



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Nezajištěná jízda vlaku Os 23121 po nesprávně postavené vlakové cestě a jeho následné vykolejení v železniční stanici Štramberk

Pondělí, 14. června 2021

Accident and incident investigation report

Unsecured movement of the regional passenger train No. 23121 on an incorrect train route and consequent derailment at Štramberk station

Monday, 14th June 2021

č. j.: 6-1656/2021/DI



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

1 SHRnutí



Zdroj: Dražní inspekce

Vznik události: 14. 6. 2021, 22:39 h.

Popis události: nezajištěná jízda vlaku Os 23121 po nesprávně postavené vlakové cestě, následovaná vidlicovou jízdou na výhybce č. 18 a poté vykolejením vlaku.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie regionální, Sedlnice – Veřovice, železniční stanice Štramberk, hlavní (vjezdové) návěstidlo S, km 20,346.
Místo začátku vidlicové jízdy bylo na veřovickém zhlaví železniční stanice Štramberk, ve výhybce č. 18, v km 19,775, místo vykolejení se nacházelo taktéž ve výhybce č. 18, v km 19,771.

Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 23121).

Následky: bez újmy na zdraví osob;
celková škoda 32 681 Kč.

Bezprostřední příčina:

- dovolení vjezdu vlaku Os 23121 do železniční stanice Štramberk po nesprávně postavené vlakové cestě, kdy výhybka č. 18 nebyla ve správné poloze pro danou vlakovou cestu v důsledku neprovedení předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů spočívajících v nepřezkoušení správného přestavení výhybky č. 18 do polohy pro jízdu vlaku Os 23121.

Přispívající faktor mimořádné události nebyl zjištěn.

Systemová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Date and time: 14th June 2021, 22:39 (20:39 GMT).
- Occurrence type: train derailment.
- Description: unsecured movement of the regional passenger train No. 23121 on an incorrect train route and consequent derailment.
- Type of train: the regional passenger train No. 23121.
- Location: Štramberk station, main (entrance) signal device S, km 20,346.
Place of beginning of the unsecured movement was at switch No. 18, km 19,775; place of the derailment was at switch No. 18, km 19,771.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 23121).
- Consequences: 0 fatality, 0 injury;
total damage CZK 32 681,-
- Causal factor:
- permission of entry for the regional passenger train No. 23121 to Štramberk station on an incorrect train route, when the switch No. 18 was not in the correct position for the given train route due to failure to perform the prescribed transport operations and work procedures consisting in failure to test the correct adjustment of the switch No. 18 to the position for movement of the train No. 23121.
- Contributing factor: none.
- Systemic factor: none.
- Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	10
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	10
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	10
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	10
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	10
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	10
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	10
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	11
2.9 Interakce se soudními orgány.....	11
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	11
3 POPIS UDÁLOSTI.....	11
3.1 Popis a základní informace.....	11
3.1.1 Popis typu události.....	11
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	11
3.1.3 Popis místa události.....	11
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	20
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	20
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	20
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	21
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	23
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	25
3.2 Faktický popis události.....	37
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	37
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	39
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	40
4.1 Úlohy a povinnosti.....	40
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	40
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	47
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	47
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	48
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	48
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	48
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	48
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	48
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	48

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	48
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	51
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	52
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	52
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	52
4.3 Lidské faktory.....	52
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	52
4.3.2 Pracovní faktory.....	52
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	53
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	53
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	53
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	53
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	53
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	53
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	53
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	53
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	53
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	53
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	54
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	54
5 ZÁVĚRY.....	54
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	54
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	54
5.3 Doplnující zjištění.....	55
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	56
PŘÍLOHY.....	58

Seznam použitých zkratk a symbolů

CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo/vozidla
EDD	Elektronický dopravní deník
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
OŘ	Oblastní ředitelství
OZOV	odpovědný zástupce objednavatele výluky
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RDST	radiostanice
ROV	Rozkaz o výluce
RR	registrační rychloměr
RZZ	reléové zabezpečovacího zařízení
SK	staniční kolej/koleje
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
VR	výlukový rozkaz
ZDD	Základní dopravní dokumentace
Zpráva	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZ	zabezpečovací zařízení
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění platném v době vzniku MU
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku MU
předpis SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis“, ve znění platném v době vzniku MU
předpis SŽDC T100	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení“, ve znění platném v době vzniku MU
předpis SŽDC (ČSD) T121	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „SŽDC (ČSD) T 121 ÚDRŽBA VENKOVNÍHO ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ“, ve znění platném v době vzniku MU
předpis SŽDC (ČD) Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ, „PŘEDPIS PRO OBSLUHU STANIČNÍCH A TRAŤOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ“, ve znění platném v době vzniku MU
SŘ žst. Štramberk	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „Rozkaz ředitele k ZDD č. 1/2021 ke SŘ ŽST ŠTRAMBERK“, ve znění platném v době vzniku MU
ROV 25004	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽ „ROZKAZ O VÝLUCE č. 25004, Oprava přestavníků a náhrada kolejových obvodů za počítače náprav v ŽST Štramberk.“, ve znění platném v době vzniku MU

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 15. 6. 2021.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její souslednosti a dopadů MU na provozovatele dráhy a dopravce a oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

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

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 pořízené po zahájení šetření. V průběhu šetření MU si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD.

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, vč. zúčastněného HDV a infrastruktury dráhy;
- účast na komisionální prohlídce při MU poškozeného HDV;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného HDV;
- analýza důkazů a informací pořízených při šetření MU, resp. vyžádaných od provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD;

- analýza vysvětlení na MU zúčastněných zaměstnanců a svědků podaných zaměstnavateli 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: vykolejení DV.

Skupina MU: incident.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 14. 6. 2021.

Čas: 22:39 h.

Místo: dráha železniční, kategorie regionální, žst. Štramberk, vjezdové návěstidlo S, km 20,346.

Místo začátku vidlicové jízdy bylo na veřovickém zhlaví žst. Štramberk, ve výhybce č. 18, v km 19,775, místo vykolejení se nacházelo také ve výhybce č. 18, v km 19,771.

GPS souřadnice: 49.5781450N, 18.1332650E (místo nezajištěné jízdy vlaku Os 23121 za vjezdové návěstidlo S);
49.5824797N, 18.1313928E (místo vykolejení vlaku Os 23121).

3.1.3 Popis místa události

Dopravná (žst.) Štramberk leží na jednokolejné dráze železniční, kategorie regionální, Sedlnice – Veřovice. SK žst. Štramberk, vč. přilehlých mezistaničních úseků nejsou elektrizovány.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU.

Zdroj: DI s využitím mapového podkladu www.mapy.cz

Ohledání místa MU bylo provedeno ve směru proti jízdě vlaku Os 23121, a to ze SK č. 5 a 3, přes místo konečného postavení HDV CZ-ČD 95 54 5 811 476-1 (dále jen 811.476-1), nacházejícího se předním čelem v km 19,759, po úroveň hlavního (vjezdového) návestidla (dále jen vjezdové návestidlo) S v km 20,346 a poté směrem zpět k výpravní budově žst. Štramberk a v DK předmětné žst.

Ohledáním místa MU bylo zjištěno (výhybky jsou v celé Zprávě popisovány od jejich začátku, tzn. ve směru proti hrotům jazyků):

Stav infrastruktury:

- místem vzniku MU – nezajištěné jízdy vlaku Os 23121 bylo vjezdové návestidlo S nacházející se v km 20,346 vpravo přímo u TK Štramberk – Veřovice. Místem začátku vidlicové jízdy bylo veřovické zhlaví žst. Štramberk, úroveň hrotů jazyků výhybky č. 18 v km 19,775, místem vykolejení vlaku (bod „0“) byla výhybka č. 18, km 19,771;
- od 14. 6. 2021 (7:30 h), tzn. také v době vzniku MU, se v žst. Štramberk konala výluka SZZ dle ROV 25004, etapa A, A1, mající vliv na obsluhu a činnost SZZ. Předmětem výluky byla náhrada jednofázových elektromotorických přestavníků výhybek a výkolejek za třífázové a náhrada kolejových obvodů s izolovanými styky za kolejové úseky s počítači náprav. V rámci výluky mj.:
 - bylo vypnuto TZZ mezi žst. Štramberk a Veřovice,
 - byla vypnuta činnost kolejových obvodů a elektromotorických přestavníků výhybek a výkolejek v žst. Štramberk a na dráze-vlečce č. 6123 „KOTOUČ ŠTRAMBERK“ (dále jen vlečka „KOTOUČ ŠTRAMBERK“ nebo vlečka č. 6123) v žst. Štramberk. Zjišťování volnosti vlakových cest bylo prováděno pohledem (pochůzkou) v kolejišti. Všechny ústředně přestavované výhybky a výkolejky

měly elektricky odpojené elektromotorické přestavníky – výhybky byly v době vzniku MU nadále spojeny s elektromotorickými přestavníky a bylo nutné je do doby jejich mechanického odpojení a opatření pákou výměníku pro ruční přestavování přestavovat nouzově ručním způsobem – klikou,

- o byla v DK žst. Štramberk aktivována „Tabule k zavěšování hlavních klíčů“ (dále také Tabule) od mechanických zámků výhybek a výkolejek ve vlakových cestách na veřovickém zhlaví v kolejišti SŽ a tzv. středního zhlaví na vlečce „KOTOUČ ŠTRAMBERK“,
- o bylo na kopřivnickém zhlaví žst. Štramberk aktivováno stanoviště St I,
- o do 15. 6. 2021 byly vypnuty kmitače pro dávání světelných přivolávacích návěstí návěstěných hlavními návěstidly žst. Štramberk. Jízdy vlaků (PMD) kolem hlavních návěstidel byly uskutečňovány pokynem daným výpravčím žst. Štramberk písemným rozkazem.

Předpokládaný termín ukončení výluky byl SŽ stanoven na 8. 7. 2021;

- hlavní návěstidla žst. Štramberk návěstila návěst „Stůj“;
- jízdní (vlaková) cesta (dále jen vlaková cesta) pro vlak Os 23121 byla postavena z TK Štramberk – Veřovice od vjezdového návěstidla S v km 20,346, přes výhybku č. 26 proti hrotu přímým směrem, přes výhybku č. 25 proti hrotu přímým směrem, na SK č. 5b, přes výhybku č. 19 po hrotu odbočným směrem (po hrotu z vedlejšího pravého směru), přes výhybku č. 18, kteřá měla být přestavena v poloze pro jízdu DV odbočným směrem (proti hrotu vedlejším směrem doprava), přes výhybku č. 15 po hrotu přímým směrem na SK č. 5;
- výhybka č. 18 v km 19,776 byla jednoduchá pravá výhybka tvaru JS49 1:6 150 P na dřevěných kolejnicových podporách (dále jen pražec).
Na levé přímé opornici výhybky č. 18 byl mezi 2. a 3. pražcem od hrotů jazyka výhybky upevněn odtlačný zámek, který při svislé poloze závěrného háku a uzamknutí kontroloval a zajišťoval polohu odlehlého levého ohnutého jazyka výhybky přestavené do přímého směru, tzn. na/ze SK č. 3. V době vzniku MU byl hlavní klíč se štítkem tvaru trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením „18t“ z uzamčeného jednoduchého zámku vyjmut a zasunut do odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14 (viz níže).
Na pravé ohnuté opornici výhybky č. 18 byl mezi 2. a 3. pražcem od hrotů jazyka výhybky upevněn odtlačný zámek, který při svislé poloze závěrného háku a uzamknutí kontroloval a zajišťoval polohu odlehlého pravého přímého jazyka výhybky přestavené do odbočného směru, tzn. na/ze SK č. 5. V době vzniku MU byl klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „18t“ držen v jednoduchém zámku. Zámek byl odemknut, jeho ovládací rukojeť byla v poloze otevřeno, závěrný hák byl ve vodorovné poloze;
- výhybka č. 18 nebyla přestavena v koncové poloze – pravý přímý ani levý ohnutý jazyk nedoléhal k opornicím, kdy mezi levou přímou opornicí a levým ohnutým jazykem byla mezera 2 cm. Příčinou nedolehnutí bylo vzpříčení dvou odlomených dílů závěrného háku odtlačného zámku výhybky č. 18 mezi levou přímou opornicí a levým ohnutým jazykem. Ovládací rukojeť odtlačného zámku byla v poloze zavřeno, na tyči závěrného háku bylo torzo závěrného háku ve svislé poloze. Klíč byl z jednoduchého zámku vyjmut. Tyč závěrného háku byla předchozím násilným přestavením výhybky do odbočného směru ohnuta vzhůru pod úhlem cca 45° směrem k levé přímé opornici.

Na vnější straně pravého přímého jazyku výhybky č. 18 se nacházely stopy po tření okolků DV jedoucího ze SK č. 5 na SK č. 5b (vlaku Os 23120), jež vznikly v čase před jízdou vlaku Os 23121. Ve výhybce stálo vykolejené HDV 811.476-1 předním čelem v km 19,759, tzn. 17 m za začátkem výhybky v km 19,776 a 12 m za bodem „0“ v km 19,771, kde pravé kolo přední nápravy HDV ve směru jízdy vlaku sjelo z pravé ohnuté opornice vlevo mezi pravou ohnutou opornicí a pravý přímý jazyk výhybky se zanecháním stopy po sjetí na pravé opornici. Stopa po sjetí levého kola přední nápravy z levé přímé opornice nebyla zjištěna. Stopy po vykolejení obou kol přední nápravy pokračovaly od bodu „0“ na 2. a 3. pravých i levých jazykových opěrkách a upevňovacích až do místa konečného postavení HDV po vzniku MU. To se nacházelo pravým kolem přední nápravy v km 19,762 mezi pravou ohnutou opornicí a pravým přímým jazykem výhybky, tzn. ve vzdálenosti 9 m za místem vykolejení. Levé kolo přední nápravy se nacházelo mezi levou přímou opornicí výhybky a levým ohnutým jazykem. Pravé kolo zadní nápravy se nacházelo vykolejené v km 19,770 mezi pravou ohnutou opornicí a pravým přímým jazykem výhybky, levé kolo zadní nápravy stálo na levé přímé opornici. Na hrotech jazyků výhybky, orientované hroty proti jízdě vlaku Os 23121, nebyly zjištěny žádné otlaky (stopy naražení) okolků kol DV;

- po MU bylo západkovou zkouškou ověřeno, že se výměnový (hákový) závěr výhybky č. 18 nedal uzavřít při mezeře mezi opornicí a přilehlým jazykem větší než 5 mm (ověřeno měrkou 6 mm) – západková zkouška vyhověla;
- výhybka č. 18 tvořila výhybkovou dvojici s výhybkou č. 14 (závislost vycházející ze závěrové tabulky);
- výhybka č. 14 v km 19,709 byla jednoduchá levá výhybka tvaru JS49 1:9 190 L na dřevěných pražcích.

Na levé ohnuté opornici výhybky č. 14 byl mezi 2. a 3. pražcem od hrotů jazyka výhybky upevněn odtlačný kontrolní zámek, který při svislé poloze závěrného háku a uzamknutí kontroloval a zajišťoval polohu odlehlého levého přímého jazyka výhybky přestavené do odbočného směru (vedlejším směrem doleva, resp. z vedlejšího levého směru). V době vzniku MU byla výhybka přestavena do přímého směru, levý přímý jazyk přiléhal k levé ohnuté opornici. V odtlačném kontrolním zámku byl držen výsledný klíč se štítkem tvaru trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením „14t“, zámek byl odemknut, jeho ovládací rukojeť byla v poloze otevřeno, závěrný hák byl ve vodorovné poloze. V této poloze byla výhybka č. 14 uzamknuta přenosným výměnovým zámkem umístěným na levé ohnuté opornici mezi 3. a 4. pražcem od hrotů jazyků výhybky.

Na pravé přímé opornici výhybky č. 14 byl mezi 2. a 3. pražcem od hrotů jazyka výhybky upevněn odtlačný kontrolní zámek, který při svislé poloze závěrného háku, tzn. uzamknutí, kontroloval a zajišťoval polohu odlehlého pravého ohnutého jazyka výhybky přestavené do přímého směru. V době vzniku MU byl v odtlačném kontrolním zámku držen výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „14t“ a zasunut klíč jednoduchého zámku se štítkem tvaru trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením „18t“. Ovládací rukojeť zámku byla v poloze zavřeno, závěrný hák byl ve svislé poloze;

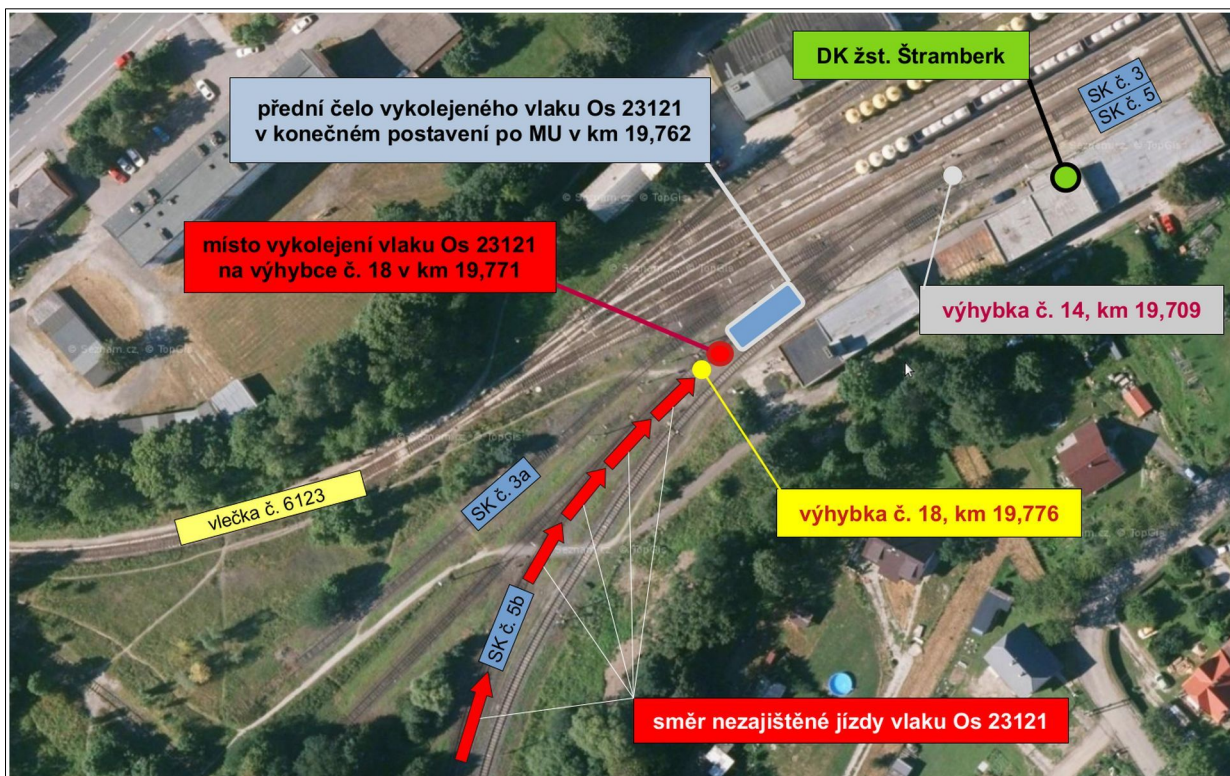
- v době jízdy vlaku Os 23121 byla výhybka č. 14 přestavena a uzamčena v koncové poloze do přímého směru, tzn. na/ze SK č. 3a;

- v drážbnosti upevňovadel, kolejovém loži, výhybkových součástech, dřevěných pražcích a kolejnicích veřovického zhlaví žst. Štramberk nebyly zjištěny nedostatky;
- DK žst. Štramberk byla společným stanovištěm osoby řídící a organizující drážní dopravu (dále jen výpravčí) v žst. Štramberk a v součinnosti s výpravčími žst. Kopřivnice nákladové nádraží a Veřovice, také v přílehlých mezistaničních úsecích, a osoby podílející se na řízení a organizování drážní dopravy (dále jen výhybkář/výhybkářka). Na stanovišti St I, na kopřivnickém záhlaví stanice, měla stanoviště osoba podílející se na řízení a organizování drážní dopravy (dále jen dozorce výhybek stanoviště St I);
- v kolejovém plánu na ovládacím stole SZZ – RZZ žst. Štramberk:
 - svítila stálým červeným světlem všechna indikační světla kolejových úseků (tzv. průsvitky) žst. Štramberk, což bylo zapříčiněno konáním výluky dle ROV 25004, etapa A, A1 (viz výše),
 - žádným světlem nesvítilo indikační světlo přibližovacího úseku TK Štramberk – Veřovice (tzv. průsvitka) opatřené štítkem „VÚ-PÚ“,
 - červeným světlem svítilo indikační světlo vedle štítku „S“ pro kontrolu návěstí vjezdového návěstidla S žst. Štramberk – indikovalo informaci o návěsti „Stůj“ návěstěné předmětným hlavním návěstidlem,
 - indikační světlo přibližovacího úseků TK Kopřivnice – Štramberk opatřené štítkem:
 - „T2 KO - ŠT“ – nesvítilo žádným světlem,
 - „T1 KO - ŠT“ – nesvítilo žádným světlem,
 - „1PÚ“ – svítilo bílým světlem,
 - červeným světlem svítilo indikační světlo pod štítkem „L“ pro kontrolu návěstí vjezdového návěstidla L žst. Štramberk – indikovalo informaci o návěsti „Stůj“ návěstěné předmětným hlavním návěstidlem,
 - červeným světlem svítilo indikační světlo traťového souhlasu pod štítkem „Udělení souhlasu“ pro TK Kopřivnice – Štramberk, které ve spojení s nesvítilícím zeleným světlem indikačního světla traťového souhlasu pod štítkem „Příjem souhlasu“ indikovalo informaci, že výpravčí žst. Štramberk neměl pro jízdu vlaku do žst. Kopřivnice přijatý traťový souhlas,
 - bílé indikační světlo pro indikaci volnosti trati (TK Kopřivnice – Štramberk) bylo zhaslé;
- v DK byly u výpravčího uloženy – zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“ mechanických zámků (uvedeno zleva):
 - dvojice výhybek č. 8b a 7 – klíč s označovacím štítkem ve tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{8b}/_{7t}“,
 - dvojice výhybek č. 10b a 8a – klíč s označovacím štítkem ve tvaru obdélníku s mechanicky vyraženým textem „ŠTRAMBERK - V“,
 - výkolejky č. Vk7 a výhybky č. 15 – klíč s označovacím štítkem ve tvaru kruhu s mechanicky vyraženým označením „^{Vk7}/_{15t}“,
 - dvojice výhybek č. 16 a 22 – klíč s označovacím štítkem ve tvaru trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením „^{16t}/_{22t}“,
 - výhybky č. 19 – klíč s označovacím štítkem ve tvaru trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením 19t,

- výkolejky č. Vk5 a výhybky č. 25 – klíč s označovacím štítkem ve tvaru kruhu s mechanicky vyraženým označením „ $\frac{Vk5}{25t}$ “,
- výkolejky č. Vk4 a výhybky č. 26 – klíč s označovacím štítkem ve tvaru kruhu s mechanicky vyraženým označením „ $\frac{Vk4}{26t}$ “,

V DK nebyl na Tabuli zavěšen a ani u výpravčího nikde uložen výsledný klíč z odtlačného kontrolního zámku dvojice výhybek č. 14 a 18 – klíč s označovacím štítkem ve tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „ $\frac{14t}{18t}$ “. Tento klíč byl držen v mechanickém kontrolním zámku výhybky č. 14 (viz výše);

- na Tabuli bylo přeloženo zdola nahoru krycí pravítko, na rubové straně s označením vlakové cesty „OD/DO VEŘOVIC na/z koleje 5“, jež po přeložení odkrylo kolejové pravítko, na němž byly zobrazeny tvary označovacích štítků klíčů od výhybek a výkolejek, které bylo nutno přestavit do určené polohy pro požadovanou vlakovou cestu. V případě jízdy DV z/na SK č. 5 na/z SK č. 5b žst. Štramberk bylo nutné přestavit a na háčky Tabule zavěsit klíče s označovacími štítky: „ $\frac{14t}{18t}$ “ čtverec, „ $\frac{Vk7}{15t}$ “ kruh, „19t“ trojúhelník, „ $\frac{Vk5}{25t}$ “ kruh a „ $\frac{Vk4}{26t}$ “ kruh;



Obr. č. 2: Schéma pokračování nehodového děje na veřovickém zhlaví žst. Štramberk.

Zdroj: DI s využitím mapového podkladu www.mapy.cz

- počítačová aplikace EDD, v níž vedl (zadával) výpravčí žst. Štramberk záznamy o řízení drážní dopravy v žst. Štramberk a v přilehlých traťových úsecích, obsahovala níže uvedené údaje vztahující se k jízdám vlaků Os 23120 a Os 23121 v úsecích Kopřivnice – Štramberk a Štramberk – Veřovice, resp. Veřovice – Štramberk:

- předvídaný odjezd vlaku Os 23120 z Kopřivnice do Štramberka ve 21:30 h při telefonické nabídce dané výpravčím žst. Kopřivnice nákladové nádraží a přijaté ve 21:28 h výpravčím žst. Štramberk,
- skutečný odjezd vlaku Os 23120 z Kopřivnice do Štramberka ve 21:32 h daný výpravčím žst. Kopřivnice nákladové nádraží,
- předvídaný odjezd vlaku Os 23120 ze Štramberka do Veřovic ve 21:43 h při telefonické nabídce dané výpravčím žst. Štramberk a přijaté ve 21:39 h výpravčím žst. Veřovice,
- skutečný příjezd vlaku Os 23120 z Kopřivnice do Štramberka ve 21:41 h,
- odhláška daná výpravčím žst. Štramberk za vlakem Os 23120 výpravčímu Kopřivnice nákladové nádraží ve 21:42 h,
- ve sloupci „DK“ zaznamenán symbol „x“, tzn. že ze SK č. 5 žst. Štramberk byla postavena vlaková cesta pro odjezd vlaku Os 23120 do Veřovic,
- skutečný odjezd vlaku Os 23120 ze Štramberka do Veřovic ve 21:43 h,
- odhláška za vlakem Os 23120 daná výpravčím žst. Veřovice ve 21:55 h,
- předvídaný odjezd vlaku Os 23121 z Veřovic do Štramberka ve 22:26 h při telefonické nabídce dané výpravčím žst. Veřovice a přijaté ve 22:22 h výpravčím žst. Štramberk,
- skutečný odjezd vlaku Os 23121 z Veřovic do Štramberka ve 22:26 h daný výpravčím žst. Veřovice,
- ve sloupci „DK“ zaznamenán symbol „x“, tzn. že na SK č. 5 žst. Štramberk byla postavena vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 23121 z Veřovic,
- skutečný příjezd vlaku Os 23121 z Veřovic do Štramberka ve 22:40 h,
- odhláška daná výpravčím žst. Štramberk za vlakem Os 23121 do Veřovic ve 22:57 h.

Odevzdávka dopravní služby vedená v elektronickém formuláři „Odevzdávka dopravní služby“ v EDD, kterou výpravčí denní směny odevzdal výpravčímu noční směny dopravní službu v žst. Štramberk, neobsahovala důležitý údaj týkající se stavu SZZ, a to informaci o nemožnosti uzamknutí a vyjmutí příslušného výsledného klíče z odtlačného kontrolního zámku osazeného na výhybce č. 14;

- v DK žst. Štramberk byly mj. umístěny:
 - „Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“, započatý dne 1. 1. 2021 (obsahující 200 stran). Posledním zápisem byl zápis ze dne 14. 6. 2021 o zahájení výluky dle ROV 25004 v 7:30 h (předcházející zápis byl pořízen dne 11. 6. 2021 ve 14:00 h),
 - „TELEFONNÍ ZÁPISNÍK stanoviště výpravčí žst. Štramberk“, započatý dne 21. 2. 2021 (obsahující 200 stran) (dále jen Telefonní zápisník výpravčího). Ve věci plánované výluky dle ROV 25004 Telefonní zápisník výpravčího obsahoval mj. zápis:
 - ze dne 14. 6. 2021 (7:00 h) o souhlasu se zahájením předmětné výluky, etapy B (kolejové výluky kopřivnického zhlaví a záhlaví žst. Štramberk), pořízený a podepsaný OZOVem 1, jenž byl současně zaměstnancem pro řízení sledu,
 - ze dne 14. 6. 2021 (7:20 h) o připravenosti na předmětnou výlukou, etapa A a A1, pořízený a podepsaný OZOVem 2,

- ze dne 14. 6. 2021 (17:55 h) obsahující zápis provedený OZOVem 1 o volnosti koleje a provozuschopnosti součástí dráhy dotčené výlukou konanou dle ROV 25004 etapa B.

Telefonní zápisník žádné informace – zápis o změně v zabezpečení jízdnicích cest na veřovickém zhlaví žst. Štramberk od zahájení výluky dle ROV 25004, přes výhybky č. 14 a 18, neobsahoval,

- „TELEFONNÍ ZÁPISNÍK stanoviště VÝHYBKÁŘ ŽST ŠTRAMBERK – D.K.“, započatý dne 14. 6. 2021 (obsahující 100 stran) (dále jen Telefonní zápisník výhybkáře). Ve věci noční směny ze 14. na 15. 6. 2021 Telefonní zápisník výhybkáře do doby vzniku MU obsahoval pouze podepsaný zápis o převzetí služby výhybkářkou noční směny žst. Štramberk.

Záznamník volnosti a správného postavení vlakové cesty ani žádný jiný zvláštní zápisník vedený výhybkářem pro poznamenání ohlášení o přezkoušení správného přestavení výhybek a výkolejek výpravčímu nebyl v DK žst. Štramberk veden.

Stav DV vlaku Os 23121:

- vlak jel v trase Veřovice – Studénka a byl určen k přepravě cestujících. Doprovod vlaku byl tvořen osobou řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) a vedoucí obsluhy vlaku (dále jen vlakvedoucí). Vlak přepravoval 5 cestujících;
- vlak byl sestaven ze samostatně jedoucího HDV 811.476-1, jedoucího vpřed stanovištěm strojvedoucího 2;
- vlak byl na předním čele HDV označen návěstí „Začátek vlaku“, tvořenou dvěma bílými světly pozičních svítilen ve stejné výši, doplněnými jedním bílým světlem v místě reflektorové svítilny. Na zadním čele HDV byl vlak označen návěstí „Konec vlaku“, tvořenou dvěma červenými světly ve stejné výši;
- HDV vykolejilo oběma nápravami na výhybce č. 18 (viz výše), předním čelem zastavilo v km 19,762;
- ohledáním HDV nebyly zjištěny skutečnosti naznačující, že by dopravce HDV používal při provozování drážní dopravy v technickém stavu neodpovídajícím schválené způsobilosti. Následkem vzniku MU byly poškozeny vnitřní strany okolků vykolejených kol a ohnuty trubky písečníků hnací nápravy;
- strojvedoucí řídil vlak, pozoroval trať a návěsti ze stanoviště strojvedoucího 2, předního ve směru jízdy vlaku. V kabině a na stanovišti strojvedoucího 2 HDV 811.476-1 nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu před vznikem MU bránilo v nerušeném pozorování trati, návěstí a jednání podle zjištěných skutečností;
- na zadní stěně kabiny strojvedoucího 2 byla umístěna „Trvalá zpráva o brzdění“ obsahující mj. údaje o brzdění platné pro vlak Os 23121 (viz bod 3.1.7 této Zprávy);
- v kabině strojvedoucího se nacházel, resp. nacházela mj.:
 - kniha „KNIHA PŘEDÁVKY HV č. 95 54 5 811 476-1“, na HDV dosazená dne 24. 8. 2020, obsahující mj. zápis o převzetí HDV dne 14. 6. 2020 strojvedoucím vlaku Os 23121, a to již před jízdou vlaku Os 23120,
 - písemný rozkaz „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 23120“, č. 0000000-281, ze dne 14. 6. 2021, vydaný v žst. Štramberk, podepsaný výpravčím žst. Štramberk a strojvedoucím vlaku. Rozkaz obsahoval text: „*Ve stanici Štramberk se odjezdové návěstidlo L5 neobsluhuje, vlak 23120 z páté koleje do Veřovic odjezd.*“,

- svazek písemných rozkazů „Příkaz vlaku“ (dál jen rozkaz Pv), kdy:
 - poslední zápis byl na prvopisu rozkazu č. 891603 „**PŘÍKAZ VLAKU číslo 23121**“, jenž obsahoval ve vyplněné části 1 text: „*Vjezdové návěstidlo S se neobsluhuje, vjezd do stanice ŠTRAMBERK dovolen.*“. Ostatní části rozkazu byly proškrtnuty. Ve spodní části rozkazu byl v části „Podpis strojvedoucího“ podpis strojvedoucího, v části „ŽST – číslo rozkazu“ bylo uvedeno „379 625“, část „Převzal (příjmení, pracovní zařazení)“ neobsahovala žádný podpis, v části „dne“ bylo uvedeno „14. 6. 2021“ a v části „příjmení výpravčího“ bylo uvedeno příjmení výpravčího žst. Štramberk,
 - předposlední zápis byl na prvopisu rozkazu č. 891602 „**PŘÍKAZ VLAKU číslo 23120**“, který obsahoval ve vyplněné části 1 text: „*Vjezdové návěstidlo L se neobsluhuje, vjezd do stanice ŠTRAMBERK dovolen.*“. Ostatní části rozkazu byly proškrtnuty. Ve spodní části rozkazu byl v části „Podpis strojvedoucího“ podpis strojvedoucího, v části „ŽST – číslo rozkazu“ bylo uvedeno „379 623“, v části „Převzal (příjmení, pracovní zařazení)“ byl uveden podpis strojvedoucího, v části dne bylo uvedeno „14. 6. 2021“ a v části „příjmení výpravčího“ bylo uvedeno příjmení výpravčího žst. Štramberk,
- na levé straně stanoviště strojvedoucího se nacházela ovládací skříňka vozidlové RDST VO 79. Ovládací skříňka mj. zobrazovala číslo vlaku „23121“, pozici na vlaku „1. strojvedoucí“, operátora „TRS“ a čísla simplexního a duplexního kanálu,
- na pravém pultu stanoviště strojvedoucího byla přepínačem směru navolena poloha „P“, tzn. vpřed, přepínač ovládaní zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího byl v poloze „PROVOZ“,
- rukojeť brzdíče samočinné tlakové brzdy DAKO-BS 2 byla v poloze rychločinné brzdění,
- rukojeť brzdíče přímočinné tlakové brzdy DAKO-BP byla v poloze úplného zabrzdění,
- Sešitový jízdní řád 306 osobní, platný od 13. 12. 2020, který na straně 36 obsahoval jízdní řády pro vlaky Os 23120 (s pravidelným odjezdem ze žst. Štramberk ve 21:34 h) a Os 23121 (s pravidelným zastavením v žst. Štramberk ve 22:37⁵ h).

Následkem MU nedošlo k úniku ekologicky závadných látek.

Povětrnostní podmínky: teplota + 15 °C, noční doba, jasno, sucho, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.

Geografické údaje: vlakem Os 23121 pojížděná TK Štramberk – Veřovice byla v úrovni vjezdového návěstidla S žst. Štramberk vedena v zářezu, ve směru jeho jízdy v levém oblouku o poloměru 177 m, ve spádu (v klesání) 12,09 ‰. TK byla z obou stran obklopena lužním listnatým lesem, tvořeným vzrostlými opadavými dřevinami.
Geografické údaje neměly žádnou souvislost se vznikem MU.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Provozovatelem dráhy a dopravcem byla vyčíslena škoda na:

- | | |
|-----------------------|------------|
| • HDV vlaku Os 23121 | 32 681 Kč; |
| • zařízení dráhy | 0 Kč; |
| • životním prostředím | 0 Kč. |

Při MU byla škoda vzniklá na DV, součástech dráhy a životním prostředí vyčíslena **celkem na 32 681 Kč.**

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

V důsledku vzniku MU došlo v době od 22:39 h dne 14. 6. 2021 do 4:00 h dne 15. 6. 2021 k zastavení (úplnému přerušení) provozování dráhy a drážní dopravy na TK Štramberk – Veřovice a na veřovickém zhlaví žst. Štramberk. Dne 15. 6. 2021 ve 4:00 h byl provoz obnoven na TK Štramberk – Veřovice a na veřovickém zhlaví žst. Štramberk umožněn přes výhybku č. 18 zajištěnou přenosným výměnovým zámkem pouze pro jízdu DV z/na SK č. 5 žst. Štramberk, a to rychlostí max. 10 km·h⁻¹.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Provozovatele dráhy (SŽ):

- výpravčí noční směny žst. Štramberk, zaměstnanec SŽ (dále také výpravčí N);
- výhybkářka noční směny žst. Štramberk, zaměstnankyně SŽ (dále také výhybkářka N).

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 23121, zaměstnanec ČD.

Ostatní osoby, svědci:

- dozorce výhybek stanoviště St I žst. Štramberk, zaměstnanec SŽ;
- výpravčí denní směny žst. Štramberk, zaměstnanec SŽ (dále také výpravčí D);
- výhybkář denní směny žst. Štramberk, zaměstnanec SŽ (dále také výhybkář D);
- systémový specialista OŘ Ostrava, zaměstnanec SŽ;
- vedoucí provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1), zaměstnanec SŽ;
- vlakvedoucí Os 23121, zaměstnankyně ČD.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie regionální, Sedlnice – Veřovice, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla současně provozovatelem této dráhy.

Dopravcem vlaku Os 23121 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD dne 20. 1. 2020, s účinností od 23. 1. 2020.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak:	Os 23121	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	14	HDV:	811.476-1	P
Počet náprav:	2			
Hmotnost (t):	26			
Potřebná brzdící procenta (%):	48			
Skutečná brzdící procenta (%):	103			
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km·h ⁻¹):	40			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě vykolejení (km·h ⁻¹):	30			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 23121:

- vlak byl tvořen pouze samostatně jedoucím HDV;
- držitelem HDV byly ČD.

HDV 811.476-1 bylo v době vzniku MU, v souladu s ustanovením čl. 5 Části II „Drážní vozidla dráhy celostátní a dráhy regionální, Další požadavky“ Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – RR s elektronickým záznamem dat RE1xx č. 228. Ze zaznamenaných dat o jízdě vlaků Os 23120 a Os 23121 dne 14. 6. 2021 v čase od uvedení do pohybu na SK č. 5 v žst. Štramberk do doby zastavení v konečném postavení po vzniku MU ve výhybce č. 18, kdy po zaokrouhlení parametrů času na celé sekundy, rychlosti na desetinu km·h⁻¹ a dráhy na celé metry, a po zohlednění časových odchylek mezi časem zaznamenaným RR a reálným časem, jenž byl pro potřeby šetření této MU považován za čas vztažený, mj. vyplývá:

• ve 21:41:36 h	vlak Os 23120 zastavil v žst. Štramberk na SK č. 5 v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících předním čelem v km 19,684, tzn. 4 m před úrovní DK – na příjezdu byl oproti jízdnímu řádu opožděn o 8 min;
• ve 21:42:54 h	zpožděný vlak Os 23120, nacházející se ve vzdálenosti 29 m před odjezdovým návěstidlem L5 žst. Štramberk byl na SK č. 5 uveden do pohybu – na odjezdu byl oproti jízdnímu řádu rovněž opožděn o 8 min;
• ve 21:43:03 h	vlak Os 23120 rychlostí 20 km·h ⁻¹ minul odjezdové návěstidlo L5 žst. Štramberk – vznik MU, kdy došlo k nezajištěné jízdě vlaku Os 23120, jež předcházela DI šetřené MU vzniklé téhož dne ve 22:39:10 h;

• ve 21:43:13 h	kola přední nápravy HDV vlaku Os 23120, jedoucího ze SK č. 5 žst. Štramberk, začala při rychlosti 20 km·h ⁻¹ násilně přestavovat pohyblivé části výhybky č. 18, původně přestavené pro jízdu DV na/ze SK č. 3;
• ve 21:47:36 h	vlak Os 23120 rychlostí 17 km·h ⁻¹ bez zastavení projel zastávkou Ženklava (zastávka na znamení);
• ve 21:54:40 h	vlak Os 23120 zastavil ve své cílové (konečné) žst. Veřovice, a to v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících předním čelem v km 26,048, tzn. v úrovni DK. Na příjezdu byl vlak oproti jízdnímu řádu opožděn o 9 min;
• ve 22:26:02 h	vlak Os 23121 byl v čase pravidelného odjezdu ve své výchozí žst. Veřovice uveden do pohybu;
• ve 22:33:01 h	vlak Os 23121 rychlostí 12 km·h ⁻¹ bez zastavení projel zastávkou Ženklava (zastávka na znamení);
• ve 22:36:27 h	vlak Os 23121 zastavil před vjezdovým návěstidlem S žst. Štramberk. Vlak se nacházel ve vzdálenosti 42 m před tímto návěstidlem a 612 m před začátkem výhybky č. 18 žst. Štramberk;
• ve 22:38:56 h	vlak Os 23121, stojící před vjezdovým návěstidlem S žst. Štramberk, byl uveden do pohybu;
• ve 22:39:10 h	vznik MU – nezajištěná jízda vlaku Os 23121 za vjezdové návěstidlo S žst. Štramberk , které vlak minul rychlostí 17 km·h ⁻¹ . Vlak se nacházel ve vzdálenosti 570 m před začátkem výhybky č. 18 žst. Štramberk. Následovalo plynulé zvyšování rychlosti vlaku až na hodnotu 28 km·h ⁻¹ ;
• ve 22:40:01 h	počátek jízdy vlaku výběhem. Vlak jedoucí rychlostí 28 km·h ⁻¹ se nacházel 236 m před začátkem výhybky č. 18 žst. Štramberk;
• ve 22:40:23 h	jízdou výběhem rychlost vlaku Os 23121 klesla na 17 km·h ⁻¹ . Vlak se nacházel 100 m před začátkem výhybky č. 18 žst. Štramberk;
• ve 22:40:27 h	zadáním tahu HDV započalo zvyšovat rychlost vlaku Os 23121. Vlak jedoucí rychlostí 17 km·h ⁻¹ se nacházel 81 m před začátkem výhybky č. 18 žst. Štramberk;
• ve 22:40:35 h	vlak Os 23121 dosáhl rychlost 22 km·h ⁻¹ , poté následovala jízda výběhem. Vlak se nacházel 38 m před začátkem výhybky č. 18 žst. Štramberk;
• ve 22:40:41 h	přední čelo vlaku Os 23121, jedoucího rychlostí 21 km·h ⁻¹ , se nacházelo v úrovni začátku výhybky č. 18 žst. Štramberk. Vlak se předním čelem nacházel 17 m před místem konečného zastavení po MU;
• ve 22:40:43 h	přední dvojkolí HDV vlaku Os 23121, jedoucího rychlostí 20 km·h⁻¹, se nacházelo v místě vykolejení v km 19,771, tzn. ve výhybce č. 18. Vlak se předním čelem nacházel 9 m před místem konečného zastavení po MU;

<ul style="list-style-type: none">• ve 22:40:44 h	následkem manipulace s rukojetí brzdíče přímočinné brzdy DAKO-BP byl zaznamenán tlak v brzdových válcích HDV > 0,5 bar. Vlak Os 23121 doposud vykolejený pouze předním dvojkolím a pohybující se rychlostí 15 km·h ⁻¹ se nacházel 3 m před místem konečného zastavení po MU;
<ul style="list-style-type: none">• ve 22:40:45 h	vlak Os 23121 zastavil v konečném postavení po MU;
<ul style="list-style-type: none">• zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího bylo zapnuto a strojvedoucím v celém průběhu výše uvedených jízd vlaků Os 23120 a 23121 periodicky obsluhováno;• nejvyšší dovolená rychlost vlaků Os 23120 a 23121 nebyla v posuzovaném úseku překročena.	

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

SK veřovického záhlaví, jež byla od vjezdového návěstidla S žst. Veřovice nacházejícího se v km 20,346 vpravo TK Štramberk – Veřovice pokračováním TK, byla až do km 20,128 vedena v levém oblouku o poloměru 177 m s přechodnicemi. Dále od km 20,128 až do km 20,039 byla SK vedena v přímém směru, přičemž na veřovickém záhlaví, tzn. mezi krajní výhybkou č. 26 a vjezdovým návěstidlem S, byl v km 20,126 situován jednokolejný železniční přechod P7493 – přechod pro pěší (křížení dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí určené výlučně pro chůzi osob), zabezpečený pouze výstražnými kříži. V přímé SK se v km 20,125 a 20,068 nacházely výhybky č. 26 a 25, obě tvaru JS49 1:9-190, jež byly do kolejiště vloženy v roce 1986. Od km 20,039 do km 19,776, tj. po začátek výhybky č. 18, byla SK vedena v pravém oblouku o poloměru 150 m bez přechodnic. V km 19,971 se nacházela výhybka č. 19, tvaru JS49 1:6-150, a v km 19,776 výhybka č. 18, tvaru JS49 1:6-150 Pl, obě do kolejiště vložené v roce 1985.

SK ve směru jízdy vlaku Os 23121 od vjezdového návěstidla S klesala do km 20,284 ve sklonu 12,09 ‰, dále byla vedena do km 20,134 ve sklonu 15,3 ‰, od km 20,134 do km 20,125 ve sklonu 20,83 ‰, od km 20,125 do km 20,082 ve sklonu 13,4 ‰, od km 20,082 do km 19,972 ve sklonu 3,9 ‰ a od km 19,972 po začátek výhybky č. 18 ve stoupání 3,9 ‰.

Železniční svršek SK na veřovickém záhlaví a SK č. 5b žst. Štramberk tvořily širokopatní kolejnice tvaru S 49 vložené v roce 1983, 2013 a 2015 s tuhým podkladnicovým upevněním kolejnic k dřevěným pražcům s rozdělením „c“. Štěrkové lože bylo z lomového kamene frakce 31,5/63 mm.

V místě vzniku MU, tzn. v úrovni vjezdového návěstidla S žst. Štramberk v km 20,346, byla provozovatelem dráhy stanovena traťová rychlost 40 km·h⁻¹. Od km 20,126, tzn. 1 m před začátkem krajní výhybky č. 26 až do místa konečného zastavení HDV vlaku Os 23121 v km 19,759, byla provozovatelem dráhy stanovena traťová rychlost na 30 km·h⁻¹. Dovolení jízdy kolem neobsluhovaného vjezdového návěstidla S žst. Štramberk písemným rozkazem přikazovalo strojvedoucímu vlaku jet stejným způsobem jako v případě dovolení jízdy přivolávací návěstí, tzn. v obvodu výhybek přilehlých k tomuto vjezdovému návěstidlu jízdu nejvýše rychlostí 40 km·h⁻¹, resp. 30 km·h⁻¹, a jízdu podle rozhledových poměrů až k následujícímu hlavnímu návěstidlu, v tomto konkrétním případě až k odjezdovému návěstidlu S5 žst. Štramberk.

Žst. Štramberk byla vybavena SZZ 3. kategorie – RZZ typu SSSR. Ke zjišťování volnosti úseku koleje při standardní činnosti SZZ sloužily kolejové obvody. Obslužné pracoviště

SZZ (ovládací stůl s graficky znázorněným kolejovým plánem dopravy) bylo umístěno v DK žst. Štramberk.

Od 14. 6. 2021 (7:30 h) se v žst. Štramberk konala výluka SZZ dle ROV 25004, etapa A, A1, mající vliv na obsluhu a činnost SZZ.

Předmětem výluky byla náhrada jednofázových elektromotorických přestavníků výhybek a výkolejek za třífázové a náhrada kolejových obvodů s izolovanými styky za kolejové úseky s počítači náprav. ROV 25004 stanovoval pro vjezdy a odjezdy vlaků ze směru od/do žst. Veřovice, tzn. také vlaků Os 23121 a 23120, provozní a dopravní opatření (viz bod 4.1.1 této Zprávy). V době vzniku MU byly v rámci výluky:

- výhybky č. 1, 2, 3, 4, 5ab, 6, 7, 8ab, 10b, 14 až 19, 21 až 24, 26, 27, 28 a výkolejky Vk1, Vk4, Vk6, Vk7 opatřeny elektromotorickými přestavníky a mechanickými zámky. Výhybky a výkolejky byly přestavovány nouzově ručním způsobem (klikou) a jejich výsledné klíče měly být zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“ nebo v uzamykatelné skříňce klíčů v DK u výpravčího a na stanovišti dozorce výhybek St I [výhybky a výkolejky byly do doby jejich mechanického odpojení od elektromotorických přestavníků přestavovány nouzově ručním způsobem (klikou)];
- výhybky č. 9, 10a, 25 a výkolejky Vk2 a Vk5 přestavovány ručně a zajištěny mechanickými zámky, jejich výsledné klíče měly být zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“ nebo v uzamykatelné skříňce klíčů v DK u výpravčího;
- výhybky č. 12 a 13 byly přestavovány ručně.

Výkon dopravní služby v žst. Štramberk řídil v době vzniku MU výpravčí N, který měl své stanoviště v DK situované ve staniční budově žst. Štramberk.

V době konání výluky dle ROV 25004 etapa A a A1, tzn. také v době MU, byla v žst. Štramberk zřízena pracoviště:

- výhybkáře, a to v DK u výpravčího, který plnil příkazy výpravčího žst. Štramberk a měl za povinnost:
 - na pokyn (příkaz) výpravčího ručně přestavovat a zajišťovat výhybky a výkolejky,
 - výsledné klíče výhybek a výkolejek předávat výpravčímu v DK, který je poté zavěšoval na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“,
 - na pokyn (příkaz) výpravčího doručovat písemné rozkazy,
 - na pokyn (příkaz) výpravčího měl v případě poruch SZZ žst. Kopřivnice, Kopřivnice nákladové nádraží, Příbor, Sedlnice, Studénka a Mošnov, Ostrava Airport, odjet do daných dopraven, kde měl poté plnit pokyny (rozkazy) příslušného výpravčího (popř. traťového dispečera) a provádět úkony pro přípravu jízdnic cest;
- dozorce výhybek St I, a to na stanovišti St I situovaném na kopřivnickém zhlaví žst. Štramberk, který plnil příkazy výpravčího žst. Štramberk a měl za povinnost:
 - na pokyn (příkaz) výpravčího ručně přestavovat a zajišťovat výhybky a výkolejky v přiděleném obvodu,
 - výsledné klíče výhybek a výkolejek zavěšovat na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“, umístěné na stanovišti St I;
 - sledovat jízdu vlaků a PMD před stanovištěm St I,
 - zjišťovat, zda „vlak dojel/odjel celý“,

- o vést „Zápisník volnosti a správného postavení vlakové cesty“ a „Telefonní zápisník“,
- o na konci dopravní služby (ve dnech, kdy stanoviště nebylo trvale obsazeno) uložit pod stůl „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“, na bezpečné místo uložit kliky pro ruční přestavování výhybek nouzově ručním způsobem a odevzdat výpravčímu proti podpisu hlavní klíče z „Tabule k zavěšování hlavních klíčů“, RDST a jemu přidělený obvod pro zjišťování volnosti a správného postavení vlakové cesty.

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

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD:

- strojvedoucí vlaku Os 23121 – Zápis se zaměstnancem a Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - o funkci strojvedoucího vykonával od června 2021 a směna, na níž k předmětné MU došlo, byla jeho první noční směnou, kdy samostatně řídil DV – tato skutečnost však dle jeho vyjádření nehrála roli, protože v rámci jízdního výcviku absolvoval několik nočních směn, a to i na předmětné trati;
 - o dne 14. 6. 2021 odpoledne před nástupem na směnu trávil čas ve svém bytě, na směnu nastoupil odpočatý;
 - o v průběhu směny nebyl nikým ani ničím rozrušen,;
 - o v době pravidelného odjezdu vlaku Os 23120 ze žst. Štramberk mu výhybkářka N doručila písemný rozkaz – Všeobecný rozkaz č. 0000000-281, jehož textem byl zpraven o neobsluhování odjezdového návěstidla L5 žst. Štramberk a výpravčím N, který jej zpracoval, vypraven ze stanice;
 - o po výpravě vlaku Os 23120 ze žst. Štramberk uvedl na SK č. 5 HDV do pohybu směrem k žst. Veřovice. V průběhu jízdy stanicí Štramberk nezpozoroval žádnou skutečnost, která by ohrožovala bezpečnost železničního provozu, tzn. nezjistil nesprávnou polohu výhybky č. 18 přestavenou do polohy pro jízdu ze SK č. 3 na místo do polohy pro jeho jízdu ze SK č. 5;
 - o po odjezdu vlaku Os 23121 z výchozí žst. Veřovice zastavil s vlakem před vjezdovým návěstidlem S žst. Štramberk. Po sepsání písemného rozkazu Pv uvedl vlak do pohybu. Výkon HDV měl zadaný zhruba do úrovně začátku pravého oblouku za krajní výhybkou č. 26, přičemž v průběhu jízdy hodnotu tahu snížil a pokračoval v jízdě se sníženým výkonem. Následně při jízdě pravým obloukem pokračoval jízdou výběhem. Protože vlivem celkového jízdního odporu rychlost vlaku poklesla, zadal po průjezdu pravým obloukem opětovnou manipulaci s palivovou pákou výkon HDV. Nevybavuje si, zda bezprostředně před vykolejením jel výběhem, či nikoli;
 - o za jízdy vlaku Os 23121 žst. Štramberk pozorováním tratě pohledem před HDV, řízeným ze stanoviště strojvedoucího 2, nezjistil v postavené vlakové cestě žádnou závadu v přestavení pojížděných výhybek;
 - o poté, co při řízení vlaku ucítil nepřirozené trhnutí HDV, ihned zavedl rychločinné brzdění k zastavení vlaku. Provedenou pochůzkou kolem HDV zjistil vykolejení vlaku a následně vznik MU ohlásil výpravčímu N žst. Štramberk.

- výpravčí noční směny žst. Štramberk – Zápis se zaměstnancem a Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - s místními a traťovými poměry v žst. Štramberk byl seznámen v období od začátku roku 2021 asi do poloviny února 2021, a to v rámci kurzu výpravčího, kdy zde absolvoval praktický výcvik a poté ve Štramberku i autorizoval. V průběhu praktického výcviku před autorizací absolvoval 14 denních a 8 nočních směn;
 - dne 14. 6. 2021, přibližně v době od 6. do 11. h, se byl z vlastní iniciativy podívat v žst. Štramberk na zahájení výluky. Kolem 12. h přijel zpět do místa svého bydliště, kde trávil odpočinek před směnou;
 - v průběhu noční směny ze 14. na 15. 6. 2021 před vznikem MU nebyl rozrušen, ale vzhledem ke skutečnosti, že ve Štramberku probíhala výluka ZZ a pracovní postupy byly jiné než při standardním stavu a jednalo se o jeho první směnu za konání dané výluky, tak byl podle svého vyjádření: „*nervóznější*“, což ale nemělo žádný vliv na jeho práci;
 - na noční směně bylo SZZ v žst. Štramberk vypnuté z činnosti, protože probíhala plánovaná výluka dle ROV 25004. Jeho pracovní náplní při přípravě vlakové cesty bylo mj. dání pokynu výhybkářce N k postavení vlakové cesty, poté jí předat klíče od odtlačných zámků, které byly osazeny v rámci výluky na výhybkách. Výhybkářka N měla provést přestavení výhybek klikou do požadovaného směru, uzamknout je a donést klíče zpět do DK. Klíče od ní převzal a zavěsil na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“. Poté pohledem v kolejišti překontroloval volnost vlakové cesty a očekával příjezd vlaku k vjezdovému návěstidlu. Po příjezdu vlaku k vjezdovému návěstidlu strojvedoucímu nadiktoval písemný rozkaz Pv, kterým dovolil strojvedoucímu vjezd vlaku kolem neobsluhovaného návěstidla do žst. Štramberk. V případě odjezdu vlaku ze stanice strojvedoucího zpravoval písemným rozkazem „Všeobecný rozkaz“, který vytiskl v DK. Obsah (text) rozkazů si v době podání vysvětlení přesně nevybavil, ale byl podle něj v souladu s ROV;
 - se změnami pracovních postupů výpravčího při konání výluky dle ROV 25004 byl před nástupem na směnu seznámen. Obsah změn vzal na vědomí dne 11. 6. 2021 v 19:59 h poté, co se se změnami pracovních postupů seznámil v elektronické podobě v DK žst. Štramberk a s novým zněním SŘ žst. Štramberk, s nímž se seznámil v tištěné podobě a jehož znění vzal na vědomí podpisem v příloze č. 58 SŘ žst. Štramberk. Z vlastní iniciativy a v době svého osobního volna se byl v den zahájení výluky osobně podívat v žst. Štramberk, aby se seznámil s praktickými úkony, které ho čekaly na noční směně, protože se jednalo o vůbec první jeho směnu při výluce SZZ. Zajímalo ho zejména praktické zadávání výluky do EDD a komunikace s výhybkářem, který měl stanoviště v DK;
 - v průběhu noční směny ze 14. na 15. 6. 2021 žádné pokyny výhybkářce N ke zjišťování volnosti vlakové cesty v nepřehledném úseku, jehož součástí je SK č. 5b, výhybky č. 25 a 26 a SK na veřovickém záhlaví žst. Štramberk, tzn. SK, která je pokračováním TK Štramberk – Veřovice, nedal, protože volnost vlakové cesty v tomto úseku zjišťoval v případě odjíždějícího vlaku odhláškou obdrženou od výpravčího žst. Veřovice a v případě vjíždějícího vlaku volnost zjišťoval sám, a to pohledem, že vlak dojel do žst. Štramberk celý;

- o v případě přípravy vlakové cesty pro vlak vjíždějící, resp. odjíždějící na/ze SK č. 5 žst. Štramberk ze/ve směru od/do žst. Veřovice dal výhybkářce N pokyn k přípravě vlakové cesty, a protože až do doby po příjezdu vlaku Sp 1646 nebylo potřeba s výhybkami č. 14 a 18 manipulovat a výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s označením „^{14t}/_{18t}“ měl zavěšený na Tabuli, tak zjišťoval pouze volnost dané vlakové cesty. Povolení vjezdu a odjezdu vlaku prováděl výše popsáním způsobem.

Pozn. DI: uvedené vyjádření nekoresponduje se stavem zjištěným na místě MU, protože výsledné klíče se štítkem tvaru čtverce, resp. tvaru trojúhelníku, s označením „^{14t}/_{18t}“ nebylo možné v příslušných kontrolních odtlačných zámcích osazených na výhybce č. 14 uzamknout a vyjmout, jelikož nesprávnou montáží zámkových mechanismů jednoduchých odtlačných zámků osazených na výhybce č. 18 nebyla vytvořena závislost mezi kontrolními a jednoduchými mechanickými zámky do dvojice zapojených výhybek č. 14 a 18 odpovídající schválené a ověřené projektové dokumentaci (viz bod 3.1.3, 4.1.1 a 4.2.2 této Zprávy);

- o v době podání vysvětlení DI se domníval, že se v průběhu noční směny ze 14. na 15. 6. 2021 před vznikem MU dvakrát pokusil vyjmout klíč se štítkem tvaru čtverce s označením „^{14t}/_{18t}“ z odtlačného zámku na výhybce č. 14, instalovaného na její přímé opornici. Poprvé to bylo při posunu, po odjezdu vlaku Os 23118, kdy výhybkářce N předal klíč se štítkem tvaru čtverce s označením „^{14t}/_{18t}“, aby mohla výhybky č. 14 a 18 přestavit pro posun DV od vlaku Sp 1646 ze SK č. 3 na SK č. 5b. Výhybkářka N následně přestavila výhybku č. 18 do polohy umožňující jízdu ze SK č. 5b na SK č. 5. Po příjezdu motorového vozu na SK č. 5 výhybkářka N přestavila výhybku č. 14 do polohy ze SK č. 3 na SK č. 3a. Výhybkářka N mu po příchodu do DK oznámila, že se jí nepodařilo z odtlačného zámku na výhybce č. 14 vyjmout klíč se štítkem tvaru čtverce s označením „^{14t}/_{18t}“. Následně odešel s výhybkářkou N k výhybce č. 14 a pokusil se vyjmout tento klíč z odtlačného zámku, což se mu také nepodařilo. Na jeho pokyn výhybkářka N výhybku č. 14 uzamkla přenosným výměnovým zámkem v poloze ze SK č. 3 na SK č. 3a. Podobný posun ze SK č. 3 na SK č. 5 přes SK č. 5b byl proveden také s motorovým vozem od vlaku Os 23136. Po provedeném posunu byla výhybka č. 18 přestavena do polohy ze SK č. 5 na SK č. 5b. Domníval se, že výhybka č. 14 zůstala v poloze ze SK č. 3 na SK č. 5b, a že výhybkářka N s ní pravděpodobně nemanipulovala. Po příjezdu vlaku Os 23166 na SK č. 5 byl proveden posun ze SK č. 5 na SK č. 3 opět přes SK č. 5b. Poté měla výhybkářka N přestavit výhybku č. 18 do polohy ze SK č. 5 do Veřovic a výhybku č. 14 ze SK č. 3a na SK č. 3. Následovalo provedení posunu ze SK č. 3a na SK č. 3. Po ukončení posunu přišla výhybkářka N zpět do DK a oznámila mu, že se jí opět nepodařilo vyjmout z odtlačného zámku výhybky č. 14 klíč se štítkem tvaru čtverce s označením „^{14t}/_{18t}“. Proto společně odešli z DK do kolejiště k výhybce č. 14, kde se opětovně pokusili z pravého odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14 vyjmout výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s označením „^{14t}/_{18t}“. V té době byl v kontrolním zámku zasunutý také klíč z odtlačného zámku výhybky č. 18 se štítkem tvaru trojúhelníku s označením „18t“. Poté odešel zpět do DK a zkontroloval na situačním schématu na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“, že z Veřovic na SK č. 5 má být v kontrolním zámku

- výhybky č. 14 vložen a uzamčen klíč výhybky č. 18 se štítkem tvaru trojúhelníku. Nevybavil si čas, kdy na jeho pokyn výhybkářka N uzamkla výhybku č. 14 přenosným výměnovým zámekem do polohy ze SK č. 3 na SK č. 3a;
- při přípravě vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 23121 z TK Štramberk – Veřovice na SK č. 5 žst. Štramberk v přiděleném obvodu odpovědnosti za provedení přípravy vlakové cesty přezkoušel správné přestavení výhybek a výkolejek pohledem na Tabuli, kdy překontroloval klíče, které na Tabuli visely, a poté výhybkářku N poslal, aby v kolejišti překontrolovala polohu výhybek č. 14 a 18, protože na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“ neměl zavěšen výsledný klíč z odtlačného zámku výhybky č. 14, který se jim nepodařilo z odtlačného zámku vyjmout. Předpokládal, že výhybka č. 18 je přestavena do polohy od Veřovic na SK č. 5, protože v odtlačném zámku na výhybce č. 14 byl vložený a uzamčený klíč z odtlačného zámku výhybky č. 18 se štítkem tvaru trojúhelníku. Výhybkářka N na jeho pokyn odešla z DK, ale kam šla a zda provedla kontrolu výhybek, nemohl jednoznačně potvrdit. V té době byla výhybka č. 14 zajištěna přenosným výměnovým zámekem;
 - zápis o poruše odtlačného zámku výhybky č. 14 do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení žst. Štramberk neprovedl, protože si v danou chvíli tuto svou povinnost, tzn. provést zápis o vzniklé poruše, neuvědomil. Z téhož důvodu neohlásil vzniklou poruchu odtlačného zámku výhybky č. 14 zaměstnanci udržující organizační složky OŘ Ostrava;
 - provedení přípravy vlakové cesty a přezkoušení správného přestavení výhybek a výkolejek pro vjezd vlaku Os 23121 z TK Štramberk – Veřovice na SK č. 5 žst. Štramberk mu výhybkářka N ohlásila osobně v DK;
 - přiměřenou dobu na oddech a jídlo čerpal v průběhu noční směny ze 14. na 15. 6. 2021 před vznikem MU ve vhodných vlakových přestávkách.
- výhybkářka noční směny žst. Štramberk – Zápis se zaměstnancem a Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - odpočinek před směnou trávil doma;
 - v průběhu noční směny ze 14. na 15. 6. 2021 před vznikem MU nebyla nikým a ničím rozrušena;
 - na předmětné směně bylo SZZ žst. Štramberk vypnuté z činnosti, protože probíhala plánovaná výluka. Náplní její práce při přípravě vlakové cesty bylo na pokyn daný výpravčím N přestavovat výhybky pomocí kliky, uzamykat je v příslušné poloze mechanickými zámky a výsledný klíč donést a předat výpravčímu do DK;
 - se změnami pracovních postupů výhybkáře při konání výluky dle ROV 25004 se seznámila doma přečtením předmětného ROV v elektronické formě a opětovně také při noční směně v žst. Suchdol nad Odrou z 11. na 12. 6. 2021, kdy si ho přečetla, tentokrát v tištěné podobě. Jeho obsah vzala na vědomí podpisem v příloze č. 58 SŘ žst. Štramberk;
 - při předávce služby jí předávající zaměstnanec, tzn. výhybkář D, ústně informoval o nemožnosti vyjmutí výsledného klíče z kontrolního zámku výhybky č. 14 a o zajištění této výhybky přenosným výměnovým zámekem;
 - na noční směně ze 14. na 15. 6. 2021 byly v DK žst. Štramberk k dispozici dva přenosné výměnové zámky, kdy jeden byl již od denní směny na výhybce č. 14.

- V průběhu večera s přenosným výměnovým zámkem na výhybce č. 14 manipulovala, a to při posunu HDV mezi SK č. 5 a SK č. 3;
- v průběhu noční směny ze 14. na 15. 6. 2021 nedostala od výpravčího N pokyn ke zjištění volnosti vlakové cesty v žst. Štramberk, a tudíž volnost vlakové cesty v žst. nezjišťovala;
 - na noční směně ze 14. na 15. 6. 2021 měla pro přípravu vlakové cesty přidělen obvod veřovického zhlaví žst. Štramberk;
 - v případě, že od výpravčího N obdržela pokyn – příkaz k přípravě vlakové cesty pro vlak vjíždějící, resp. odjíždějící na/ze SK č. 5 žst. Štramberk ze/ve směru od/do žst. Veřovice, převzala od výpravčího N výsledný klíč, poté měla odejít k výhybkám č. 14 a 18, a to nejprve k výhybce č. 18, kdy vložila klíč do mechanického zámku, odemkla zámek a po sklopení háku výhybku přestavila točením kliky v přestavniku výhybky do odbočky. Po přestavení výhybky č. 18 uzamkla výhybku v této poloze, vyjmula klíč a s tímto klíčem odešla k výhybce č. 14. Klíč vložila do mechanického zámku, sklopila hák, výhybku přestavila klikou do polohy do odbočky (pozn. DI: správně do přímého směru) a v této poloze uzamkla. Výsledný klíč z výhybky č. 14 donesla výpravčímu N do DK. Na Tabuli výsledný klíč zavěšoval výpravčí;
 - při přípravě vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 23121 z TK Štramberk – Veřovice na SK č. 5 žst. Štramberk přezkoušela správné přestavení výhybek a výkolejek v přiděleném obvodu odpovědnosti za provedení přípravy vlakové cesty, tzn. také polohu výhybek č. 14 a 18, pohledem z prostoru nástupiště u SK č. 5, od úrovně vstupních dveří DK, pochůzku v kolejišti nevykonala;
 - výpravčímu N podala předepsané hlášení o provedení přípravy vlakové cesty a přezkoušení správného přestavení výhybek a výkolejek pro vjezd vlaku Os 23121 z TK Štramberk – Veřovice na SK č. 5 žst. Štramberk, a to po kontrole výhybky č. 18 pohledem od DK. Od výhybky č. 14 se jí nepodařilo vyjmout výsledný klíč, což ohlásila výpravčímu N, který následně odešel zjistit stav výhybky č. 14, přičemž také jemu se nepodařilo výsledný klíč z mechanického zámku vyjmout. Od výpravčího N dostala pokyn k zajištění a uzamčení výhybky č. 14 ambulantním zámkem. Z DK vzala ambulantní zámek a odebrala se k výhybce č. 14, kterou tímto zámkem zajistila. V době podání vysvětlení DI si již nevybavila, v jaké poloze se výhybka č. 14 nacházela. Po návratu zpět do DK výpravčímu N ohlásila uzamčení výhybky č. 14 mechanickým zámkem, žádné jiné hlášení mu nepodala;
 - na svém stanovišti, tzn. v DK žst. Štramberk, o přezkoušení správného přestavení výhybek a výkolejek pro vjezd vlaku Os 23121 z TK Štramberk – Veřovice na SK č. 5 žst. Štramberk neprovedla zápis s udáním času, čísla očekávaného vlaku a vjezdové SK do zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty, popř. do zvláštního zápisníku podle vzoru, je-li uveden v ZDD žst. Štramberk, protože žádný takový zápisník v žst. Štramberk nebyl na stanovišti výhybkáře v DK žst. Štramberk veden;
 - přiměřenou dobu na oddech a jídlo čerpala v průběhu noční směny ze 14. na 15. 6. 2021 před vznikem MU ve vhodných vlakových přestávkách.
- výpravčí denní směny žst. Štramberk – Zápisy se zaměstnancem:
 - na směnu nastoupil dne 14. 6. 2021 v 5:59 h;
 - v 7:30 h byla zahájena výluka dle ROV 25004;

- v cca 9:00 h dal výhybkáři D pokyn k přípravě vlakové cesty pro vlak Os 23153 na SK č. 3 žst. Štramberk a předal mu klíč se štítkem tvaru čtverce s označením $\frac{14t}{18t}$;
 - výhybkář D společně se systémovým specialistou OŘ Ostrava odešli provést do kolejíště žst. Štramberk (na veřovické zhlaví) přípravu vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 23153. Po krátké chvíli se oba vrátili zpět do DK a dle jeho doslovného vyjádření v DK oznámili: „... , že výsledný klíč má nesprávný tvar označovacího štítku.“. Na základě tohoto zjištění nařídil systémový specialista OŘ Ostrava uzamknout výhybku č. 14 přenosným výměnovým zámekem;
 - od momentu uzamknutí výhybky č. 14 přenosným výměnovým zámekem se až do konce denní směny dne 14. 6. 2021 jezdilo s vlaky od/do žst. Veřovice výhradně na/ze SK č. 5 žst. Štramberk;
 - výhybka č. 18 nebyla uzamčena přenosným výměnovým zámekem, protože byla pro jízdu DV na/ze SK č. 5 uzamčena odtlačným zámekem a klíč měl v úschově v DK žst. Štramberk;
 - v 17:00 h doručil systémový specialista OŘ Ostrava do DK žst. Štramberk výsledný klíč pro jízdu DV na/ze SK č. 3 se správným označením, tj. se štítkem tvaru trojúhelníku s označením $\frac{14t}{18t}$;
 - po dodání výsledného klíče pro jízdu DV na/ze SK č. 3 se správným označením, tj. se štítkem tvaru trojúhelníku s označením $\frac{14t}{18t}$, si neuvědomil, že by z výhybky č. 14 měl být přenosný výměnový zámek odstraněn, a proto až do konce denní směny nedal výhybkáři D pokyn k jeho odstranění z výhybky č. 14;
 - při odevzdávce služby výpravčímu N vykazovalo SZZ v souladu s ROV 25004 správnou činnost a klíče od výhybek č. 14 a č. 18 byly zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“.
- Pozn. DI: SZZ žst. Štramberk ve skutečnosti nemohlo při odevzdávce dopravní služby dne 14. 6. 2021 v 18:00 h vykazovat stav dle ROV 25004, protože z odtlačných kontrolních zámků výhybky č. 14 nebylo možné je uzamknout a vyjmout příslušný výsledný klíč. Příčina spočívala v osazení výhybky č. 18 odtlačnými zámky, které nebylo v souladu se schválenou a přezkoušenou projektovou dokumentací (viz bod 4.2.2 této Zprávy).

Výpravčí denní směny žst. Štramberk využil svého práva a odepřel DI podat vysvětlení.

- výhybkář denní směny žst. Štramberk – Zápisy se zaměstnancem:
 - na směnu nastoupil dne 14. 6. 2021 v 6:00 h;
 - v 7:30 h byla zahájena výluka dle ROV 25004;
 - v cca 9:00 h dostal od výpravčího D pokyn k přípravě vlakové cesty pro vlak Os 23153 na SK č. 3 žst. Štramberk a převzal od něj klíč se štítkem tvaru čtverce s označením $\frac{14t}{18t}$;
 - při přípravě vlakové cesty na SK č. 3 pro vjezd vlaku Os 23153 zjistil, že výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s označením $\frac{14t}{18t}$ má nesprávný tvar označovacího štítku. Tuto skutečnost mu na místě potvrdil systémový specialista OŘ Ostrava, přítomný v kolejíšti při přípravě vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 23153;

- po příchodu zpět do DK žst. Štramberk nařídil systémový specialista OŘ Ostrava na základě výše uvedeného uzamčení výhybky č. 14 přenosným výměnovým zámekem;
 - na pokyn výpravčího D výhybku č. 14 opatřil přenosným výměnovým zámekem;
 - výhybku č. 18 přestavil do polohy pro jízdu DV na/ze SK č. 5 a v této poloze zajistil uzamknutím odtlačného zámku. Po uzamknutí výhybky č. 18 vyjmul klíč z odtlačného zámku a v DK žst. Štramberk ho předal výpravčímu D;
 - od momentu uzamknutí výhybky č. 14 přenosným výměnovým zámekem se až do konce denní směny dne 14. 6. 2021 jezdilo s vlaky od/do žst. Veřovice výhradně na/ze SK č. 5 žst. Štramberk;
 - v 17:00 h doručil systémový specialista OŘ Ostrava do DK žst. Štramberk výsledný klíč pro jízdu DV na/ze SK č. 3 se správným označením, tj. se štítkem tvaru trojúhelníku s označením „14t“^{14t} a „18t“^{18t};
 - až do konce denní směny nedostal od výpravčího D pokyn k odstranění přenosného výměnového zámku z výhybky č. 14;
 - při předávce služby výhybkářce N ústně sdělil, že výhybka č. 14 je opatřena přenosným výměnovým zámekem a další informace obdrží od výpravčího N.
- Výhybkář denní směny žst. Štramberk využil svého práva a odepřel DI podat vysvětlení.
- vedoucí provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1) – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - po zahájení výluky konané dle ROV 25004 (etapa A, A1 a B) po dohodě s výpravčím D a systémovým specialistou OŘ Ostrava dojednal odjezd některých vlaků směru do/z Veřovic ještě při normální činnosti réleového SZZ žst. Štramberk. V té době se vypínala PZZ na železničních přejezdech P7492 na kopřivnickém záhlaví a P10214 na vlečce „KOTOUČ ŠTRAMBERK“. Někdy v dopoledních hodinách bylo vypnuto reléové SZZ z činnosti, konkrétně k vypnutí elektromotorických přestavníků výhybek a výkolejek, kolejových obvodů a poté celého napájení SZZ. Dopoledne byly zahájeny práce na demontáži přestavníků a vyvázání výhybek, demontáži kolejových obvodů a demontáži odjezdových návěstidel S1, S2 a S4 žst. Štramberk;
 - týden před zahájením výluky konané dle ROV 25004 (etapa A, A1 a B) začala montáž mechanických zámků dle situačního plánu, který byl součástí schválené projektové dokumentace. Dne 11. 6. 2021 byly doplněny do DK a na stanoviště St I žst. Štramberk, situovaného na kopřivnickém záhlaví, „Tabule k zavěšování hlavních klíčů“. V tento den společně se systémovým specialistou OŘ Ostrava provedl kontrolu Tabulí a umístění mechanických zámků podle schválené projektové dokumentace a SŘ žst. Štramberk platného pro dobu konání výluky dle ROV 25004. Provedenou kontrolou zjistili nezaplombované kryty asi dvou nebo tří mechanických zámků a v jednom případě také pojistného šroubu. Konkrétní čísla výhybek, na nichž zjistili uvedené závady, si již nepamatoval. Všechny chybějící plomby na drátu byly do doby zahájení výluky, tzn. do 14. 6. 2021, zaměstnanci údržby SSZT Ostrava doplněny. Při kontrole dne 11. 6. 2021 také zjistili, že na výhybkách č. 8a, 8b a 10b nebyly namontované mechanické zámky, a to z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi opornicemi a jazyky znemožňující montáž odtlačných zámků. Zda byly při kontrole provedené dne

11. 6. 2021 zjištěny další závady, si již nevybavil. V pátek 11. 6. 2021 bylo společně se systémovým specialistou OŘ Ostrava a zaměstnanci Správy tratí Ostrava také zkontrolováno umístění návěstidel pro pomalou jízdu a rychlostníků před železničním přejezdem P7492, přičemž nebyla zjištěna žádná závada. Ve dnech 12. a 13. 6. 2021 ve Štamberku nebyl, přijel až v pondělí 14. 6. 2021 na zahájení výluky. Nejprve provedl kontrolu chybějících plomb na mechanických zámcích, všechny v pátek 11. 6. 2021 chybějící plomby byly doplněny. Protože na výhybkách č. 8a, 8b a 10b nebyly stále namontované odtlačné zámkové, provedli dopravní zaměstnanci žst. Štamberk na tyto výhybky montáž přenosných (ambulantních) zámků v uzamykatelném provedení. Před provedením zápisu o připravenosti k výluce oslovil zástupce zhotovitele – zaměstnance dodavatelské firmy HRP servis, s. r. o., a systémového specialistu OŘ Ostrava stran získání ústního souhlasu k připravenosti k zahájení výluky, který následně od obou oslovených získal. Poté provedl v DK žst. Štamberk zápis o připravenosti k zahájení výluky do telefonního zápisníku výpravčího;
- v rámci výluky konané dle ROV 25004 (etapa A a A1) byl OZOV. Po zahájení výluky byl ještě před vypnutím PZZ na železničních přejezdech P7492 a P10214 informován o osazení dopravního značení na příjezdových komunikacích dle ROV 25004, jejichž osazení zkontroloval fyzickou obhlídkou. Jeho pracovní povinností byla mj. dohoda s výpravčím D, aby ve vhodné vlakové přestávce mohl po vypnutí SZZ zhotoviteli udělit pokyn k zahájení výlukových prací. O vypnutí SZZ žst. Štamberk provedl zápis do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení. V průběhu výluky prováděl zejména kontrolu činností zhotovitele stavby a také s provozovatelem vlečky „KOTOUČ ŠTRAMBERK“ řešil osazení výhybek č. 8a, 8b a 10b mechanickými odtlačnými zámkami. Mimo funkce OZOV plnil i funkci technického dozoru stavby. Dne 14. 6. 2021 od doby zahájení výluky do jeho odjezdu v cca 14:00 h ze žst. Štamberk nezjistil žádné závady související se zabezpečením výhybek žst. Štamberk. Při jeho dalším pobytu v žst. Štamberk od cca 16:00 h do cca 17:00 h prováděl výhradně kontrolu zhotovitele stavby a opětovně nezjistil žádné závady související se zabezpečením výhybek žst. Štamberk;
 - natypování a namontování mechanických zámků podle projektu prováděl zhotovitel stavby, tzn. fa HRP servis, s. r. o., v součinnosti s pracovníky údržby SSZT Ostrava. Konkrétní jména zaměstnanců a jejich funkce mu nebyla známa, protože příprava a montáž mechanických zámků proběhla v předstihu před výlukou a on těmito činnostem nebyl fyzicky přítomen;
 - o provedení namontování mechanických zámků pro provizorní zabezpečení žst. Štamberk byl vyhotoven zápis do Stavebního deníku, který provedl zaměstnanec zhotovitele stavby, tzn. HRP servis, s. r. o.;
 - po namontování mechanických zámků pro provizorní zabezpečení žst. Štamberk provedl dne 11. 6. 2021 na všech výhybkách opatřených odtlačnými zámkami, tzn. také na výhybkách č. 14 a 18, západkové zkoušky, a to společně se systémovým specialistou OŘ Ostrava a v součinnosti s výpravčím žst. Štamberk ve službě, který pro provedení západkových zkoušek obsluhoval řadiče výhybek zapojených do SZZ. Všechny západkové zkoušky vyhověly;
 - po zahájení výluky konané dle ROV 25004 (etapa A, A1 a B) aktivoval zápisem provedeným v Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení

- žst. Štramberk v souladu s body 5, 6 a 8 ROV 25004 v DK a na stanovišti St I žst. Štramberk mechanické pomůcky „Tabule k zavěšování hlavních klíčů“;
- kontrolu souladu (správnosti) klíčů od mechanických zámků a jejich označovacích štítků jednoduchých mechanických zámků výhybky č. 18 s čl. 23 ZDD obsažené SŘ žst. Štramberk a s projektovou dokumentací obsaženou v dokumentu „Žst. Štramberk SITUAČNÍ SCHÉMA PŘI VYPNUTÍ – AKTIVACE PŘESTAVNÍKŮ A PCN“, zakázkové číslo 19-094-40-311, číslo výkresu 0270, ze dne 3. 6. 2021 (dále jen Situační schéma), provedl dne 11. 6. 2021 společně se systémovým specialistou OŘ Ostrava. Provedenou kontrolou nezjistili v této věci žádné nedostatky;
 - pro jízdu DV na/ze SK č. 3 ze/na SK č. 5b žst. Štramberk byla zřízena závislost výhybek č. 14 a 18, kdy nejprve bylo potřeba uzamknout výhybku č. 18 směrem do kolejové spojky na výhybku č. 14, tzn. do přímého směru, vyjmout z levého odtlačného zámku, tzn. mezi levou přímou opornicí a levým ohnutým jazykem, klíč s označovacím štítkem tvaru čtverce s nápisem „18t“, který se poté měl vložit do kontrolního odtlačného zámku umístěného na levé straně výhybky č. 14, tzn. mezi levou ohnutou opornicí a levý přímý jazyk, a po jeho uzamčení by měl z něj jít vyjmout výsledný klíč se štítkem tvaru trojúhelníku s označením „^{14t}“
„18t“;
 - pro jízdu DV na/ze SK č. 5 ze/na SK č. 5b žst. Štramberk byla zřízena závislost výhybek č. 14 a 18, kdy nejprve bylo potřeba uzamknout výhybku č. 18 směrem do odbočného směru, vyjmout z pravého odtlačného zámku, tzn. mezi pravou ohnutou opornicí a pravým přímým jazykem, klíč s označovacím štítkem tvaru trojúhelníku s nápisem „18t“, který se poté měl vložit do odtlačného kontrolního zámku umístěného na pravé straně výhybky č. 14, tzn. mezi pravou přímou opornicí a pravý ohnutý jazyk, a po jeho uzamčení by měl z něj jít vyjmout výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s označením „^{14t}“
„18t“;
 - dne 14. 6. 2021 před ani v průběhu výluky konané dle ROV 25004 (etapa A, A1 a B) nezjistil žádnou závadu na zřízené závislosti výhybek č. 14 a 18 v žst. Štramberk;
 - o skutečnosti, že se na noční směně ze 14. na 15. 6. 2021 obsluhujícím zaměstnancům žst. Štramberk nepodařilo i přes několik provedených pokusů vyjmout z odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14 žst. Štramberk výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{14t}“
„18t“, se dozvěděl až ráno dne 15. 6. 2021 po příchodu do zaměstnání, a to ve spojitosti s MU vzniklou na noční směně v žst. Štramberk ze 14. na 15. 6. 2021;
 - nebylo mu známo kdo, v jakém čase a z jakého důvodu fyzicky provedl uzamknutí výhybky č. 14 žst. Štramberk přenosným výměnovým zámkem;
 - v době podání vysvětlení DI mu bylo známo, co před jízdou vlaků Os 23120, resp. Os 23121, dne 14. 6. 2021 zapříčinilo nemožnost vyjmutí výsledného klíče se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{14t}“
„18t“ z odtlačného kontrolního zámku upevněného na pravé přímé opornici výhybky č. 14 žst. Štramberk. Tento výsledný klíč nebylo možno z odtlačného kontrolního zámku vyjmout z důvodu neuzamčení klíče z mechanického zámku výhybky č. 18 s označovacím štítkem tvaru trojúhelníku s označením „18t“. Důvodem nemožnosti uzamknutí klíče z mechanického zámku výhybky č. 18 s označovacím štítkem tvaru trojúhelníku s označením „18t“ bylo uzamčení

- odtlačného zámku výhybky č. 18 v poloze, kdy závěrný hák kontroloval a zajišťoval polohu odlehleho levého ohnutého jazyka výhybky od přímé levé opornice. To znamenalo neshodu výhybek ve výhybkové dvojici č. 14 a 18;
- po MU bylo zjištěno, že nebyl soulad označovacích štítků na klíčích odtlačných zámků na výhybce č. 18 se Situačním schématem, spočívající v opačném umístění označovacích štítků na klíčích mechanických zámků výhybky č. 18, tzn. že štítek tvaru trojúhelníku s označením „18t“ byl na klíči zámku upevněného na levé přímé opornici výhybky č. 18 žst. Štramberg a štítek tvaru čtverce s označením „18t“ byl na klíči do zámku upevněného na pravé ohnuté opornici výhybky č. 18. Tento nedostatek byl odstraněn po vzniku MU až dne 15. 6. 2021 v dopoledních hodinách, a to po ukončení opravných prací provedených na výhybce č. 18 Správou tratí Ostrava. Po MU byla provedena oprava poškozeného odtlačného zámku. Následně proběhla, to již za jeho přítomnosti, vzájemná výměna zamykacích ústrojí odtlačných zámků výhybky č. 18 tak, aby typy klíčů a příslušné tvary označovacích štítků byly v souladu se Situačním schématem a čl. 23 SŘ žst. Štramberg. V závislosti na úpravách provedených na mechanických zámcích výhybky č. 18 bylo potřeba upravit závislostní ústrojí mechanických kontrolních zámků výhybky č. 14, spočívající ve vzájemné výměně zamykacích ústrojí tak, aby byla zajištěna správná posloupnost při zabezpečení výhybek č. 14 a 18 mechanickými zámkami;
 - po ukončení šetření na místě shora uvedené MU nebylo nijak upravováno natypování odtlačného zámku upevněného na levé přímé opornici výhybky č. 18 žst. Štramberg. Proběhla však vzájemná výměna zamykacích ústrojí odtlačných zámků výhybky č. 18 tak, aby typy klíčů a příslušné tvary označovacích štítků byly v souladu se Situačním schématem a čl. 23 SŘ žst. Štramberg (viz výše). Vzájemnou výměnu zamykacích ústrojí konzultoval s technikem SSZT Ostrava. Po provedených úpravách provedl kontrolu těchto úprav a přezkoušel závislost zabezpečení výhybek č. 14 a 18.
 - systémový specialista OŘ Ostrava – Zápis se zaměstnancem a Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - po zahájení výluky konané dle ROV 25004 (etapa A, A1 a B) byly do doby vypnutí reléového SZZ výhybky žst. Štramberg obsluhovány výpravčím D ústředně z DK. Dále byly činěny kroky pro demontáž kolejových obvodů a demontáž tří odjezdových návěstidel S1, S2 a S4 a vyvázání přestavníků výhybek, které byly do doby vyvázání přestavovány nouzově klikou;
 - jeho pracovní náplní před zahájením výluky konané dle ROV 25004 (etapa A, A1 a B) bylo ve spolupráci se Centrem telematiky a diagnostiky, Diagnostickou laboratoří zabezpečovací techniky SŽ, vypracování dokumentace pro provizorní stav ZZ, která obsahovala dokumenty:
 - 0270 „Žst. ŠTRAMBERK SITUAČNÍ SCHÉMA PŘI VYPNUTÍ – AKTIVACE PŘESTAVNÍKU A PCN“,
 - 0771 „Žst. ŠTRAMBERK TABULKA UZAMČENÍ PŘI VYPNUTÍ – LICHÉ ZHLAVÍ“,
 - 0772 „Žst. ŠTRAMBERK TABULKA UZAMČENÍ PŘI VYPNUTÍ – SUDÉ ZHLAVÍ“ a „0870 TABULKA SOUČASNĚ VYLOUČENÝCH CEST“.
- Na základě schválení výše uvedené dokumentace, vč. schváleného situačního plánu, osadil zhotovitel, fa HRP servis, s. r. o., mechanické zámkové ještě před

zahájením výluky. Následně zpracoval ROV 25004, na jehož základě se změnila ZDD žst. Štramberk. Po namontování mechanických zámků provedl společně s vedoucím provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOVem 1) dne 11. 6. 2021 kontrolu těchto zámků. Provedenou kontrolou zjistili drobné závady na mechanickém zámku výhybky č. 2, které byly na místě odstraněny, a také zjistili, že na výhybkách č. 8a, 8b a 10b nebyly namontované mechanické zámkové, a to z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi opornicemi a jazyky znemožňující montáž odtlačných zámků. Na výhybce č. 14 na výsledném klíči z mechanického kontrolního zámku na pravé přímé opornici zjistili chybějící štítek ve tvaru čtverce. Zjištěnou závadu sdělil vedoucímu provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOVovi 1) s tím, že závada bude odstraněna dne 14. 6. 2021 před zahájením výluky. Na mechanických zámcích výhybek č. 14 a 18 a jejich závislostech nebyly zjištěny žádné jiné závady. Dne 11. 6. 2021 společně s vedoucím provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1) provedl také kontrolu „Tabulí k zavěšování hlavních klíčů“, při níž nezjistili žádné nedostatky. Po jejich kontrole na Tabule uvedl „ověřeno“ a opatřil je datem, podpisem a razítkem;

- před zahájením výluky konané dle ROV 25004 (etapa A, A1 a B) dal souhlas s jejím zahájením vedoucímu provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOVovi 1);
- při a po zahájení výluky konané dle ROV 25004 (etapa A, A1 a B) dozoroval vlastní (samotné) zahájení výluky a koordinoval činnost dopravních zaměstnanců řízení provozu vzhledem ke skutečnému průběhu výluky. Na počátku výluky réleového SZZ žst. Štramberk výpravčí D obsluhoval normální obsluhou, po vypnutí SZZ bylo nutno výhybky pozamykat podle schválené dokumentace pro zajištění provozování drážní dopravy. Přesný čas si nevybavil, ale bylo to ve vlakové přestávce, kdy byly výhybky přestaveny a mechanické zámkové zajištěny pro jízdu vlaku ve směru od žst. Veřovice na SK č. 3. Po vyjmutí výsledných klíčů společně s výhybkářem D tyto klíče předali výpravčímu D k zavěšení na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“, přitom žádnou závadu při manipulaci s klíči mechanických zámků výhybek č. 14 a 18 nezjistil. Po vjezdu vlaku na SK č. 3 a následném odjezdu vlaku ze SK č. 3 do Veřovic se dotázal výpravčího D na organizaci jízdy vlaků v žst., protože na denní směně jezdily vlaky pouze mezi žst. Veřovice a žst. Štramberk. Výpravčí D mu sdělil, že pro něj bude nejjednodušší jezdit s vlaky na SK č. 5. Z tohoto důvodu se společně s výhybkářem D, on jako dozor a výhybkář D jako obsluhující zaměstnanec, odebrali odemknout mechanické zámkové výhybek č. 14 a 18, přestavit je pro jízdu na/z SK č. 5, a v daných polohách je uzamknout mechanickými zámkové. Přitom bylo zjištěno, že výsledný klíč pravého kontrolního zámku stále nemá štítek ve tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{14t}/_{18t}“. Tuto skutečnost oznámil zaměstnanci SSZT (jméno konkrétního zaměstnance si nevybavil) a klíč mu předal k doplnění štítku. Tuto skutečnost oznámil i výpravčímu D. Protože ten neměl k dispozici tento výsledný klíč, tak se přijalo dopravní opatření v souladu s předpisem SŽDC Z1 ve formě zamknutí výhybky č. 14 pro jízdu DV přímým směrem přenosným výměnovým zámkem, čímž byl vytvořen odvrát na SK č. 3a pro jízdy na/ze SK č. 5. Poté, co v průběhu 14. 6. 2021 obdržel od zaměstnance SSZT předmětný výsledný klíč se štítkem ve tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{14t}/_{18t}“, předal tento klíč výpravčímu D a následně šel zkontrolovat zajištění výhybek č. 8a, 8b a 10b. Zda

výpravčí D zrušil přijaté dopravní opatření ve věci zajištění výhybky č. 14 přenosným výměnovým zámkem, již nesledoval, protože zrušení bylo v kompetenci výpravčího D. Jelikož nebylo pořád možné výhybky č. 8a, 8b a 10b zajistit mechanickými odtlačnými zámkami v souladu se schválenou dokumentací, tak přijal dopravní opatření spočívající v uzamčení těchto výhybek přenosnými uzamykatelnými výměnovými zámkami. Výsledné klíče pak předal výpravčímu D a provedl zápis v Telefonním zápisníku žst. Štramberk, jenž vzal výpravčí D podpisem na vědomí. V žst. Štramberk byl až do příchodu noční směny, kdy informoval dozorce výhybek St I na kopřivnickém zhlaví o způsobu přestavování výhybek kopřivnického zhlaví. Protože jeho další pobyt v žst. Štramberk již nebyl nutný, ze stanice odjel;

- v jeho kompetenci nebylo zajištění natypování a namontování mechanických zámků podle projektu pro provizorní zabezpečení žst. Štramberk, a tudíž mu nebylo známo, kdo tuto činnost provedl;
- po namontování mechanických zámků pro provizorní zabezpečení žst. Štramberk byl dne 11. 6. 2021 přítomen západkovým zkouškám na všech výhybkách opatřených mechanickými odtlačnými zámkami, tzn. také na výhybkách č. 14 a 18. Západkové zkoušky provedl vedoucí provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1) v součinnosti s výpravčím ve službě, který pro provedení západkových zkoušek obsluhoval řadiče výhybek zapojených do SZZ. Výsledkem všech provedených západkových zkoušek bylo „vyhověla“;
- pro jízdu DV na/ze SK č. 3 ze/na SK č. 5b žst. Štramberk byla zřízena závislost výhybek č. 14 a 18, kdy nejprve bylo potřeba uzamknout výhybku č. 18 směrem do kolejové spojky na výhybku č. 14, tzn. do přímého směru vyjmout z levého odtlačného zámku, tzn. mezi levou přímou opornicí a levým ohnutým jazykem, klíč s označovacím štítkem tvaru čtverce s nápisem „18t“, který se poté měl vložit do kontrolního odtlačného zámku umístěného na levé straně výhybky č. 14, tzn. mezi levou ohnutou opornicí a levý přímý jazyk, a po jeho uzamčení by měl z něj jít vyjmout výsledný klíč se štítkem tvaru trojúhelníku s označením „14t“;
- pro jízdu DV na/ze SK č. 5 ze/na SK č. 5b žst. Štramberk byla zřízena závislost výhybek č. 14 a 18, kdy nejprve bylo potřeba uzamknout výhybku č. 18 směrem do odbočného směru, vyjmout z pravého odtlačného zámku, tzn. mezi pravou ohnutou opornicí a pravým přímým jazykem, klíč s označovacím štítkem tvaru trojúhelníku s nápisem „18t“, který se poté měl vložit do kontrolního odtlačného zámku umístěného na pravé straně výhybky č. 14, tzn. mezi pravou přímou opornicí a pravý ohnutý jazyk, a po jeho uzamčení by měl z něj jít vyjmout výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s označením „18t“;
- ve dnech 11. a 14. 6. 2021, vyjma scházejícího štítku na výsledném klíči pravého kontrolního zámku výhybky č. 14, nezjistil v žst. Štramberk žádnou závadu na zřízené závislosti výhybek č. 14 a 18;
- o skutečnosti, že se na noční směně ze 14. na 15. 6. 2021 obsluhujícím zaměstnancům nepodařilo i přes několik provedených pokusů vyjmout z odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14 žst. Štramberk výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „14t“, se dozvěděl až ráno 15. 6. 2021 po příchodu do zaměstnání;

- o nebylo mu známo, co bylo příčinou nemožnosti vyjmutí výsledného klíče se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „ $\frac{14t}{18t}$ “ z odtlačného kontrolního zámku upevněného na pravé přímé opornici výhybky č. 14 žst. Štramberk v době před jízdami vlaků Os 23120 a Os 23121, protože v té době již nebyl v žst. Štramberk přítomen, a tudíž mu nebyla známa dopravní opatření ani úkony jednotlivých zaměstnanců řízení provozu v žst. Štramberk učiněná v souvislosti s jízdou uvedených vlaků.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

V žst. Štramberk se od 14. 6. 2021 (7:30 h), tzn. také v době vzniku MU, konala výluka SZZ dle ROV 25004, etapa A, A1 (viz bod 3.1.8 této Zprávy). V době konání výluky byla v žst. Štramberk zřízena pracoviště výhybkáře, a to v DK u výpravčího, a dozorce výhybek St I, a to na stanovišti St I situovaném na kopřivnickém zhlaví žst. Štramberk. Oba tyto zaměstnanci plnili příkazy výpravčího žst. Štramberk.

Na denní směně dne 14. 6. 2021 od zahájení výluky do 18:00 h probíhala v souběhu také etapa B, jejímž předmětem bylo rušení izolovaných styků a výměna odjezdových návěstidel S1, S2 a S4. Kolejově bylo vyloučeno kopřivnické zhlaví a zhlaví žst. Štramberk a SK od vjezdového návěstidla L po odjezdová návěstidla S1 až S5 a seřadovací návěstidla Se 3 a Se 4. Z důvodu konání etapy B předmětné výluky nebyla mezi žst. Kopřivnice a Štramberk provozována drážní doprava a za vlaky osobní přepravy byla zavedena náhradní autobusová doprava. Drážní doprava byla provozována pouze mezi žst. Štramberk a Veřovice.

Vzniku předmětné MU předcházel (pohyb DV v níže uvedené časové chronologii):

- příjezd vlaku Sp 1646 ze směru od Kopřivnice na SK č. 3 v 19:13 h tvořeným HDV řady 842 a přípojným TDV řady Btn⁷⁵⁷, který v žst. Štramberk ukončil jízdu;
- odjezd vlaku Os 23118 ze SK č. 5 v 19:16 h do Veřovic;
- po odjezdu vlaku Os 23118 posun HDV od vlaku Sp 1646 ze SK č. 3 přes veřovické zhlaví (mj. přes výhybky č. 14 a 18) a zpět po SK č. 5 a přes kopřivnické zhlaví na SK č. 3, kde po spojení s TDV od vlaku Sp 1646 byl posunový díl přestaven formou sunutí přes výhybku č. 14 na SK č. 3a. SK č. 3 a 5 zůstaly po ukončení tohoto posunu volné;
- příjezd vlaku Os 23136 ze směru od Kopřivnice na SK č. 3 v 19:52 h tvořeným HDV řady 811 a přípojným TDV řady BDtax, který v žst. Štramberk ukončil jízdu;
- příjezd vlaku Os 23159 ze směru od Veřovic na SK č. 5 v 19:59 h, který ve 20:06 h odjel do Kopřivnice;
- po odjezdu vlaku Os 23159 posun HDV od vlaku Os 23136 ze SK č. 3 přes veřovické zhlaví (mj. přes výhybky č. 14 a 18) a zpět po SK č. 5 a přes kopřivnické zhlaví na SK č. 3, kde po spojení s TDV od vlaku Os 23136 zůstala souprava (přední část soupravy) pro vlak Os 23143 stát. SK č. 5 zůstala po ukončení tohoto posunu volná;
- příjezd vlaku Os 23166 ze směru od Kopřivnice na SK č. 5 ve 20:21 h tvořeným samostatně jedoucím HDV řady 811, který v žst. Štramberk ukončil jízdu. Následoval posun s tímto HDV ze SK č. 5 přes veřovické zhlaví zpět (mj. přes výhybky č. 18 a 14) na SK č. 3 obsazenou přední částí soupravy pro vlak Os 23143, s níž se HDV od vlaku Os 23166 spojilo. SK č. 3 byla obsazena DV pro vlak Os 23143 (ve složení 811 + BDtax + 811), SK č. 5 zůstala po ukončení tohoto posunu volná;

- posun s HDV řady 842 od vlaku Sp 1646 ze SK č. 3a přes veřovické zhlaví (výhybku č. 14) na SK č. 3 obsazenou částí soupravy pro vlak Os 23143, s níž se HDV spojilo;
- odjezd vlaku Os 23143, tvořeného DV řady 811 + BDtax (od vlaku Os 23136) + 811 (od vlaku Os 23166) + 842 (od vlaku Sp 1646), ze SK č. 3 ve 20:43 h do Kopřivnice. SK č. 3 zůstala po odjezdu tohoto vlaku volná;
- příjezd vlaku Mn 80300 ze směru od Kopřivnice na SK č. 4a ve 21:11 h, který v žst. Štramberk ukončil jízdu;
- příjezd vlaku Os 23120 ze směru od Kopřivnice na SK č. 5 ve 21:41 h, který ve 21:43 h odjel do Veřovic. SK č. 5 zůstala po odjezdu tohoto vlaku volná;
- příjezd vlaku Os 23138 ze směru od Kopřivnice na SK č. 3 ve 22:26 h tvořeným samostatně jedoucím HDV řady 842, který v žst. Štramberk ukončil jízdu. Následoval posun s tímto HDV ze SK č. 3 přes veřovické zhlaví (výhybku č. 14) na SK č. 3a obsazenou přípojným TDV od vlaku Sp 1646, s níž se HDV spojilo a takto vytvořená souprava pro vlak Sp 1641 zůstala stát až do doby vystavení na vlak, tj. dne 15. 6. 2021 (pravidelný odjezd v 5:56 h);
- vjezd vlaku Os 23121 ze směru od Veřovic.

V rámci uvedeného pohybu DV došlo ke vzniku předcházející MU podobné povahy, kdy dne 14. 6. 2021 ve 21:43:03 h došlo při odjezdu vlaku Os 23120 ze SK č. 5 žst. Štramberk na TK Štramberk – Veřovice k nezajištěné jízdě po nesprávně postavené vlakové cestě, kdy pojižděná výhybka č. 18 nebyla správně přestavena do odbočného směru pro jízdu ze SK č. 5 na SK č. 5b.

Poslední manipulace s výhybkou č. 18 byla provedena při posunu s HDV od vlaku Os 23166, které bylo přestavováno ze SK č. 5 přes veřovické zhlaví zpět na obsazenou SK č. 3. Výhybka č. 18 zůstala po tomto posunu přestavena do přímého směru a v této poloze zajištěna uzamčeným odtlačným zámkem upevněným na její levé přímé opornici. Následkem jízdy vlaku po nesprávně postavené vlakové cestě byla koly vlaku Os 23120 výhybka č. 18 násilně přestavena (řezána) a zničen (rozlomen) závěrný hák uzamčeného odtlačného zámku. Po průjezdu vlaku Os 23120 nedoléhal pravý přímý ani levý ohnutý jazyk k opornicím. Příčinou nedolehnutí bylo vzpříčení odlomených dílů závěrného háku levého odtlačného zámku výhybky mezi levou přímou opornicí a levým ohnutým jazykem, přičemž v tomto stavu zůstala výhybka č. 18 až do doby MU vzniklé za jízdy vlaku Os 23121.

Po přijetí vlaku Os 23121, jehož nabídku dal výpravčí žst. Veřovice, provedl výpravčí N přípravu vlakové cesty pro vjezd tohoto vlaku z TK Štramberk – Veřovice na SK č. 5 žst. Veřovice. Protože na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“ v DK nebyl na příslušném háčku zavěšen výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{14t}/_{18t}“ z odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14, měl výpravčí N na místě přezkoušet správné přestavení výhybek č. 14 a 18. Výpravčí N na místě přezkoušel správné přestavení pouze výhybky č. 14, kdy na místě mj. zjistil v kontrolním zámku uzamknutý výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{14t}/_{18t}“ a vložený klíč z jednoduchého odtlačného zámku výhybky č. 18 se štítkem tvaru trojúhelníku s označením „18t“. Správné přestavení výhybky č. 18 na místě nepřezkoušel, protože se na základě znalosti závěrové tabulky a zjištění, že v kontrolním odtlačném zámku osazeném na přímé opornici výhybky č. 14 je vložen klíč z jednoduchého odtlačného zámku výhybky č. 18, nabyl mylné přesvědčení o správném přestavení výhybky č. 18 pro jízdu vlaku Os 23121 odbočným směrem na SK č. 5 a vrátil se zpět do DK. Jízdu vlaku Os 23121 následně dovolil písemným rozkazem s předtištěným zněním – Příkazem vlaku, jehož sepsání nařídil strojvedoucímu tohoto vlaku telekomunikačním

zařízením. Následně ve 22:38:56 h uvedl strojvedoucí vlak Os 23121, stojící před vjezdovým návěstidlem S žst. Štramberk, do pohybu a vjel do stanice. Po projetí SK č. 5b a výhybky č. 19 ve 22:40:41 h vjel vlak rychlostí 21 km·h⁻¹ na řádně nepřestavenou výhybku č. 18, jejíž jazyky zůstaly po předcházející MU vzniklé ve 21:43:03 h (po jejím násilném přestavení, viz výše) odlehlé od opornic – výhybka se nacházela v tzv. mezipoloze. Ve 22:40:43 h následovalo vykolejení, kdy kola přední nápravy HDV 811.476-1 propadla mezi pravou ohnutou opornicí a pravý přímý jazyk výhybky, resp. mezi levou přímou opornicí a levý ohnutý jazyk, přičemž pravé kolo zadní nápravy se v konečném postavení po MU nacházelo vykolejené mezi pravou ohnutou opornicí a pravým přímým jazykem výhybky č. 18 a levé nevykolejené kolo zadní nápravy stálo na levé přímé opornici.

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

• 22:39 h	vznik MU;
• 22:49 h	výpravčí N ohlásil vznik MU dle ohlašovacího rozvrhu žst. Štramberk vedoucímu dispečerovi CDP Přerov (dále jen VD CDP Přerov);
• 22:53 h	VD CDP Přerov ohlásil vznik MU ústřednímu dispečerovi SŽ a v témže čase také hlavnímu dispečerovi SŽ;
• 22:55 h	VD CDP Přerov ohlásil vznik MU pověřené osobě provozovatele dráhy SŽ – Odboru systému bezpečnosti provozování dráhy, Územní pracoviště Ostrava;
• 22:59 h	VD CDP Přerov ohlásil vznik MU Hasičskému záchrannému sboru SŽ;
• 23:02 h	VD CDP Přerov ohlásil vznik MU zaměstnanci dopravce ČD – regionálnímu dispečerovi v Brně;
• 23:03 h	VD CDP Přerov ohlásil vznik MU zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ – nehodové pohotovosti OŘ Ostrava;
• 23:06 h	prvotní oznámení vzniku MU pověřenou osobou provozovatele dráhy SŽ a dopravce ČD na COP DI;
• 23:12 h	výpravčí N ohlásil vznik MU zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ – nehodové pohotovosti PO Ostrava;
15. 6. 2021	
• 0:20 h	zahájeno ohledání místa vzniku MU inspektory DI;
• 1:15 h	přítomný inspektor DI udělil souhlas s uvolněním dráhy;
• 4:00 h	obnoveno provozování dráhy a drážní dopravy na TK Štramberk – Veřovice. Na veřovickém zhlaví žst. Štramberk byl provoz umožněn přes výhybku č. 18 přestavenou a zajištěnou přenosným výměnovým zámekem pouze pro jízdu DV z/na SK č. 5, a to rychlostí max. 10 km·h ⁻¹ (viz bod 3.1.5 této Zprávy).

Plán IZS nebyl vzhledem k charakteru MU aktivován.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy SŽ a dopravce ČD mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb., jehož součástí je mj. rámcová organizace a stanovený způsob provádění prohlídek a měření staveb drah pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy, udělování a provádění pokynů, a použití DV k jízdě.

Osoba řídící drážní dopravu, tzn. také výpravčí žst. Štramberk, je při organizování a řízení drážní dopravy, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., § 10, § 11 odst. 4, § 12, § 13, § 14 odst. 1, 5 a 6, a § 15 odst. 1, 2, 7 a 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy SŽ, mj. povinná dodržovat způsob a podmínky pro obsluhu dráhy, řízení drážní dopravy, sledování DV, sledování dopravní propustnosti dráhy, operativní řízení drážní dopravy a při obsluze dráhy pro řízení drážní dopravy využívat závislosti vyplývajících z činnosti provozovaného SZZ a TZZ. Musí při činnostech souvisejících s obsluhou SZZ a TZZ vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů stanovených vnitřními předpisy provozovatele dráhy. Před zahájením úkonů souvisejících s přípravou vlakové cesty pro vjezd vlaku do dopravní, kdy byly dle ROV 25004 vypnuty z činnosti kolejové obvodu a elektromotorické přestavníky SZZ žst. Štramberk, musel výpravčí mj. zjistit, zda je vlaková cesta volná. Protože výpravčí nemohl z důvodů konané výluky zjišťovat volnost vlakové cesty činností SZZ, zjišťoval volnost vlakové cesty pohledem/pochůzkou v kolejišti. Technologické postupy SŽ výpravčímu N dovozovaly dát pokyn ke zjištění volnosti vlakové cesty dozorcí výhybek St I nebo výhybkářce N, přičemž vlakovou cestou u vjíždějícího a pravidelně zastavujícího vlaku se rozuměl úsek SK od vjezdového, resp. cestového návěstidla, na vjezdové straně vlaku až k hlavnímu návěstidlu s návěstí zakazující jízdu vlaku. Z příkazu výpravčího prováděl přípravu vlakové cesty v žst. Štramberk:

- na kopřivnickém zhlaví dozorce výhybek St I, který výpravčímu po provedení přípravy vlakové cesty hlásil správné postavení vlakové cesty telekomunikačními prostředky;
- na veřovickém zhlaví výhybkář, který výpravčímu po provedení přípravy vlakové cesty hlásil správné postavení vlakové cesty osobně.

V souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy SŽ musely být výhybky v žst. Štramberk správně přestaveny do koncové polohy, kdy přilehlý jazyk přiléhal k jedné z opomic a odlehlý jazyk byl od druhé opornice v obvyklé vzdálenosti. Po dobu konání výluky dle ROV 25004 obsluhující zaměstnanci SŽ (po vypnutí SZZ) přestavovali výhybky a výkolejky ručně, a proto byla zřízena závislost těchto venkovních prvků (vnějších částí) SZZ mechanickými zámky. Závislosti zprostředkovaly klíče, kterými se mechanické zámky uzamykaly. Klíče od mechanických zámek výhybek a výkolejek, popř. výsledné klíče, byly opatřeny označovacími štítky připevněnými ke klíčům nerozebíratelným spojem. Mechanické zámky, jež jsou svým provedením zařízeními nerozřeznými (při násilném přestavení výhybky dojde k jejich nevratnému poškození), sloužily ke kontrole a k zajištění koncové polohy jazyku výhybky a výkolejky. Výhybky přestavované ručně, tzn. také výhybky č. 14 a 18 žst. Štramberk, byly v koncové poloze správně přestaveny, pokud byly přestaveny pro požadovanou jízdní cestu a byly-li součástí vlakové cesty, musel být závěrný hák odtlačného mechanického zámku ve svislé poloze a dle ZDD žst. Štramberk v této poloze uzamčen mechanickým zámkem.

Odtlačný zámek při svislé poloze závěrného háku kontroloval a zajišťoval polohu odlehleho jazyka výhybky.

Pro obsluhu mechanických zámků měl provozovatel dráhy SŽ vnitřními předpisy stanoveny technologické postupy, jež mj. obsahovaly způsob práce při obsluze odemknutého, resp. uzamknutého mechanického zámku, kdy při obsluze:

- odemknutého jednoduchého odtlačného zámku, tzn. mechanického zámku s jedním zámkovým ústrojím, měl obsluhující zaměstnanec nejprve zvednout závěrný hák příslušného odtlačného zámku do svislé polohy a poté uzamknout zámek příslušným klíčem a klíč vyjmout;
- uzamknutého jednoduchého odtlačného zámku měl obsluhující zaměstnanec nejprve odemknout zámek příslušným klíčem a poté sklopit závěrný hák příslušného odtlačného zámku do vodorovné polohy.

V případě výhybek č. 14 a 18 žst. Štramberk zapojených do jednoduché kolejové spojky byla vytvořena závislost prostřednictvím mechanických zámků, kdy na výhybce č. 14 byly osazeny kontrolní odtlačné zámkové ústrojí, přičemž v jednom z nich byl klíč (výsledný nebo klíč ze zámku závislé výhybky č. 18) vždy uzamknut a zapevněn, a na výhybce č. 18 jednoduché odtlačné zámkové ústrojí. Ve vazbě výhybek v kolejové spojce se nejprve odemykala výhybka blíže k výhybkářskému stanovišti (DK), tzn. výhybka č. 14. Obsluha kontrolního zámku byla obdobná jako obsluha jednoduchého zámku (viz výše). Obsluhující zaměstnanec nejprve uzamkl klíč do volného zámkového ústrojí, poté přeložil závěrný hák odtlačného zámku do správné polohy, následně přestavil výhybku a ve druhém zámkovém ústrojí uvolnil zapevněný klíč. Po jeho odemknutí bylo možné uvolněný (původně zapevněný) klíč ze zámkového ústrojí vyjmout. V případech, kdy nebylo možné mechanický zámek výhybky, která byla součástí vlakové cesty, uzamknout anebo odemknout (popř. vyjmout výsledný klíč), musela být výhybka zajištěna přenosným výměnovým zámkem.

Po dobu konání výluky dle ROV 25004 byly v žst. Štramberk (v DK a na stanovišti St I) zřízeny a aktivovány mechanické pomůcky „Tabule k zavěšování hlavních klíčů“, jež sloužily výpravčímu a dozorcům výhybek St I ke kontrole správného přestavení výhybek a výkolejek ve vlakové cestě. Tabule tvořila deska, na níž bylo umístěno schéma kolejiště dopravní, háčky pro zavěšení klíčů od výhybek a výkolejek a pod háčky krycí a kolejová pravítka, pomocí nichž se prováděla kontrola postavení vlakové cesty. Nad háčky byla uvedena označení štítků klíčů, pro něž byl příslušný háček určen. Klíče od výhybek a výkolejek se zavěšovaly na háčky tak, aby označovací štítek klíče byl obrácen popisem dopředu, přičemž popis označovacího štítku musel souhlasit s popisem uvedeným nad háčkem a tvar označovacího štítku musel souhlasit s tvarem uvedeným na kolejovém pravítku pod háčkem. V případě znázornění celého tvaru označovacího štítku černě musela být výhybka nebo výkolejka správně přestavena a uzamčena a klíč musel viset na Tabuli. Pokud byl tvar označovacího štítku znázorněn pouze černým obrysem, musela být výhybka nebo výkolejka správně přestavena a uzamčena, ale klíč na Tabuli viset nemusel. V základním stavu byla kolejová pravítka sklopena a zakryta krycími pravítky.

Na noční směně ze 14. na 15. 6. 2021 nebylo možné z důvodu vypnutí kmitače v žst. Štramberk obsluhovat světelné přivolávací návěsti hlavních návěstidel. Jízdy vlaků (popř. PMD) kolem neobsluhovaných návěstidel žst. Štramberk byly uskutečňovány na písemný rozkaz, tj. při:

- odjezdu vlaku z dopravní písemným rozkazem – Všeobecným rozkazem sepsaným výpravčím N obsahujícím např. pokyn „*Odjezdové návěstidlo ... se neobsluhuje, po rozkazu k odjezdu smíte odjet*“ nebo „*Odjezdové návěstidlo ... se neobsluhuje, vlak ... ze ... koleje do ... odjezd*“;
- vjezdu vlaku do dopravní písemným rozkazem s předtištěným zněním – rozkazem Pv, jehož sepsání nařizoval strojvedoucímu konkrétního vlaku výpravčí N telekomunikačním zařízením. V případě jízdy vlaku Os 23121 písemný rozkaz obsahoval pokyn výpravčího „*Vjezdové návěstidlo S se neobsluhuje, vjezd do stanice Štramberk dovolen*“.

Všechny případy jízdy kolem neobsluhovaného hlavního návěstidla a způsob dovolení jízdy vlaku musel výpravčí N uvést a zdůvodnit ve sloupci „Poznámky“ dopravního deníku, v podmínkách žst. Štramberk v provozní aplikaci EDD.

Po dobu konání výluky dle ROV 25004 mohl výpravčí žst. Štramberk výhybkáři, který neměl stanoven žádný obvod pro zjišťování volnosti vlakové cesty, nařídit přestavení ručně přestavovaných výhybek a výkolejek (popř. přestavení ústředně přestavovaných výhybek nouzově ručním způsobem a/nebo jejich uzamknutí přenosným výměnovým zámkem) pro jízdu vlaku. Poté, co výhybkář přestavil výhybky a výkolejky pro jízdu na určenou SK, měl se výhybkář přesvědčit, zda jsou správně přestaveny, a u určených výhybek a výkolejek uzamknout jejich zámků a klíče odevzdat výpravčímu. U výhybek, které se pro danou vlakovou cestu nezamykaly nebo jejichž klíče nemusely být umístěny na Tabuli, měl výhybkář povinnost ohlásit výpravčímu jejich správné přestavení ústně, telekomunikačním zařízením nebo návěstí „Výměny jsou přestaveny“. Přezkoušel-li správné přestavení výhybek a výkolejek, měl za povinnost ohlásit přezkoušení výpravčímu a poznamenat to do zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty na svém stanovišti v DK (i na společném stanovišti s výpravčím) s udáním času, čísla očekávaného vlaku a vjezdové (odjezdové) SK. Přezkoušení správného přestavení výhybek a výkolejek nemohl výhybkář poznamenat ani přímo do dopravního deníku, protože ten byl výpravčím veden výpočetní technikou v provozní aplikaci EDD, a ani ve zvláštním zápisníku, který nebyl provozovatelem dráhy na jeho stanovišti v DK zaveden a jehož vzor nebyl v ZDD uveden.

Zjištění:

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

Výpravčí noční směny žst. Štramberk pokynem daným písemným rozkazem Pv č. 379625 dovolil jízdu vlaku Os 23121, aniž by v rámci přípravy vlakové cesty pro vjezd tohoto vlaku od Veřovic na SK č. 5 dodržel souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů – ačkoli na Tabuli v DK nebyl zavěšen výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{14t}/_{18t}“ z odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14, tak na místě nepřezkoušel správné přestavení výhybky č. 18 pro jízdu DV odbočným směrem na SK č. 5.

- § 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,*“;
- § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„*Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. ...*“;
- § 15 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Vjezd vlaku do dopravní s kolejovým rozvětvením se smí bez zavedení dalších opatření povolit, jen je-li vlaková cesta správně postavena a volná podle podmínek odstavce 1.“;

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

- § 15 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Vjezd vlaku do dopravní s kolejovým rozvětvením, jízdu vlaku v dopravně ... lze dovolit bez zavedení dalších opatření, jsou-li splněny tyto podmínky: ... výhybky pojižděné a výhybky odvrátne musí být ve správné poloze pro danou vlakovou cestu ...“;
- čl. 2857 předpisu SŽDC D1:
„Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Tyto musí být provedeny dříve, než výpravčí dovolí jízdu vlaku hlavním návěstidlem nebo jiným způsobem. ...“;
- čl. 2862 písm. d) předpisu SŽDC D1:
„Přezkoušet správné přestavení výhybek a výkolejek je třeba, není-li možné pro poruchu nebo z jiné příčiny uzavřít závěr výměn nebo provést závěr jízdni cesty“;
- čl. 2864 předpisu SŽDC D1:
„Správné přestavení výhybek a výkolejek přezkouší na svých pracovištích zaměstnanci odpovědní za přípravu vlakové cesty. V případě potřeby (porucha zabezpečovacího zařízení apod.) je nutno přezkoušet správné přestavení výhybek a výkolejek na místě. ...“;
- čl. 2866 předpisu SŽDC D1:
„Za provedení přípravy vlakové cesty v přiděleném obvodu odpovědnosti ... odpovídá zaměstnanec, jemuž byl dotčený obvod odpovědnosti přidělen.“;
- čl. 24 „Výhybky a výkolejky, které jsou v základní poloze uzávěrovány nebo uzamčeny“, SŘ žst. Štramberk:
„Vyjmenované výhybky a výkolejky musí být uzamčeny a jejich výsledné klíče musí být zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“ na stanovišti dozorce výhybek Stl nebo u výpravčího v DK – dle čl. 25.“.

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

- čl. 25 „Hlavní klíče od výhybek, výkolejek, kolejových zábran, přenosných výměnových zámků, pákových zámků a kovových podložek uzamykatelných, SŘ žst. Štramberk:
„V DK u výpravčího jsou uloženy:
 - hlavní (výsledné) klíče od výhybek a výkolejek, které jsou zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“:

		Výhybky / výkolejky číslo								
		8bt 7t	10bt 8at		14t 18t	Vk7 15t	16t 22t	19t	Vk5 25t 25	Vk4 26t
Základní poloha		■	■		□	●	▲	▲	●	●
Vlaková cesta	z koleje 2 na kolej 2a	■								
	z koleje 4 na kolej 4a	■	■							
	do Kopřivnice z koleje *)	2	■							
		4	■	■						
	od / do Veřovic na / z koleje	5			■	●		▲	●	●
3				▲		▲	▲	●	●	

■ ...“

Další zjištění:

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

- výhybkářka noční směny žst. Štramberk podala v DK výpravčímu N předepsané hlášení o provedení přípravy vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 23121 od Veřovic na SK č. 5 osobně, aniž by přezkoušení správného přestavení výhybek č. 14 a 18 provedla na místě, kdy přezkoušení správného přestavení daných výhybek provedla z prostoru nástupiště u SK č. 5 od úrovně vstupních dveří do DK, tzn. z místa, z něhož prakticky nemohla přezkoušet správné přestavení výhybek.
 - § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;
 - čl. 2864 předpisu SŽDC D1:
„Správné přestavení výhybek a výkolejek přezkouší na svých pracovištích zaměstnanci odpovědní za přípravu vlakové cesty. V případě potřeby (porucha zabezpečovacího zařízení apod.) je nutno přezkoušet správné přestavení výhybek a výkolejek na místě. Přezkouší-li správné přestavení výhybek a výkolejek výhybkář, ohlásí přezkoušení výpravčímu a poznamená to do zápisníku volnosti a správného postavení vlakové cesty na stanovišti s udáním času, čísla očekávaného vlaku a vjezdové (odjezdové) koleje nebo přímo v dopravním deníku, popř. ve zvláštním zápisníku podle vzoru, uvedeného v ZDD, má-li s výpravčím společné stanoviště“.
- výpravčí noční směny žst. Štramberk:
 - pokynem daným písemným Všeobecným rozkazem č. 0000000-281 dovolil odjezd (předchozího) vlaku Os 23120, aniž by v rámci přípravy vlakové cesty pro odjezd tohoto vlaku do Veřovic ze SK č. 5 dodržel souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů – ačkoli na Tabuli v DK nebyl zavěšen výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „^{14t}18t“ z odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14, tak na místě nepřezkoušel správné přestavení výhybky č. 18 pro jízdu DV odbočným směrem ze SK č. 5.
Pozn. D1: v případě jízdy vlaku Os 23120 se jedná o samostatnou (předcházející) MU – porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností

provozovatele SŽ, lze proto posuzovat v příčinné souvislosti pouze s MU vzniklou za jízdy vlaku Os 23120, a tudíž nikoli za jízdy následného vlaku Os 23121, kdy příprava vlakové cesty, a to vč. přezkoušení správného přestavení výhybek č. 14 a 18 (z důvodu nemožnosti zavěšení výsledného klíče se štítkem tvaru čtverce s označením „^{14t}/_{18t}“ z výhybky č. 14 na Tabuli), měla být opětovně provedena před dovozením vjezdu vlaku Os 23121 do žst. Štramberk.

- § 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,“;
- § 14 odst. 5 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:
„Pokyny udílené při řízení dopravy musí být stručné a srozumitelné a nesmí ohrožovat bezpečnost drážní dopravy. ...“;
- čl. 2857 předpisu SŽDC D1:
„Příprava vlakové cesty je souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů ve stanici pro vjezd, odjezd nebo průjezd vlaku. Tyto musí být provedeny dříve, než výpravčí dovolí jízdu vlaku hlavním návěstidlem nebo jiným způsobem. ...“;
- čl. 2862 písm. d) předpisu SŽDC D1:
„Přezkoušet správné přestavení výhybek a výkolejek je třeba, není-li možné pro poruchu nebo z jiné příčiny uzavřít závěr výměn nebo provést závěr jízdni cesty“;
- čl. 2864 předpisu SŽDC D1:
„Správné přestavení výhybek a výkolejek přezkouší na svých pracovištích zaměstnanci odpovědní za přípravu vlakové cesty. V případě potřeby (porucha zabezpečovacího zařízení apod.) je nutno přezkoušet správné přestavení výhybek a výkolejek na místě. ...“;
- čl. 24 „Výhybky a výkolejky, které jsou v základní poloze uzávorovány nebo uzamčeny“, SŘ žst. Štramberk:
„Vyjmenované výhybky a výkolejky musí být uzamčeny a jejich výsledné klíče musí být zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“ na stanovišti dozorce výhybek StI nebo u výpravčího v DK – dle čl. 25.“.

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

- čl. 25 Hlavní klíče od výhybek, výkolejek, kolejových zábran, přenosných výměnových zámků, pákových zámků a kovových podložek uzamykatelných, SŘ žst. Štramberk:
„V DK u výpravčího jsou uloženy:
 - hlavní (výsledné) klíče od výhybek a výkolejek, které jsou zavěšeny na „Tabuli k zavěšování hlavních klíčů“:

		Výhybky / výkolejky číslo								
		<u>8bt</u> 7t	<u>10bt</u> 8at		<u>14t</u> 18t	<u>Vk7</u> 15t	<u>16t</u> 22t	19t	<u>Vk5</u> <u>25t</u> 25	<u>Vk4</u> 26t
Základní poloha		■	■		□	●	▲	▲	●	●
Vlaková cesta	z koleje 2 na kolej 2a	■								
	z koleje 4 na kolej 4a	■	■							
	do Kopřivnice z koleje *)	2	■							
		4	■	■						
	od / do Vefovic na / z koleje	5			■	●		▲	●	●
3					▲		▲	▲	●	●

○ ...“.

- výpravčí denní směny žst. Štramberk a výpravčí noční směny žst. Štramberk:
 - zjištěnou poruchu SZZ žst. Štramberk, spočívající v nemožnosti uzamknutí a vyjmutí výsledného klíče z odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14 předepsaným způsobem nezaevidovali, nezapsali do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení.
 - § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;
 - čl. 97 předpisu SŽDC (ČD) Z1:
„Každá porucha nebo závada musí být zapsána do „Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“ ..., není-li stanoveno jinak. ...“;
 - čl. 4.1.1 předpisu SŽDC T100:
„Vyazuje-li ZZ odchylku od správné funkce, považuje se tento stav za poruchu nebo závadu. Každou zjištěnou nebo oznámenou poruchu a závadu musí obsluhující zaměstnanec předepsaným způsobem zaevidovat a poruchu ohlásit. ...“;
 - čl. 4.1.2 předpisu SŽDC T100:
„Obsluhující zaměstnanec je povinen zapsat do Záznamníku vznik každé poruchy i závady ZZ. ...“.
 - výpravčí D nemožnost uzamknutí a vyjmutí příslušného výsledného klíče z odtlačných kontrolních zámků osazených na výhybce č. 14 neuvedl v odevzdávce dopravní služby vedené výpočetní technikou. Zaměstnanec přejímající dopravní službu, tzn. výpravčí N, se nepřesvědčil o správnosti všech údajů odevzdávky dopravní služby, protože převzal dopravní službu bez zápisu o skutečném stavu SZZ žst. Štramberk, tzn. bez údaje o nemožnosti uzamknutí a vyjmutí příslušného výsledného klíče z odtlačných kontrolních zámků osazených na výhybce č. 14.
 - § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;
 - čl. 372 předpisu SŽDC D1:
„Při odevzdávce dopravní služby se uvedou všechny podstatné okolnosti a důležité údaje týkající se výkonu dopravní služby. ...“.

Zaměstnanec přejímající dopravní službu je povinen se přesvědčit o správnosti všech údajů odevzdávky dopravní služby ...“.

Osoba řídící DV, tzn. také strojvedoucí vlaku Os 23121, je, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb., § 35 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. a příslušných ustanovení předpisu SŽDC D1 a vnitřních předpisů dopravce mj. povinna řídit DV jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny strojvedoucího ve směru jízdy a z vedoucího DV pozorovat trať a návěsti a jednat podle zjištěných skutečností. Za jízdy nesmí překročit nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost, např. návěstěnou návěstním znakem hlavního návěstidla, přičemž musí zajistit podmínky (může-li je ovlivnit), aby návěsti mohl vnímat a řídit se jimi. Strojvedoucí odpovídá za všechna dopravní opatření, vyplývající z jízdy vlaku a ze styku se zaměstnanci řídícími a organizujícími drážní dopravu, tzn. že mj. za vjezdu do žst. pozoruje, zda příslušná hlavní návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li vjezdová SK volná, přičemž nemá za povinnost sledovat správné postavení vlakové cesty. Všemi dostupnými prostředky je povinen učinit opatření k zastavení vlaku, zjistí-li, že jeho jízda není povolena nebo je-li vlak něčím ohrožen.

Strojvedoucí musí před hlavním návěstidlem, které návěstí návěst „Stůj“ a zakazuje jízdu vlaku, zastavit, a to v místě obvyklého zastavení, jež je stanoveno alespoň na vzdálenost 10 m (odhadem) před tímto návěstidlem. V případě, že se hlavní návěstidlo neobsluhuje, může za jeho úroveň strojvedoucí s vlakem jet, pokud bude jízda kolem tohoto návěstidla povolena návěstí „Přivolávací návěst“, „Ruční přivolávací návěst“ nebo písemným rozkazem. Jedním z používaných písemných rozkazů je rozkaz Pv s předtištěným zněním, jehož svazek musí být uložen na každém činném nebo k službě pohotovém HDV (popř. speciálním DV), které jede na trať. Sepsání nařizuje při mimořádnostech výpravčí telekomunikačním zařízením strojvedoucímu v případech, kdy technologické postupy provozovatele dráhy SŽ nařizují zpravení písemným rozkazem, např. Všeobecným rozkazem nebo Rozkazem k opatrné jízdě. Strojvedoucí smí sepsat rozkaz Pv, jen pokud vlak (PMD) stojí. Při dovolení vjezdu vlaku do žst. pokynem výpravčího v písemném rozkazu kolem neobsluhovaného vjezdového návěstidla musí jet strojvedoucí způsobem stejným jako při jízdě na „Přivolávací návěst“, tzn. dodržet jízdu podle rozhledových poměrů od tohoto návěstidla až k následujícímu návěstidlu nebo k nepřenosnému návěstidlu (Koncovníku) s návěstí „Konec vlakové cesty“.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností dopravce ČD.

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 Zprávy obsahující jemu určené bezpečnostní doporučení sdělit DI, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal.

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

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

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

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

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

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

Zabezpečovací zařízení musí být navrženo a provedeno tak, aby při splnění provozních podmínek, pro které je určeno, zajišťovalo svojí funkcí bezpečné provozování dráhy

a drážní dopravy a umožňovalo řízení drážní dopravy. Musí být provozováno v takovém stavu, aby byla zajištěna jeho správná činnost podle obecně platných právních předpisů, stanovených technických norem a vnitřních předpisů SŽ. Provozovatel dráhy svými technologickými postupy stanovil, že činnost na ZZ je provádění jeho prohlídky, měření, opravy, údržby, montáže, rekonstrukce nebo zkoušení, a v rámci těchto činností také jeho nezbytná obsluha. SZZ je jedním z druhů ZZ, které je používáno k zabezpečení jízdnicích cest v dopravních s kolejovým rozvětvením. Obsluhující zaměstnanec, tzn. také výpravčí, musí při činnostech souvisejících s obsluhou ZZ vždy dodržet i souhrn dopravních úkonů a pracovních postupů. Zjistí-li se, že ZZ nevykazuje stav, funkci nebo provozní parametry v souladu s právními předpisy, vnitřními předpisy SŽ a technickou dokumentací pro jeho provozování, např. nemůže-li obsluhující zaměstnanec zajistit obsluhou ZZ bezpečnost provozu, musí se tento stav považovat za poruchu nebo závadu a musí se ihned učinit taková opatření, aby nebyla dotčena bezpečnost železničního provozu, tj. zavést dopravní opatření – administrativní úkony, jejichž zavedení nařizují ustanovení vnitřní předpisy SŽ (např. při poruchách ZZ, při mimořádnostech, při výlukové činnosti apod.). Pro konkrétní provozní a bezpečnostní situaci se mimo výše uvedeného provedou opatření pro obnovení správné činnosti zařízení a pro zajištění úpravy zařízení (případně zřízení náhradní závislosti) tak, aby byla zajištěna bezpečnost provozu. Každou zjištěnou nebo oznámenou poruchu a závadu musí obsluhující zaměstnanec předepsaným způsobem zaevidovat, tj. zapsat do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení, a poruchu ohlásit. Závada ZZ je vnitřními předpisy SŽ definována jako odchylka od jeho správné funkce, kterou lze odstranit předepsaným obslužným úkonem, pokud se však závada vyskytne opakovaně nebo nelze-li ji odstranit předepsaným obslužným úkonem, považuje se za poruchu.

Při výlukách zařízení dopravní cesty může provozovatel dráhy zásahem do provozovaného ZZ, spočívajícím ve vyloučení, změnění, případně částečném nebo úplném zrušení jeho závislosti, ZZ vypnout. U vypnutého (neprovozovaného) ZZ se jeho zabezpečovací závislosti neuplatňují. Výhybky zapojené do ZZ, kdy je zrušena závislost návěstidel na výhybkách, se při jeho vypnutí stávají výhybkami nezabezpečenými. Výhybky, jež jsou při vypnutí ze závislosti ZZ ručně přestavované, musí být opatřeny mechanickými zámky. Správné přestavení takových výhybek se musí před jízdou vlaku přezkoušet (viz níže). Po dobu zrušení závislosti návěstidel na výhybkách musí být umístěna na stanovišti obsluhujícího zaměstnance Tabule od výhybek a výkolejek.

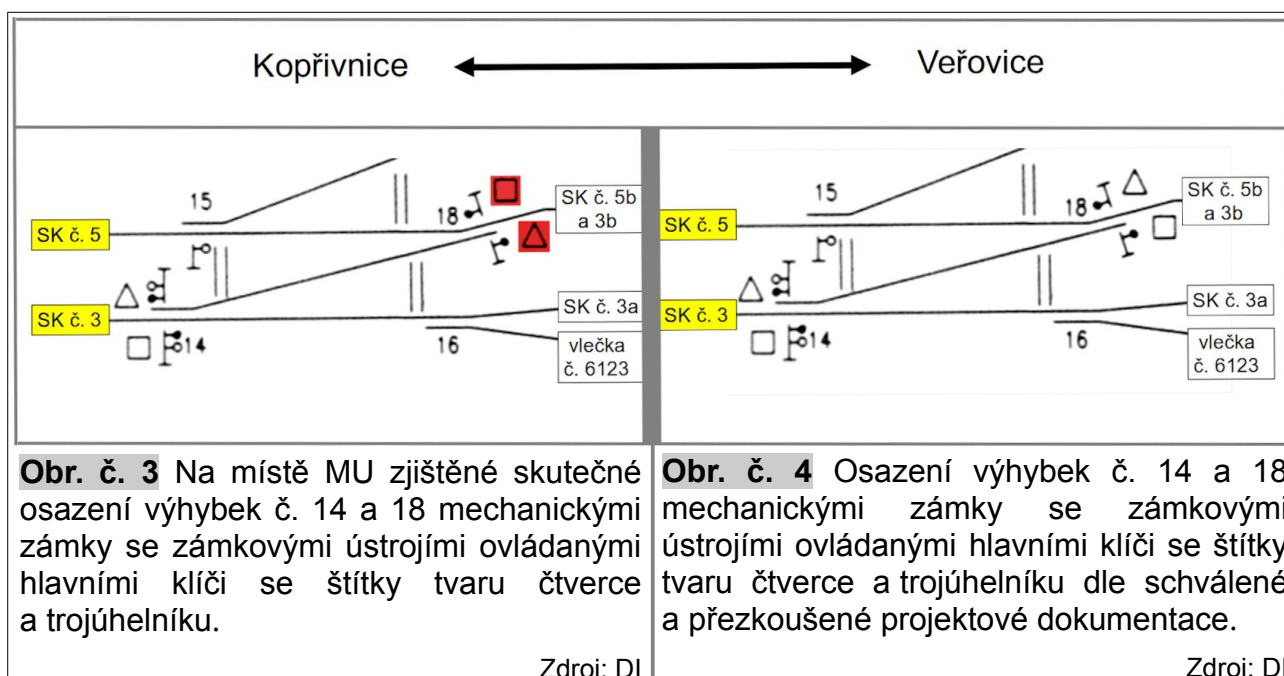
Pro zřízení závislosti mechanickými zámky výhybek a výkolejek v žst. Štramberk byla dodavatelsky zpracována projektová dokumentace obsahující mj. dokument „Žst. ŠTRAMBERK TABULKA UZAMČENÍ PŘI VYPNUTÍ – SUDÉ ZHLAVÍ“, z října 2019, jež byla přezkoušena dne 7. 6. 2021 systémovým specialistou OŘ Ostrava v součinnosti se zaměstnancem Centra telematiky a diagnostiky, Diagnostické laboratoře zabezpečovací techniky SŽ. Podle tohoto dokumentu měl zhotovitel fa HRP servis, s. r. o., osadit mj. výhybku č. 18 mechanickými zámky ještě před zahájením výluky, kdy:

- na levé přímé opornici měl být mezi 2. a 3. pražcem od hrotů jazyka výhybky upevněn odtlačný zámek, který při svislé poloze závěrného háku a uzamknutí měl kontrolovat a zajišťovat polohu odlehlého levého ohnutého jazyka výhybky přestavené do přímého směru, tzn. na/ze SK č. 3. Odtlačný zámek s jedním zámkovým ústrojím měl být ovládán (odemykán/uzamykán) hlavním klíčem se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „18t“ (viz Obr. č. 4 Zprávy).

V rozporu se schválenou a přezkoušenou projektovou dokumentací byl ve skutečnosti až do vzniku MU na levé přímé opornici osazen odtlačný zámek s jedním zámkovým ústrojím ovládaný hlavním klíčem se štítkem tvaru trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením „18t“ (viz Obr. č. 3 této Zprávy);

- na pravé ohnuté opornici měl být mezi 2. a 3. pražcem od hrotů jazyka výhybky upevněn odtlačný zámek, který při svislé poloze závěrného háku a uzamknutí měl kontrolovat a zajišťovat polohu odlehlejšího pravého přímého jazyka výhybky přestavené do odbočného přímého směru, tzn. na/ze SK č. 5. Odtlačný zámek s jedním zámkovým ústrojím měl být ovládán (odemykán/uzamykán) hlavním klíčem se štítkem tvaru trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením „18t“ (viz Obr. č. 4 Zprávy).

V rozporu se schválenou a přezkoušenou projektovou dokumentací byl ve skutečnosti až do vzniku MU na pravé ohnuté opornici osazen odtlačný zámek s jedním zámkovým ústrojím ovládaný hlavním klíčem se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „18t“ (viz Obr. č. 3 Zprávy);



Při výlukách závislostí ZZ je pověřený zástupce organizace udržující ZZ, v tomto konkrétním případě vedoucí provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1), povinen přesvědčit se před započatím realizace výluky závislostí ZZ o tom, zda byly provedeny přípravné práce, zda byly vytvořeny všechny potřebné předpoklady pro plynulý průběh souvisejících prací, zda obnovované nebo nové závislosti jsou připraveny spolu s technologií jejich přezkušování a zda byla provedena stanovená opatření k zajištění bezpečnosti dopravy. Oprávněný zaměstnanec organizace udržující ZZ [vedoucí provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1)] zajišťuje provedení změn závislostí ZZ a jejich přezkoušení a poté rozhodne:

- zda je dané zařízení v požadovaném stavu podle VR, v tomto konkrétním případě ROV 25004 (pro ukončení výluky, přechod do další etapy, apod.);
- o způsobu obsluhy ZZ a případně jejího omezení odchýlně od VR, vč. požadavku na zavedení dopravních opatření.

Z výše uvedeného vyplývá, že provozovatel dráhy v rámci systému zajišťování bezpečnosti stanovil odpovědným za bezpečnost při provozování dráhy v žst. Štramberk, v daném případě za kontrolu činnosti subdodavatele HRP servis, s. r. o., a přezkoušení nově zřízených závislostí ZZ pro výluky konanou dle ROV 25004, tzn. také dvojice výhybek č. 14 a 18 zapojených do kolejové spojky, vedoucího provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1) a nikoliv systémového specialistu OŘ Ostrava, který se kontroly mechanických zámků výhybek a výkolejek v žst. Štramberk dne 11. 6. 2021 zúčastnil.

Zjištění:

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

Vedoucí provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1) se před započítím realizace výluky závislostí ZZ v rámci výluky konané dle ROV 25004 nepřesvědčil o tom, zda byla provedena stanovená opatření k zajištění bezpečnosti dopravy tím, že po provedených změnách závislostí ZZ a jejich přezkoušení nezjistil, že zařízení – mechanické zámky osazené na výhybce č. 14 nebyly v požadovaném stavu podle VR (mechanickými zámky nebyla zřízena technologickými postupy SŽ stanovená závislost výhybek č. 14 a 18 tvořících kolejovou spojku) a návazně nerozhodl o způsobu obsluhy ZZ a případně jejího omezení odchylně od VR, vč. požadavku na zavedení dopravních opatření.

- § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:
„Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,“;
- čl. 6.2.5 předpisu SŽDC T100:
*„Po provedení úprav závislostí ZZ provede určený zaměstnanec OUZZ jejich přezkoušení a rozhodne:
a) o tom, zda je toto zařízení v požadovaném stavu podle VR (pro ukončení výluky, přechod do další etapy, apod.),
b) o způsobu obsluhy ZZ a případně jejího omezení odchylně od VR, včetně požadavku na zavedení dopravních opatření.“*

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

- čl. 101 Přílohy 1 předpisu SŽDC (ČD) Z1:
„Mechanický zámek je zařízení, které slouží ke zřizování závislostí zpravidla v dopravních s ručně přestavovanými výhybkami a výkolejkami. Závislosti zprostředkovávají klíče, kterými se mechanické zámky uzamykají.“

Pozn. DI: v textu citací z předpisu SŽDC T100 je pod zkratkou OUZZ rozuměna organizace udržující zabezpečovací zařízení.

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu DV.

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

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

4.3.2 Pracovní faktory

V době vzniku MU byla pracovní činnost (pracovní faktory) výpravčího noční směny žst. Štramberk ztížena výlukou SZZ konanou dle ROV 25004 (viz také body 3.1.3, 3.1.8, 3.2.1, 4.1.1 a 4.2.2 této Zprávy), ve spojení s nemožností uzamknutí a vyjmutí příslušného výsledného klíče z odtlačných kontrolních zámků osazených na výhybce č. 14, což bylo zapříčiněno nesprávným osazením odtlačných zámků s jedním zámkovým ústrojím na výhybce č. 18.

Je nepochybné, že výpravčí N, který při přípravě vlakové cesty pro vlak Os 23121 nedodržel souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů, nejednal s úmyslem vzniku MU. Jeho chování bylo ovlivněné nevědomou chybou poté, kdy neměl na Tabuli v DK zavěšený na háčku výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „14t“ z odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14 a pohledem v kolejišti na odtlačný kontrolní zámek výhybky č. 14 osazený na její pravé přímé opornici zjistil vložený hlavní klíč z mechanického zámku osazeného na výhybce č. 18 se štítkem tvaru trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením „18t“. Aniž by se fyzicky přesvědčil o skutečné poloze výhybky č. 18, tj. přezkoušel její správné přestavení na místě, ze zjištěného tvaru štítku – trojúhelníku s mechanicky vyraženým označením „18t“ nabyl přesvědčení, že výhybka č. 18 je správně přestavena pro jízdu vlaku Os 23121 na SK č. 5 a v této poloze uzamčena odtlačným zámkem, a dovolil vjezd tohoto vlaku z TK od Veřovic do žst. Štramberk.

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní dobou zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce. Zaměstnavatelé zajistili u zaměstnanců podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny přestávku na jídlo a oddech, resp. přiměřenou dobu na oddech a jídlo.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Při šetření nebyly na straně provozovatele dráhy a dopravce 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 přijatém systému zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

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

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu 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

Obdobnou MU, kdy při vypnutém SZZ došlo k nezajištěné jízdě vlaku po nesprávně postavené vlakové cestě s následným vykolejením vlaku, DI neeviduje.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události bylo:

- dovolení vjezdu vlaku Os 23121 do železniční stanice Štramberk po nesprávně postavené vlakové cestě, kdy výhybka č. 18 nebyla ve správné poloze pro danou vlakovou cestu v důsledku neprovedení předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů spočívajících v nepřezkoušení správného přestavení výhybky č. 18 do polohy pro jízdu vlaku Os 23121.

Příspěvající faktor mimořádné události nebyl zjištěn.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

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

Causal factor:

- permission of entry for the regional passenger train No. 23121 to Štramberk station on an incorrect train route, when the switch No. 18 was not in the correct position for the given train route due to failure to perform the prescribed transport operations and work procedures consisting in failure to test the correct adjustment of the switch No. 18 to the position for movement of the train No. 23121.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

- na MU zúčastněnému zaměstnanci – výpravčímu noční směny žst. Štramberk byla pozastavena odborná způsobilost pro vykonávanou pracovní činnost výpravčího a nařízeno mimořádné přezkoušení z odborné způsobilosti a znalostí pro výkon služby výpravčího. Závady zjištěné v jeho výkonu dopravní služby dne 14. 6. 2021 mu byly vytknuty a současně s ním projednány;
- všichni zaměstnanci PO Ostrava byli prostřednictvím Rozkazu přednosty PO Ostrava seznámeni s průběhem a příčinami vzniku předmětné MU.

- v průběhu 1. čtvrtletí roku 2022 budou s MU v rámci pravidelného školení seznámeni všichni zaměstnanci provozovatele dráhy SŽ s odbornou zkouškou D-08, zařazení na pracovních místech Úseku náměstka ředitele pro řízení provozu OŘ Ostrava.

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

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

- the professional competence for the work activity of the station dispatcher was suspended for the station dispatcher of the night shift of Štramberk station and it was ordered his extraordinary examination from professional competence and knowledge for the performance of the station dispatcher's service. Faults found in his performance of the transport service on 14.6.2021 were criticized and discussed at the same time;
- all employees of the Operational District Ostrava were acquainted with the process and causes of the occurrence through the Order of the Head of the Ostrava Operational District;
- all employees of the infrastructure manager SŽ with the professional examination D - 08, included in the workplaces of the Department of the Deputy Director for traffic Operations of the Ostrava Regional Directorate will be acquainted with the occurrence within the framework of regular training during the 1st quarter of 2022.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

5.3 Doplnující zjištění

U provozovatele dráhy SŽ:

- nepřesvědčení se vedoucím provozu infrastruktury OŘ Ostrava (OZOV 1) o provedení stanovených opatření k zajištění bezpečnosti drážní dopravy před započítáním výluky SZZ žst. Štramberk konané dle výlukového rozkazu ROV 25004;
- nezaevidování, nezapsání poruchy SZZ žst. Štramberk – nemožnosti uzamknutí a vyjmutí výsledného klíče z odtlačného kontrolního zámku výhybky č. 14, výpravčími denní směny dne 14. 6. 2021 a noční směny dne 14./15. 6. 2021 žst. Štramberk do Záznamníku poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení;
- neuvedení důležitého dopravního údaje – nemožnost uzamknutí a vyjmutí příslušného výsledného klíče z odtlačných kontrolních zámků osazených na výhybce č. 14 v odevzdávce dopravní služby výpravčího D žst. Štramberk dne 14. 6. 2021;
- převzetí dopravní služby výpravčím N žst. Štramberk dne 14./15. 6. 2021 bez zápisu důležitého dopravního údaje – informace o nemožnosti uzamknutí a vyjmutí příslušného výsledného klíče z odtlačných kontrolních zámků osazených na výhybce č. 14;
- dovolení odjezdu (předchozího) vlaku Os 23120 výpravčím N žst. Štramberk dne 14. 6. 2021, aniž by v rámci přípravy vlakové cesty byl dodržen souhrn předepsaných dopravních úkonů a pracovních postupů;

- podání předepsaného hlášení výhybkářkou N žst. Štramberk výpravčímu N o provedení přípravy vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 23121, aniž by na místě provedla přezkoušení správného přestavení výhybek č. 14 a 18.

Additional observations

At the infrastructure manager SŽ:

- failure to convict by the head of infrastructure operation of the Ostrava Regional Directorate (OZOV 1) about implementation of specified measures to ensure the safety of railway transport before the beginning of the expected possession of station interlocking plant of Štramberk station according to possession order ROV 25004;
- failure to register of fault of station interlocking plant at Štramberk station – impossibility to lock and remove the resulting key from the push control lock of switch No. 14, by the station dispatchers of the day shift on 14.6.2021 and the night shift on 14./15.6.2021 of Štramberk station to the Fault Recorder at the communication and safety and interlocking plant;
- failure to provide the important traffic data – the impossibility of locking and removing the relevant result key from the push control locks at the switch No. 14 in the handover of the transport service of the station dispatcher D of Štramberk station on 14.6.2021;
- to take over of the transport service by the station dispatcher N of Štramberk station on 14./15.6.2021 without entering an important traffic data – information about the impossibility of locking and removing the relevant result key from the push locks at the switch No. 14;
- permission of the departure of the (previous) train No. 23120 by the station dispatcher N of Štramberk station on 14.6.2021, without the summary of prescribed transport operations and working procedures has been complied within prepare of the train route;
- the prescribed reporting by the switch-man N to station dispatcher N of Štramberk station about perform to prepare of the train route for the entry of the train No. 23121, without perform a test of the correct adjustment of switches No. 14 and 18.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Dražní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává, protože nebyly zjištěny takové poznatky, které by vydání bezpečnostního doporučení v rámci předcházení vzniku mimořádných událostí opodstatňovaly.

SAFETY RECOMMENDATIONS

The Rail Safety Inspection Office does not issue a safety recommendation in regard of the found causes and circumstances, because we did not find out such knowledge, which would justify issuing of the safety recommendation within prevention of occurrence.

V Ostravě dne 24. 2. 2022

Robert Kindl, v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

Ing. Petr Maikranz, v. r.
ředitel
Územního inspektorátu Ostrava

PŘÍLOHY



Obr. č. 5: Pohled na přední čelo vykolejeného vlaku Os 23121 stojícího v konečném postavení po MU na výhybce č. 18.

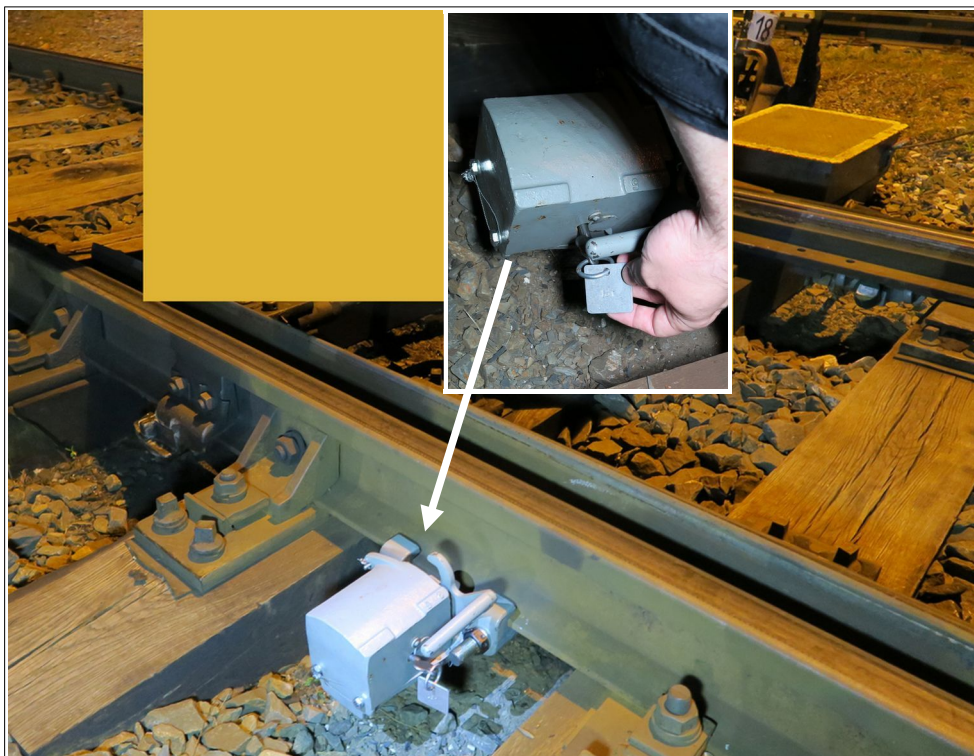


Obr. č. 6: Pohled na zadní čelo vykolejeného vlaku Os 23121 – snímek také jednoznačně dokládá polohu obou odlehlých jazyků výhybky č. 18.

Zdroj: 2x DI

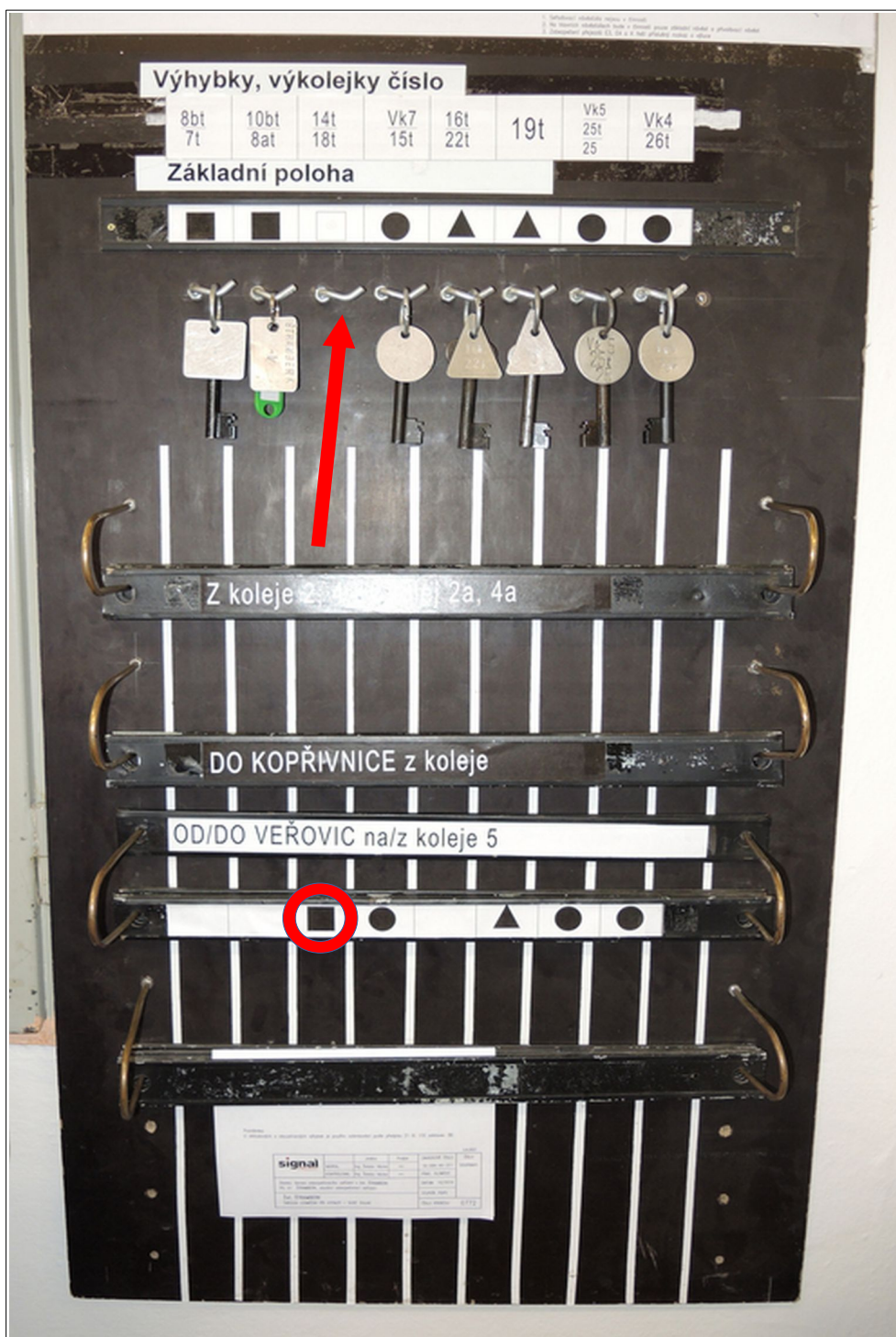


Obr. č. 7: Celkový pohled na místo MU ze směru od začátku výhybky č. 14. Snímek ve výřezu dokumentuje kontrolní odtlačný zámek, osazený na pravé přímé opornici, se dvěma vloženými klíči.



Obr. č. 8: Výhybka č. 18 – snímek ve výřezu dokumentuje jednoduchý odtlačný zámek, osazený na pravé ohnuté opornici, s vloženým klíčem, vč. tvaru jeho štítku.

Zdroj: 2x DI



Obr. č. 9: „Tabule k zavěšování hlavních klíčů“, umístěná v DK žst. Štramberk – z fotografie je zřejmý volný háček, na němž měl být v rámci přípravy vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 23121 zavěšen výsledný klíč se štítkem tvaru čtverce s mechanicky vyraženým označením „14t“^{14t} „18t“.

Zdroj: DI