předpisu ČD V 2:
„Za jízdy je lokomotivní četa povinna sledovat trať či kolejiště před vozidlem, ... a plnit ustanovení předpisů tak, aby jízda byla bezpečná. ...“;
- čl. 122 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je za jízdy zejména povinna: vést vlak tak, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu a pokud možno byl dodržen jízdní řád;“.

Strojvedoucí odpovídal za všechna dopravní opatření vyplývající z jízdy vlaku a ze styku se zaměstnanci řídicími a organizujícími drážní dopravu, současně odpovídal za to, že vlak s přepravou cestujících neodjede před časem odjezdu podle jízdního řádu. Pokud byl čas odjezdu v TJŘ uveden s půlminutovým časovým údajem, považovala se podle vnitřního předpisu dopravce ČD D 2 za čas odjezdu vždy celá minuta zaokrouhlená směrem dolů.

Na tomto místě je vhodné uvést, že podle ustanovení právních předpisů a vnitřních předpisů provozovatele dráhy a dopravce byl strojvedoucí povinen vést vlak podle jeho stanoveného jízdního řádu, tzn. TJŘ (jízdního řádu konkrétního vlaku). TJŘ zpracovával provozovatel dráhy SŽ a byl určený zejména pro vedení vlaku strojvedoucím. Dopravce pak odpovídal za včasné předání platného TJŘ strojvedoucímu. V podmínkách dopravce ČD byly jednotlivé TJŘ předávány strojvedoucím v elektronické podobě umožňující jejich zobrazení ve služebním tabletu, kdy každému strojvedoucímu byl dopravcem přidělen jeden služební tablet.

Povinnost dopravce předat strojvedoucímu vlaku Os 13206 TJŘ vlaku Os 13206 byla dopravcem splněna – strojvedoucí vlaku Os 13206 měl během předemné směny k dispozici služební tablet a v něm uložený TJŘ daného vlaku.

Právní předpisy neukládaly přímo za povinnost mít za jízdy otevřený TJŘ (v tištěné podobě nebo elektronické podobě zobrazený na služebním tabletu). Nicméně dle Opatření ředitele O18 č. 38/2020 strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku byl povinen mít trvale zobrazen TJŘ po celou dobu jízdy vlaku elektronicky v aplikaci ETD. Navíc, pokud strojvedoucí jel alespoň v části své trasy na trati, na níž byla dopravní služba řízena dle předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy SŽ D3, byl povinen mít po celou dobu jízdy vlaku zobrazen TJŘ a být po celou dobu jízdy vlaku přihlášen na tento vlak, aby byla

známa jeho pozice ostatním strojvedoucím v rámci dané tratě. Uvedené vychází nejen z potřeb předcházení vzniku MU – srážky DV na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy, ale také zejména s důležitosti informací obsažených v TJŘ. Nezbytnost otevření, resp. zobrazení TJŘ, vyplývá rovněž z ustanovení vnitřního předpisu SŽ D1, kde je mj. uvedeno, že strojvedoucí, jemuž by se za jízdy poškodil nebo zničil TJŘ, musel tuto skutečnost ohlásit zaměstnanci, který v daném mezistaničním úseku organizuje a řídí drážní dopravu, a do nejbližší stanice (výhybny, dopravní D3, dopravní RB) se řídil pomůckou s typovými jízdními dobami, rychlostmi a brzdícími procenty pro vlaky osobní dopravy, nákladní dopravy a lokomotivní vlaky, kdy v další jízdě směl strojvedoucí pokračovat pouze za podmínky, že dopravce strojvedoucímu doručí platný TJŘ nebo za dalších podmínek daných provozovatelem dráhy.

Je tak evidentní, že pokud měl strojvedoucí řídit jízdu vlaku (vést vlak) podle stanoveného jízdního řádu, potom musel mít na stanovišti strojvedoucího příslušný TJŘ otevřen – zobrazen na služebním tabletu v aplikaci ETD.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 měl TJŘ vlaku k dispozici ve služebním tabletu. Před odjezdem vlaku Os 13206 z výchozí dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm „uspaný“ služební tablet ponechal strojvedoucí odložený v kabině strojvedoucího HDV 814.052-7 vpravo vedle pultu strojvedoucího na pultíku pod pravým bočním oknem, aniž by ho před odjezdem vlaku zapnul. Do doby jeho zapnutí a načtení TJŘ vlaku Os 13206 v aplikaci ETD krátce před vznikem MU, tak strojvedoucí neměl k dispozici informace obsažené v TJŘ vlaku Os 13206 a ani mu nebyla známa pozice ostatních vlaků v rámci dané tratě. Z uvedeného vyplývá, že strojvedoucí vlaku Os 13206 od uvedení vlaku Os 13206 do pohybu v dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm do doby krátce před vznikem MU nevedl vlak podle stanoveného jízdního řádu.

Uvedené zjištění nelze posuzovat v příčinné souvislosti s MU, protože nevedení vlaku Os 13206 podle stanoveného jízdního řádu nemělo samo o sobě vliv na vznik předmětné MU, viz níže uvedené.

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, **mimo příčinnou souvislost s MU** související s činností strojvedoucího vlaku Os 13206:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. j) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo řídila jízdu vlaku podle jízdního řádu,“;
- čl. 32 písm. b) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je dále povinna: vést vlak podle jeho stanoveného jízdního řádu,“;
- čl. 111 Opatření ředitele O18 č. 38/2020:
„Strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku je povinen mít trvale zobrazen JŘ po celou dobu jízdy vlaku elektronicky ve formátu xml nebo pdf v aplikaci ETD. Volbu zobrazeného formátu provede strojvedoucí s přihlédnutím ke znění čl. 116.“;

- čl. 116 Opatření ředitele O18 č. 38/2020:
„Strojvedoucí vedoucího vozidla vlaku, který jede alespoň v části své trasy po trati, na níž je dopravní služba řízena dle předpisu pro zjednodušené řízení drážní dopravy vydaným příslušným provozovatelem dráhy (např. SŽ D3, ŽD D3 apod.), je povinen mít po celou dobu jízdy vlaku zobrazen jízdní řád ve formátu xml a být po celou dobu jízdy vlaku přihlášen na tento vlak. ...“.

V souvislosti s danou MU je důležité popsat, jaké měl strojvedoucí vlaku Os 13206 povinnosti ve vztahu k dávání zvukové návěsti „Pozor“ po odjezdu ze zastávky Zubří.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 nebyl předem informován o práci na zařízení nebo činnostech v provozované železniční dopravní cestě, protože na provozované dopravní cestě žádné práce vykonávány nebyly, viz výše uvedené a bod 3.2.1 této ZZ. Proto na trati před místem vzniku předmětné MU také nebyla umístěna v souvislosti s činností zaměstnanců SŽ (pracovní skupiny vedené mistrem tratí) žádná relevantní návěstidla, na která by měl strojvedoucí vlaku Os 13206 povinnost reagovat. Taktéž je důležité uvést, že strojvedoucí se mohl a rovněž musel věnovat i dalším činnostem souvisejícím s jízdou předmětného vlaku, přičemž sledování trati byla jednou z mnoha avšak zásadní činností, kterou musel strojvedoucí při řízení DV vykonávat.

Úsek trati před místem MU v km 9,112 byl přehledný a mistr tratí, nacházející se v prostoru vymezeném osou TK a hromadami složených větví na pracovním místě, tzn. v průjezdném průřezu TK nebo ve volném schůdném a manipulačním prostoru či v jeho těsné blízkosti, měl oblečen výstražný oděv, který za dané situace musel být ze své podstaty z kabiny strojvedoucího vedoucího DV vlaku vidět a také byl viditelný na vzdálenost 638 m, tj. po dobu 40 s jízdy vlaku Os 13206, viz bod 3.1.7 této ZZ.

Pracovníci údržby a oprav tratí podřízení mistru tratí se při práci nacházeli vpravo ve směru jízdy vlaku Os 13206 ve vzdálenosti 3,5 m až 10,5 m od osy TK, v prostoru výseku vegetace (vzrostlých keřů a stromů) a nebyli z kabiny strojvedoucího vedoucího DV vlaku viditelní z větší vzdálenosti – z tohoto důvodu je pro potřeby dané MU relevantní viditelnost pouze osoby (mistra tratí) nacházející se nejbližší k ose TK.

V této souvislosti je nezbytné také zopakovat, že i když se před místem vzniku MU jedná o přehledný úsek trati, tak z pohledu strojvedoucího jedoucího ze směru od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm, nemuselo být na větší vzdálenosti v řádech stovek metrů úplně zcela rozpoznatelné, zda se osoba (mistr tratí) v blízkosti koleje již nachází v jejím průjezdném průřezu, nebo těsně vedle něj, přičemž nelze vyloučit situaci, že osoba nacházející se v blízkosti pojížděné koleje, ale mimo její průjezdný průřez, se z nejrůznějších příčin před příjezdem vlaku ocitne v průjezdném průřezu pojížděné koleje. Také proto je důležité, aby strojvedoucí pro zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy při řízení vlaku (DV) pozoroval trať a jednal podle zjištěných skutečností tak, aby jeho jízda byla bezpečná. Pokud zjistí (zpozoruje) osobu, tzn. také osobu (mistra tratí) oděnou ve výstražném oděvu, nacházející se v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojedje, bylo pro splnění výše uvedeného mj. nezbytné varovat tuto osobu dáním zvukové návěsti „Pozor“ a upozornit ji tak na jízdu vlaku. Pokud tuto osobu zjistí (zpozoruje) v blízkosti koleje, po které jede nebo pojedje, je pro zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy z povahy drážní dopravy za stávajícího předpisového rámce upraveného vnitřním předpisem SŽ D1 nezbytné, aby strojvedoucí této osobě při pozorování trati, vedle dalších povinností strojvedoucího, věnoval patřičnou pozornost

tak, aby mohl také tuto osobu co nejdříve po jejím vstupu do průjezdného průřezu koleje mj. varovat dáním zvukové návěsti „Pozor“ a upozornit ji na jízdu vlaku.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 po odjezdu ze zastávky Zubří se za jízdy vlaku vedle dalších povinností strojvedoucího věnoval manipulaci s RDST (přípravě selektivní volby) a zapnutí „uspaného“ služebního tabletu pro načtení TJŘ Os 13206 (zapnutí a načtení TJŘ měl strojvedoucí správně provést ještě před odjezdem vlaku z výchozí dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm, viz výše). Přitom podle svého vyjádření přerušovaně sledoval trať.

Jak již bylo v této ZZ uvedeno výše, tak úsek trati před místem vzniku MU v km 9,112 byl přehledný a mistr tratí oblečený ve výstražném oděvu, nacházející se v prostoru vymezeném osou TK a hromadami složených větví na pracovním místě, tzn. v průjezdném průřezu TK nebo ve volném schůdném a manipulačním prostoru či v jeho těsné blízkosti, byl viditelný na vzdálenost 638 m, tj. po dobu posledních 40 s jízdy vlaku Os 13206 před vznikem MU. Doba potřebná pro zadání čísla vlaku a načtení TJŘ při aktivaci „uspaného“ tabletu (za situace, kdy číslo vlaku nebylo strojvedoucím zadáno) činila 20 s, resp. 3 s (za situace, kdy bylo číslo vlaku zadáno) a doba potřebná pro přípravu selektivní volby na RDST (zmáčknutí tlačítek ACA na displeji vozidlové RDST) činila cca 4 s, v součtu tedy 24 s, resp. 7 s. Dobu jízdy vlaku 40 s, kdy byl mistr tratí oblečený do výstražného oděvu z kabiny strojvedoucího viditelný, lze tak rozdělit na oněch 24 s, resp. 7 s, kdy strojvedoucí přerušovaně pozoroval trať, přičemž se vyjádřil tak, že: *„Přitom chystání křižování, kdy jsem pohledem kontroloval trať při mé činnosti se služebním tabletem, tak jsem viděl do dálky max 100 až 150 m, protože jsem hlavu nezvedl úplně nahoru. Mnou uvedená vzdálenost nebyla ovlivněna povětrnostními vlivy ani jinými vlivy, protože jsem se dál nepodíval.“*, a na zbývajících 16 s, resp. 33 s, ke kterým lze vztáhnout jeho odpověď na otázku týkající se jeho činnosti, kterým se v kabině strojvedoucího věnoval v časovém mezidobí 42 s, tedy mezi časem 8:45:54 h, kdy se přední čelo vlaku Os 13206 nacházelo na ŽP P7424, a časem vzniku MU v 8:46:56 h. Na tuto otázku odpověděl: *„K tomu nemám co více říci. Už jsem se vyjádřil v Zápisu se zaměstnancem.“*, ve kterém mj. uvedl *„... po minutě přejezdu jsem si začal chystat radiostanici a tablet na následné křižování v dopravně D3 Střítež nad Bečvou. Tento úsek trati je velmi bezpečný, protože na něm nejsou žádné přechody, či přejezdy, proto vždy volím právě tento úsek pro přípravu na křižování. Několikrát jsem při této činnosti pohledem zkontroloval trať před sebou a ta byla prázdná. Žádnou překážku, či osobu jsem nezaregistroval. Ve chvíli, kdy jsem zjistil, se kterým vlakem křižuji, jsem zvedl oči a před sebou na velmi krátkou vzdálenost jsem v mnou pojižděné koleji uviděl člověka ve výstražném oděvu. ...“*, viz bod 3.1.9 této ZZ.

Lze tak shrnout, že strojvedoucí vlaku Os 13206 při jízdě vlaku – při pozorování trati ze vzdálenosti 638 m, tzn. po dobu posledních 40 s jízdy vlaku, před místem vzniku MU, nezjistil (nezpozoroval) mistra tratí, ačkoli se mistr tratí nacházel v místě, kde byl z kabiny strojvedoucího viditelný, což mělo za následek, že strojvedoucí vlaku Os 13206 nedal ani jedenkrát zvukovou návěst „Pozor“, kterou by mistra tratí nacházejícího se:

- v průjezdném průřezu TK nebo
- ve volném schůdném a manipulačním prostoru či v jeho těsné blízkosti – v prostoru vymezeném osou TK a hromadami složených větví na pracovním místě, kde byl z kabiny strojvedoucího vedoucího DV viditelný na vzdálenost 638 m, a který do průjezdného průřezu TK znovu vstoupil nejpozději 4,2 s před vznikem MU, kdy přední čelo vlaku jedoucího rychlostí $59 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ se nacházelo ve vzdálenosti 68,83 m,

varoval a upozornil ho tak na jízdu vlaku (DI vycházela z předpokladu, že strojvedoucí vlaku Os 13206 nejednal s úmyslem nedat danou zvukovou návěst).

Zjištění:

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravce ČD, jako **příspěvající faktor** MU související s činností strojvedoucího vlaku Os 13206:

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Doprovce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,“;
- § 35 odst. 1 písm. 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,“;
- čl. 25 odst. 9 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Za správný výkon dopravní služby odpovídá každý zaměstnanec osobně a je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“;
- čl. 25 odst. 11 vnitřního předpisu SŽ D1:
„Každý zaměstnanec musí dbát na důsledné dodržování ustanovení předpisu pro provozování dráhy a na bezpečnost při provozování dráhy a drážní dopravy, která má přednost před všemi ostatními činnostmi. ...“;
- čl. 129 odst. 3 písm. b) vnitřního předpisu SŽ D1:
„K varování osob musí strojvedoucí dát návěst **Pozor** zpozoruje-li, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojedje, se nacházejí osoby,“.
V případě této konkrétní MU je nutné dát výše uvedené ustanovení do souvislosti s definičním:
 - čl. 129 odst. 1) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Návěst **Pozor** (jeden dlouhý zvuk lokomotivní houkačkou nebo píšťalkou) upozorňuje osoby na pohyb vozidel.“;
 - čl. 129 odst. 2) vnitřního předpisu SŽ D1:
„Tato návěst může být dávana opakovaně.“;
- čl. 31 písm. d) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je zejména povinna sledovat za jízdy vlaku ... trať a kolejiště ... a řídit se návěstmi a nařízenými pokyny,“;
- čl. 121 vnitřního předpisu ČD V 2:
„Za jízdy je lokomotivní četa povinna sledovat trať či kolejiště před vozidlem, ... a plnit ustanovení předpisů tak, aby jízda byla bezpečná. ...“;
- čl. 122 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2:
„Lokomotivní četa je za jízdy zejména povinna: vést vlak tak, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu a pokud možno byl dodržen jízdní řád,“.

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

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

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

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

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

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 DV, 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 DV, 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 DV 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 DV 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 DV, 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 DV, 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. 260/2023 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb., a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

DI se při šetření lidského faktoru snažila posoudit vlivy, které mohly na zúčastněné osoby působit a mohly mít případně vliv na vznik předmětné MU. DI se v rámci šetření lidských a individuálních vlastností zabývala rovněž odbornou způsobilostí na MU zúčastněných osob, zejména pak mistra tratí a strojvedoucího vlaku Os 13206. Nicméně mistr tratí utrpěl újmu na zdraví s následkem smrti, takže nebylo možné provést posouzení všech vlivů, které mohly mít případný vliv na vznik MU, vč. případných faktorů, viz bod 2.3 této ZZ.

Provozovatel dráhy byl mj. povinen zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé.

Mistr tratí pracoval v předmětné funkci od roku 2016 nepřetržitě až do vzniku MU. Měl odbornou způsobilost pro tuto pracovní činnost a poslední odbornou zkoušku vykonal dne 6. 12. 2023, přičemž její platnost byla na 5 let a jejím rozsahem byla mj. ověřena znalost také vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ Bp1 a SŽ Bp2.

Mistr tratí se rovněž podroboval pravidelným lékařským prohlídkám a byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý pro výkon své pracovní funkce, a to bez jakéhokoliv omezení. Z dostupných podkladů lze konstatovat, že DI u mistra tratí nezjistila vliv jeho osobní situace a působení fyzického a psychického stresu na vznik předmětné MU, nicméně další skutečnosti jsou uvedeny v následujícím bodu této ZZ.

Pracovníci údržby a oprav tratí, kteří byli svědky dané MU, byli odborně způsobilí pro práci ve svých funkcích a rovněž se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 260/2023 Sb., resp. vyhlášky č. 101/1995 Sb., a byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí pro výkon své funkce.

Předmětná MU úzce souvisí s lidským faktorem, kdy splnění základní povinnosti, kterou je, že všechny osoby, tzn. také zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ, v prostorách SŽ a na dráze provozované SŽ byly 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, přičemž splnění výše uvedeného závisí často pouze na těchto osobách. Obecně lze poté říci, že člověk je klíčovou složkou dopravního systému, nicméně je i složkou nejvíce chybující.

Jak již DI v minulosti konstatovala, dopravní systém bude směrem k chování (jednání) člověka bezpečný [bez incidentů (nehod)] pouze tehdy, pokud bude konstruován tak, že i když člověk udělá chybu, tak systém bude schopen tuto chybu korigovat a k incidentu (nehodě) nedojde. V této věci je vhodné na tomto místě znovu uvést, že z lidské podstaty člověk chyby dělá a dělat bude. Jedná se o chyby záměrné (vědomé) a chyby nezáměrné (nevědomé).

Z hlediska lidského faktoru je k činnosti mistra tratí vhodné v souvislosti s předmětnou MU znovu uvést, že:

- TK v místě vzniku MU byla vedena na náspu v přímém směru. Z místa MU bylo možné pohledem ve směru k zastávce Zubří přehlédnout TK na vzdálenost větší než 500 m, viz Obr. č. 4 této ZZ;
- místo, kde zaměstnanci SŽ (3 pracovníci údržby a oprav tratí, na které dohlížel mistr tratí) vykonávali činnost, tedy kde prováděli ořez křovin a větví, se nacházelo vpravo ve směru jízdy vlaku Os 13206 ve vzdálenosti 3,5 m až 10,5 m od osy TK a jeho šířka byla cca 10 m;
- v místě MU byl silný hluk způsobený projíždějícími silničními vozidly jedoucími po souběžné s pozemní komunikaci – silnici I/35;
- mistr tratí byl s plánem prací seznámen den předem, tj. 4. 3. 2024 vedoucím provozního střediska Valašské Meziříčí, kdy 5. 3. 2024 byl plán prací potvrzen a před započítím prací byli pracovníci údržby a oprav tratí řádně poučeni mistrem tratí o bezpečnosti při provádění prací, přičemž jim bylo řečeno, že se mají pohybovat mimo hranice volného schůdného a manipulačního prostoru,

tzn. 3 a více metrů od osy TK, a budou mistrem tratí také upozornění s časovým předstihem o průjezdu vlaků kolem pracovního místa;

- mistr tratí pomocí mobilního telefonu vyhledal vlak jedoucí kolem pracovního místa a informoval členy pracovní skupiny o tom, že prvním vlakem jedoucím kolem pracovního místa bude vlak Os 13206 od Rožnova pod Radhoštěm.

Na základě podkladů k předmětné MU a výše uvedenému má DI za to, že mistr tratí před vznikem MU vůči jemu podřízeným zaměstnancům vykonával svou činnost zodpovědně, kdy podřízeným pracovníkům údržby a oprav tratí stanovoval a ukládal pracovní úkony a následně také organizoval, řídil a kontroloval jejich práci. Rovněž v průběhu směny dbal na jejich bezpečnost.

Aby takto uvedené úkony mohl co nejlépe vykonávat, tak musel před vznikem MU zaujmout vhodné postavení v terénu odkud by měl náležitý přehled:

- o dění na místě, kde pracovníci údržby a oprav tratí vykonávali činnost a
- o jízdě vlaků na TK mezi dopravami D3 Rožnov pod Radhoštěm a Střítež nad Bečvou.

Patrně z těchto důvodů se mistr tratí rozhodl, že při provádění prací zaujme pozici v prostoru na železničním svršku – v průjezdném průřezu TK nebo ve volném schůdném a manipulačním prostoru (jednalo se o vyvýšené místo, ze kterého byl dobrý rozhled na trať i na pracovní místo), a to i přesto, že ve směru od dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm předpokládal jízdu vlaku Os 13206, kdy o této skutečnosti informoval ostatní členy pracovní skupiny.

Co vedlo mistra tratí k tomu, že se před vznikem MU dostal svým tělem až do průjezdného průřezu TK, se DI nepodařilo zjistit. Nicméně je zřejmé, že v době vzniku MU stál zády k příjíždějícímu vlaku. Na základě dostupných podkladů lze vyloučit, že by mistr tratí takto jednal úmyslně. Lze předpokládat, že mistr tratí předmětný vlak vůbec neregistroval a v daný okamžik se věnoval blíže nezjištěné činnosti.

V případě této MU je z hlediska lidských vlastností jednoznačně zásadní problematika pozornosti. Nahlédneme-li ve zkratce do odborné literatury, tak například v knize *Dopravní psychologie pro praxi* lze nalézt na straně č. 46 text „... *Pozornost je kognitivní funkcí umožňující vnímajícímu jedinci z okolního prostředí vybírat pouze určité podněty, resp. informace, které se jeví v daný okamžik jako významné, a ostatní umožňuje ignorovat. Tato funkce vyvstává především v situacích informačně náročných, kde je jejich správný výběr a zpracování nutnou podmínkou následného rozhodování a jednání. ...*“, na straně č. 47 text „... *Ať na úrovni vědomé, či bez jasného uvědomění, pozornost tedy vždy vybírá, jakému výseku skutečnosti, v tomto případě dopravního prostředí se všemi souvisejícími aspekty, budou věnovány naše kapacity. Základní vlastností pozornosti je tedy selektivita, schopnost z podnětově bohatého prostředí vyčlenit jeden jev, který se stává figurou, a zbylé se stávají pozadím. ...*“. Na straně č. 50 lze poté nalézt tezi, že „... *Jak uvádí Janoušek, Hoskovec a Štikar (1993), nepozornost ... je zpravidla pozornost odvedená jinam, k vnějším podnětům nebo k vnitřnímu prožívání. ...*“ (zdroj: Šucha, Matuš et al. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Vyd. 1. Praha: Grada Publishing, 2013. 216 s. Psyché. ISBN 978-80-247-4113-0).

Je zřejmé, že v blíže neurčitelné době, viz body 3.1.9 a 4.1.1 této ZZ, před vznikem předmětné MU mistr tratí vstoupil do provozované dopravní cesty a zdržoval se v ní bez řádného soustředění se na drážní provoz a nevěnoval pozornost příjíždějícímu vlaku Os 13206. Vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ Bp1 přitom něco takového výslovně

zakazuje. Obdobně poté nařízení vlády č. 168/2002 Sb. ve své příloze č. 4 ukládá zaměstnavateli povinnost zajistit, aby zaměstnanec vstupoval, pohyboval se a pracoval v kolejišti jen za účelem výkonu práce, a to se zvýšenou pozorností na provoz.

Je nanejvýš pravděpodobné, že pozornost mistra tratí byla před vznikem MU odvedena k nezjištěným vnějším podnětům nesouvisejícím s provozem vlaků nebo k vnitřnímu prožívání. Jízdu vlaků na trati tak v určitý okamžik odsunul ve svém vnímání do pozadí a nezabýval se jí (případně se jí zabýval pouze okrajově). Pokud by za této situace byla opětovně upoutána jeho pozornost na jízdu vlaků, např. zvukovou návěstí „Pozor“, tak by s největší pravděpodobností na přijíždějící vlak adekvátně reagoval a ustoupil mimo průjezdný průřez koleje (pokud by v průjezdném průřezu nechtěl zůstat úmyslně). V době vzniku MU mohl mistr tratí využít ke zjištění jízdy vlaku Os 13206 pouze sluchové vnímání, protože byl k přijíždějícímu vlaku otočený zády. Ovšem hluk přijíždějícího vlaku nemusel být ve svém důsledku vůbec výrazný (patrný). Toto bylo umocněno hlukem způsobeným projíždějícími silničními vozidly jedoucími po souběžné pozemní komunikaci – silnici I/35, který na místě MU ze své podstaty panoval, i když není možné zpětně určit jeho velikost v daném konkrétním čase. Lze tak uzavřít, že pozornost mistra tratí nebyla opětovně upoutána ani hlukem přijíždějícího vlaku, a to za situace, kdy před vznikem předmětné MU strojvedoucí vlaku Os 13206 nedával návěst „Pozor“.

Dopravce byl mj. povinen zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé, tzn. také aby DV na dráze celostátní a regionální řídily osoby, které mají platnou licenci strojvedoucího a platné osvědčení strojvedoucího.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 byl držitelem platné licence strojvedoucího a platného osvědčení strojvedoucího. Rovněž měl u dopravce ČD dostatečně dlouhou praxi v řádech let (v roce 2010 získal „Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla“, přičemž byl u dopravce ČD zaměstnán od roku 1989).

Strojvedoucí vlaku Os 13206 byl odborně způsobilý pro pracovní funkci, kterou zastával, přičemž se neprokázalo, že by délka jeho praxe, zkušenosti a znalosti měly vliv na vznik předmětné MU.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 se rovněž podroboval pravidelným lékařským prohlídkám a byl v době vzniku MU zdravotně způsobilý pro výkon své pracovní funkce, nicméně s podmínkou používání brýlí nebo čoček (v době vzniku MU používal brýle). Z dostupných podkladů lze konstatovat, že DI u strojvedoucího vlaku Os 13206 nezjistila vliv jeho osobní situace a působení fyzického a psychického stresu na vznik předmětné MU, nicméně další skutečnosti jsou uvedeny v následujícím bodu této ZZ.

Je zřejmé, že pozornost strojvedoucího vlaku Os 13206 při pozorování trati byla před vznikem předmětné MU narušena nebo zcela odvedena k jiným podnětům, protože při řízení vlaku Os 13206 vykonával další činnosti – byť manipulace se služebním tabletem měla být realizována před odjezdem vlaku z výchozí dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm a ne za jízdy vlaku. Situaci na trati tak v určitý okamžik odsunul ve svém vnímání do pozadí a buď se jí zabýval pouze okrajově pozorováním trati na vzdálenost 100 až 150 m, nebo vůbec. Pokud by za této situace byla opětovně upoutána jeho pozornost, tak se dá předpokládat, že by na přítomnost mistra tratí v průjezdném průřezu koleje nebo ve volném schůdném a manipulačním prostoru reagoval a dal by návěst „Pozor“.

Dále je v tomto případě důležité i samotné zrakové vnímání strojvedoucího vlaku Os 13206, protože obecně se dá říci, že strojvedoucí za jízdy získává ze svého okolí

nejvíc informací právě zrakem. Je také známo, že přestože oko člověka může zachytit velké množství informací, tak ne všechny se dostanou do jeho vědomí. Důležité je i jejich náležitě zpracování. Samotné vnímání člověka je poté složitý proces, ke kterému existuje rozsáhlá teorie a podléhá i určitým zákonitostem, nicméně toto přesahuje rozsah této ZZ. Pokud se strojvedoucí vlaku Os 13206 před vznikem MU přerušovaně díval na trať, tak je možné, že oblast místa MU byla pouze v jeho periferním zorném poli, které opět podléhá určitým obecným zákonitostem (periferní vidění hůře rozlišuje barvy a detaily předmětů atd.). Je také možné, že jeho bezděčná (pasivní) pozornost mohla být za dané situace upoutána pohybujícími se a měnícími se podněty ze souběžné pozemní komunikace, ale již nebyla upoutána nápadným (výrazným) podnětem, který lze spatřovat v osobě – mistrovi tratí oděnému do výstražného oranžového oblečení viditelného na vzdálenost 638 m, viz následující bod 4.3.2 této ZZ. Na základě dostupných podkladů nicméně lze patrně vyloučit, že by strojvedoucí vlaku Os 13206 takto jednal úmyslně.

4.3.2 Pracovní faktory

DI se v souvislosti s šetřením pracovních faktorů zabývala rovněž systémem organizace pracovní doby na MU zúčastněných osob v souvislosti s možným vlivem únavy na jejich jednání.

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku předmětné MU jsou v této ZZ podrobně analyzovány pouze výkony práce (směny) odpracované na MU zúčastněným mistrem tratí a strojvedoucím vlaku Os 13206 v únoru a březnu 2024, a to do vzniku dané MU.

Z analyzovaných výkonů práce (směn) mistra tratí je patrné, že:

- měl rovnoměrně rozloženou pracovní dobu (37,5 h) v pětidenním pracovním týdnu od 6:00 h do 14:00 h, přičemž výkony práce (směny) ve dnech 26. až 29. 2. a 1. 3. 2024 ukončil v rámci přesčasové práce v 16:00 h.

Z analyzovaných výkonů práce (směn) strojvedoucího vlaku Os 13206 je patrné, že:

- délka stanovené týdenní pracovní doby strojvedoucího, ve spojení s platnou kolektivní smlouvou, činila 36 h týdně v nepřetržitém pracovním režimu;
- během února 2024 odpracoval 17 směn a u 9 z nich byla konána práce mezi 22. a 6. hodinou (různé délky);
- během března 2024 odpracoval:
 - část směny z 29. 2. na 1. 3., kdy vykonával mj. práci mezi 24. a 6. hodinou,
 - výkon práce (směnu) předcházející výkonu práce (směně), při které došlo ke vzniku MU, započal [začala běžet pracovní doba (pracovní čas)] dne 4. 3. 2024 v 11:02 h ve Valašském Meziříčí. Tento výkon práce (směnu) ukončil v ten samý den v 19:07 h [byla ukončena pracovní doba (pracovní čas)] ve Valašském Meziříčí,
 - výkon práce (směnu), při které došlo ke vzniku MU, započal [začala běžet pracovní doba (pracovní čas)] dne 5. 3. 2024 v 6:44 h ve Valašském Meziříčí. Z Valašského Meziříčí strojvedoucí vlaku Os 13206 řídil HDV vlaku Os 3905 do Rožnova pod Radhoštěm, odkud měl pokračovat na vlaku Os 13206 zpět do Valašského Meziříčí, kam však z důvodu vzniku MU již nedorazil;
 - mezi výkony práce (směnami) byla ve sledovaném období vždy dodržena minimální délka nepřetržitého odpočinku stanovená právními předpisy.

Nepřetržitý odpočinek mezi výkonem práce (směnou), kdy došlo ke vzniku MU, a výkonem práce (směnou) předcházejícím byl v délce 11 h a 37 min;

- o k MU došlo v denní době, a to po 2 h a 2 min od začátku výkonu práce (směny).

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní dobou jak mistra tratí, tak strojvedoucího vlaku Os 13206.

Vzhledem ke skutečnosti, že strojvedoucí vlaku Os 13206 byl odborně a zdravotně způsobilý, přičemž nebylo zjištěno, že by trpěl onemocněním nebo požil léky, případně jiné látky ovlivňující pozornost, měl být schopen si uvědomit a vyhodnotit svůj momentální stav (psychickou nebo fyzickou únavu) a na základě toho jednat, tedy přijmout opatření k zajištění bezpečnosti.

Lze tedy i v návaznosti na skutečnosti uvedené v předchozím bodu 4.3.1 této ZZ jednoznačně konstatovat, že strojvedoucí vlaku Os 13206 v době vzniku předmětné MU nevyhodnotil, že by jeho momentální stav mohl mít vliv na řádný výkon práce, a proto neučinil v tomto směru žádné opatření. Rovněž si ani následně na psychickou nebo fyzickou únavu nestěžoval.

Jeho chování bylo ovlivněno nevědomou chybou (omylem), kdy dílčí nebo úplné odvedení jeho pozornosti, vedlo k tomu, že se strojvedoucí vlaku Os 13206 plně **nevěnoval** pozorování (sledování) trati, což mělo za následek to, že včas nevyhodnotil přítomnost mistra tratí v průjezdném průřezu TK nebo v jeho blízkosti (DI vycházela z předpokladu, že strojvedoucí vlaku Os 13206 nejednal s úmyslem vzniku MU), viz body 4.1.1 a 4.3.1 této ZZ.

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo 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

Při šetření byla rovněž analyzována kontrolní činnost vykonaná zaměstnavatelem SŽ u mistra tratí a zaměstnavatelem ČD u strojvedoucího vlaku Os 13206.

Mistr tratí byl v letech 2023 a 2024 (do vzniku MU) podroben pěti kontrolám, při kterých nebyly zjištěny nedostatky.

Strojvedoucí vlaku Os 13206 byl v roce 2023 a 2024 (do vzniku MU) kontrolován pouze jednou, kdy zjištěné nedostatky nesouvisely s jeho činností.

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

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

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

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

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

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

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

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

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

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

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

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu DV 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 v období od 1. 1. 2017 do doby vzniku předmětné MU šetřila na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem **8** MU, kdy došlo ke střetu vlaku s osobou vykonávající činnosti při provozování dráhy **vně** provozované dopravní cesty. Následkem těchto MU bylo usmrceno **8** osob, vznikla újma na zdraví u **3** osob a celková škoda ve výši **31 609** Kč.

V uvedeném období DI šetřila 2 níže uvedené **obdobné** MU:

- ze dne 6. 9. 2017, kdy došlo mezi žst. [Jaroměř a Česká Skalice](#) v km 9,171 ke střetu vlaku R 925 se zaměstnancem externí společnosti pracujícím v blízkosti traťové koleje. Bezprostřední příčinou MU byl nedovolený vstup zaměstnance externí společnosti do průjezdného průřezu nevyložené traťové koleje v době jízdy vlaku. Zásadní příčinou MU byla nepozornost zaměstnance externí společnosti při vzdálení se z určeného pracovního místa za účelem telefonického hovoru;
- ze dne 18. 6. 2020, kdy došlo mezi žst. [Lysá nad Labem – Čelákovice](#) v km 3,645 ke střetu vlaku Os 9143 nebo Os 9419 se zaměstnancem externí společnosti (bezpečnostní hlídkou) střežící pracovní místo nacházející se v neprovozované vyloučené traťové koleji č. 1 Odbočka Káraný – Lysá nad Labem. Bezprostřední příčinou MU byl nedovolený vstup zaměstnance vykonávajícího činnost bezpečnostní hlídky do průjezdného průřezu provozované traťové koleje v době jízdy vlaku Os 9143 nebo Os 9419.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčina:

- nezajištění vlastní bezpečnosti mistrem tratí při vstupu a pobytu v průjezdném průřezu traťové koleje v době jízdy vlaku Os 13206.

Přispívající faktor:

- nevarování mistra tratí nacházejícího se v průjezdném průřezu traťové koleje nebo ve volném schůdném a manipulačním prostoru či v jeho těsné blízkosti, který do průjezdného průřezu traťové koleje znovu vstoupil nejpozději před vznikem mimořádné události, zvukovou návěstí „Pozor“ danou osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 13206, zapříčiněné nezjištěním (nezpozorováním) mistra tratí osobou řídící drážní vozidlo, ačkoli se mistr tratí nacházel v místě, kde byl z kabiny osoby řídící drážní vozidlo zjištělný.

Systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

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

Causal factor:

- failure to ensure own safety by the track foreman at entrance and stay in structure gauge of the track line at the time while the the regional passenger train No. 13206 was moving.

Contributing factor:

- the train driver of the regional passenger train No. 13206 did not warn by warning signal „Attention“ the track foreman who was situated in structure gauge of the track line or in walking and handling clearance or nearness and who entered to the structure gauge before the occurrence, because the train driver did not see the

track foreman although the track foreman was located in place where he was detectable from cab of the train driver.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- prokazatelně seznámil s příčinami a okolnostmi vzniku této MU všechny zaměstnance SŽ, Správy tratí Olomouc a Správy tratí Ostrava prostřednictvím Elektronické knihy normálie;
- vydal Poučný list ředitele Oblastního ředitelství Ostrava č. 1/2024, č. j. 81987/2024-SŽ-GŘ-O10 a prokazatelně s ním seznámil všechny zaměstnance úseku řízení prostřednictvím e-learningu.

Dopravce ČD vydal po vzniku MU následující opatření:

- na pravidelné měsíční poradě strojvedoucích instruktorů byly projednány příčiny, okolnosti vzniku předmětné MU a odpovědnosti za její vznik, včetně zadání pokynů vedoucích k předcházení vzniku podobných MU;
- vůči strojvedoucímu vlaku Os 13206 byl za porušení právních předpisů a vnitřních předpisů mimo příčinnou souvislost s MU uplatněn postup dle zákona č. 262/2006 Sb.

Measures taken since the occurrence

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

- demonstrably familiarized all employees of Administrations of tracks Olomouc and Ostrava with causes and circumstances of the occurrence by Electronic book of normality;
- published Instructive sheet of director of Regional directorate Ostrava No. 1/2024, reference number 81987/2024-SŽ-GŘ-O10 and demonstrably familiarized all employees of traffic control by e-learning with its.

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

- it were discussed causes, circumstances and responsibility of the occurrence including issuing instructions for prevention similar occurrence at regular month meeting of instructors of train drivers;
- it was used procedure according to Act No. 262/2006 Coll. against to driver of the regional passenger train No. 13206 for violations law and internal regulations out of cause connection with the occurrence.

5.3 Doplnující zjištění

U dopravce ČD:

- strojvedoucí vlaku Os 13206:
 - před odjezdem vlaku z výchozí stanice – dopravní D3 Rožnov pod Radhoštěm nezadal do RR stanovený údaj o vlaku – číslo vlaku 13206;
 - od uvedení vlaku Os 13206 do pohybu v dopravně D3 Rožnov pod Radhoštěm do doby krátce před vznikem MU nevedl vlak podle stanoveného jízdního řádu;
 - při jízdě mezi dopravnou D3 Rožnov pod Radhoštěm a zastávkou Zubří nerespektoval návěst „Pískejte“ návěstěnou výstražným kolíkem umístěným v km 11,253 před ŽP P7425.

Additional observations

At the railway undertaking ČD:

- the train driver of the regional passenger train No. 13206:
 - he did not enter data (number of the train) to registering speedometer before departure of the regional passenger train No. 13206 from Rožnov pod Radhoštěm operating control point;
 - he did not drive the regional passenger train No. 13206 according to time table from departure at Rožnov pod Radhoštěm operating control point until time before the occurrence;
 - he did not respect the warning signal „Whistle“ before the level crossing No. P7425 at km 11,253 between Rožnov pod Radhoštěm operating control point and Zubří railway stop.
 -

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

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

Dražnímu úřadu:

- v rámci své činnosti jako národního bezpečnostního orgánu přijmout opatření, které zajistí, aby osobě řídící drážní vozidlo na dráze železniční (vyjma dráhy speciální) byla stanovena povinnost dát zvukovou návěst „Pozor“ nejen v situaci, kdy upozoruje, že v průjezdném průřezu koleje, po které jede nebo pojedje, se nachází osoba, ale také v situaci, kdy upozoruje osobu nacházející se v bezprostřední blízkosti koleje, po které jede nebo pojedje [netýká se např. osob nacházejících se ve vzdálenostech větší než 2,5 m od osy pojížděné koleje na nástupišti (v bezpečném prostoru vyznačeném žlutou čarou)].

SAFETY RECOMMENDATIONS

Addressed to the Czech National Safety Authority (NSA):

- as part of its activities as a national safety authority to accept a measure which ensures that for train drivers at railways (with exception of metro) will be determine obligation to give the warning signal „Attention“ not only in situation when he notices a person in the structure gauge of track where he is driving or will drive but also in situation when he notices a person in immediate nearness of track where he is driving or will drive [it does not relate a person who is situated in distance more than 2.5 metres from track centre-line on platform (in safe area which is marked by yellow line)].

V Ostravě dne 25. února 2025

Ing. Adrian Kufa v. r.
inspektor
Územní inspektorát Ostrava

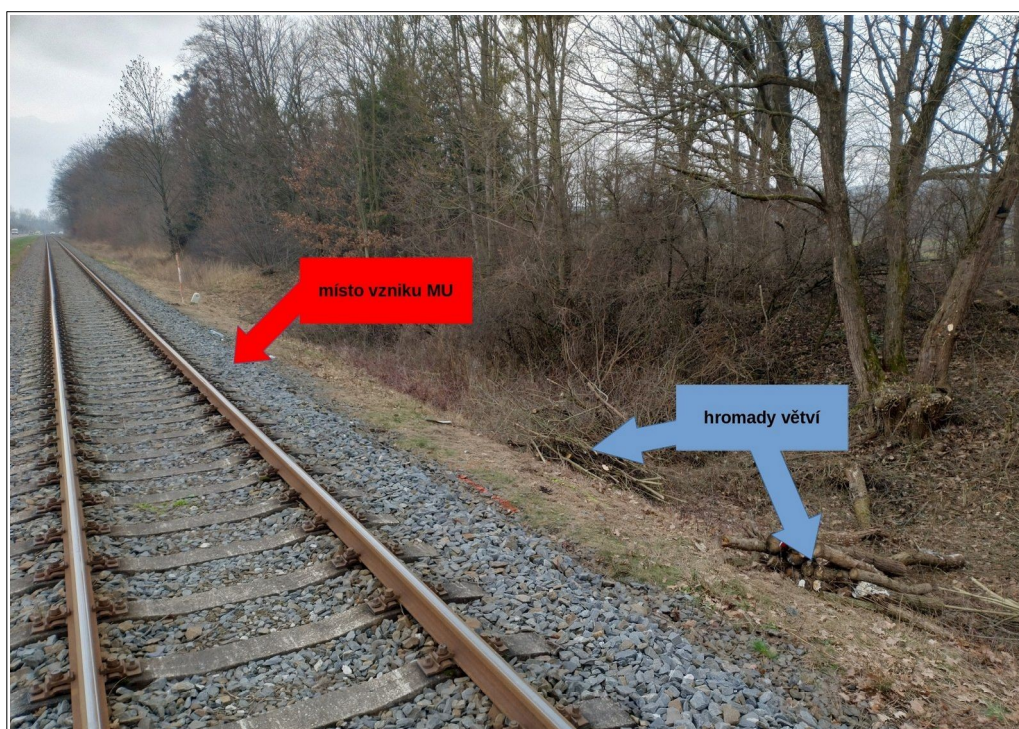
Ing. Petr Maikranz v. r.
vedoucí
Územního inspektorátu Ostrava

PŘÍLOHY



Obr. č. 2: Pohled na poškození čela HDV 814.052-7 po vzniku MU.

Zdroj: DI



Obr. č. 3: Pohled na pracovní místo vpravo od TK.

Zdroj: DI



Obr. č. 4: Pohled od pracovního místa, a to z volného schůdného a manipulačního prostoru, směrem k zastávce Zubří.

Zdroj: DI