



Svaz Odborářů Služeb a Dopravy

Generální rada SOSaD

Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8 – Karlín

Č.j. SOSaD/2023-079

V Praze dne 27. 6. 2023

Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
IDDS: n75aau3

Drážní úřad
Wilsonova 300/8
121 06 Praha 2 – Vinohrady
IDDS: 5mjaatd

Drážní inspekce
Těšnov 1163/5
110 00 Praha 1
IDDS: vi6aigp

Policie České republiky
Krajské ředitelství Moravskoslezského kraje
Územní odbor Karviná
Havířská 1511/26
735 06 Karviná – Nové Město
e-mail: ka.1ook.karvina@pcr.cz

Vážení,

Svaz Odborářů Služeb a Dopravy a hlavně jeho analytický tým se dlouhodobě zabývájí zcela zásadním tématem bezpečnosti železniční dopravy. Dnešní den, 27. června, uplynul rok od vážné železniční nehody v železniční stanici Bohumín, kdy došlo ke srážce vlaku Ex (SuperCity) 516 s posunovým dílem.

V příloze zasíláme na vědomí výhrady k závěrečné zprávě Drážní inspekce o výsledcích šetření této mimořádné události, kterou jsme obdrželi datovou schránkou v příloze dopisu č.j. 6-2210/2022/DI-173 dne 19. 6. 2023 a je vyvěšena na webu Drážní inspekce.

S pozdravem

.....
Jan Kadečka
předseda

Svazu Odborářů Služeb a Dopravy

Stanovisko analytického týmu Svazu Odborářů Služeb a Dopravy k závěrečné zprávě Drážní inspekce k vážné železniční nehodě v železniční stanici Bohumín dne 27. 6. 2022

Analytický tým svazu Svazu Odborářů Služeb a Dopravy (SOSaD) má výhrady k závěrečné zprávě Drážní inspekce (DI) k vážné železniční nehodě v železniční stanici Bohumín – srážce vlaku Ex (SuperCity) 516 s posunovým dílem, ke které došlo dne 27. 6. 2022 v 5.03 hodin.

Závěrečnou zprávu o výsledcích šetření předmětné mimořádné události, zveřejněnou na webu DI, svaz obdržel datovou schránkou v příloze dopisu č.j. 6-2210/2022/DI-173 dne 19. 6. 2023. Vedle formálních a pravopisných chyb obsahuje zpráva celou řadu rozporů a nejasností, které by takový dokument obsahovat neměl, a jeví se jako nerelevantní pro objektivní posouzení příčin a všech okolností vzniku vážné železniční nehody. Zcela zjevně vyvolává více otázek než odpovědí:

1. Na str. 18 se uvádí, že „V době odjezdu vlaku Ex 516 nebyla viditelnost negativně ovlivněna paprsky vycházejícího slunce (viz Obr. č. 1)“. Na obr. č. 1 lze rozpoznat, že na obloze následující den po MU (28. 6.) se nachází oblaky; na str. 23 se uvádí, že v době MU (27. 6.) bylo jasno (dle meteorologické definice se jedná o oblohu bez oblaků) a že „viditelnost odjezdového návěstidla L2 žst. Bohumín a jeho návěstí (viz výše) nebyla nijak ovlivněna (snížena)“. Čím jsou tvrzení na str. 18 a 23 ohledně nesnížení viditelnosti návěstí na odjezdovém návěstidle L2 podložena?
2. Na str. 23 je uveden čas východu slunce ve 4.53 h. Východem slunce je okamžik, kdy geometrický střed slunce přechází přes horizont. Dne 27. 6. 2022 byl čas východu slunce v žst. Bohumín ve skutečnosti ve 4.39 h, následující den pak ve 4.40 hod. (Ve 4.53 h. byl východ slunce např. až v Úvalech, o minutu později v Praze). DI nepochopitelně opomenula nepopíratelnou skutečnost, že slunce vychází dříve na východě republiky než v Praze či jejím západu.
3. Z údajů na str. 20 a 24 vyplývá, že vzdálenost mezi odjezdovým návěstidlem L2 a místem srážky činí 160 metrů. V rozboru k vlaku Ex 516 na str. 30 a 31 je tvrzeno, že ke srážce došlo 157 metrů za odjezdovým návěstidlem L2, resp. ve vzdálenostech vždy o 3 metry méně. Totéž obdobně na str. 34. Nikde ve zprávě není objasněno, čím je rozdíl 3 metrů způsoben.
4. Na str. 21 je uvedeno, že strojvedoucí vlaku Ex 516 byl před jízdou prokazatelným způsobem zpraven o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze – písemným rozkazem „V“ pro vlak Ex 516. Nikde ve zprávě není objasněno, zda zvolený postup (pohotovostní výpravčí žst. Bohumín předal rozkaz „V“ strojvedoucímu, který přistavil soupravu pro Ex 516 ke 2. nástupišti, a ten následně strojvedoucímu Ex 516) (ne)byl v souladu s právními a vnitřními předpisy. Na str. 76 se tvrdí, že bylo zjištěno porušení čl. 346 vnitřního předpisu ČD D2 strojvedoucími („*Střídají-li se strojvedoucí, odevzdá odstupující strojvedoucí písemné rozkazy platné pro ještě neprojetou trať nastupujícímu strojvedoucímu. Předání písemných rozkazů potvrdí oba strojvedoucí v Knize předávky na hnacím vozidle. ...*“). Rozkaz „V“ se jednoznačně týkal trati, která se strojvedoucího, který přistavil soupravu pro Ex 516 ke 2. nástupišti, vůbec netýkala – rozkaz „V“ se týkal vlaku Ex 516, nikoliv posunu. Není zřejmé, proč byl článek 346 vnitřního předpisu ČD D2 aplikován.
5. Na str. 28 se uvádí, že „Elektrická jednotka 680.006 byla z výroby vybavena mobilní částí ETCS úrovně 1, která však nebyla kompatibilní s traťovou částí ETCS úrovně 2 instalovanou na infrastruktuře dráhy v žst. Bohumín.“ Na str. 82 se tvrdí, že „Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce DV, železniční infrastruktury nebo technických zařízení, protože v žst. Bohumín nebyl v době vzniku MU zaveden výhradní provoz vlaků pod dohledem ETCS.“ Nikde ve zprávě není objasněno, proč v roce

2022 (v době vzniku MU) nebyla zajištěna kompatibilita traťové a vozidlové části ETCS, resp. proč jednotky řady 680 mají nekompatibilní mobilní část ETCS s traťovou částí? Dále podle jakého klíče (pravidel, priorit) jsou jednotlivé řady HDV vybavovány příslušnou mobilní částí ETCS? Jaký je harmonogram vybavování jednotlivých řad HDV mobilní částí ETCS?

6. Na str. 33 se uvádí, že „Hranice mezi dispečery byly stanoveny pouze administrativně. V odůvodněných případech se mohli traťoví dispečeři dohodnout na dočasné změně přidělených obvodů.“ Nikde ve zprávě není objasněno, zda nastavený systém je jednoznačný a nemá „bezpečnostní mezery“.
7. Na str. 34 se tvrdí, že v žst. Bohumín byla zavedena výprava vlaků s přepravou cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku. Nikde ve zprávě není objasněno, kdy byla odstraněna bezpečnostní pojistka v podobě „výpravčího“, zda byla posuzována rizika a s jakým výsledkem.
8. Na str. 35 je uvedeno, že „Infrastruktura dráhy v žst. Bohumín nebyla vybavena bezpečnostním systémem VNPN.“ Nikde ve zprávě není objasněno, proč v žst. Bohumín není systém VNPN, případně jaký by měl vliv na MU.
9. Na str. 39 se tvrdí, že v 5:02:01h byly dispečerem zadány úkony pro jízdu posunového dílu ČDC, která vylučovala postavení vlakové cesty pro Ex 516. Na str. 60 se tvrdí, že v 5:00:48 se strojvedoucí Ex 516 potkal s pohotovostním výpravčím žst. Bohumín. Nikde ve zprávě není objasněno, proč byla upřednostněna jízda posunového dílu před odjezdem vlaku Ex 516, zda uvedený postup (ne)byl v souladu s právními nebo vnitřními předpisy.
10. Na str. 40 se tvrdí, že „Automatickou činnost brzdového systému lze aktivovat pouze v případě, kdy je SIM karta GSM-R CZ vozidlové RDST doplněna novým číslem jednosměrného volání a toto číslo je nakonfigurováno na dotykový terminál obsluhujícího zaměstnance (funkce „STOP VLAK“) a rovněž na příslušné vysílací základnové RDST.“ Nikde ve zprávě není objasněno, zda uvedený stav aktivace automatické činnosti brzdového systému je, nebo není v pořádku – zda systém (ne)lze vylepšit.
11. Na str. 42 se tvrdí, že „při současné jízdě posunového dílu ČDC a vlaku Ex 516 nebylo možné realizovat zastavení jejich jízdy aktivací jedné provozní aplikace.“ Nikde ve zprávě není objasněno, zda uvedený stav nemožnosti zastavení posunu ČDC a vlaku Ex 516 aktivací jedné provozní aplikace je, nebo není v pořádku – zda systém (ne)lze vylepšit.
12. Na str. 42 se uvádí tvrzení dispečera 2G ohledně postavení posunové cesty před vlakovou cestou pro Ex 516. Nikde ve zprávě není objasněno, zda a podle čeho má při rozhodování o pořadí stavění vlakových/posunových cest přednost informace zanesená v aplikaci ISOŘ před úsudkem dispečera, zda a podle čeho se má dispečerovi předávat informace o tom, že je vlak pohotov k odjezdu, resp. kdo tak měl činit.
13. Na str. 44 se tvrdí, že „v programu INISS bylo u vlaku Ex 516 k časovému údaji pravidelného odjezdu ze žst. Bohumín zadáno zpoždění 10 min.“ Nikde ve zprávě není objasněno, kdo a na základě čeho zpoždění vlaku Ex 516 zadával, a proč 10 minut.
14. Na str. 45 se prezentuje tvrzení pohotovostního výpravčího žst. Bohumín, že potkal ještě na 2. nástupišti při chůzi zpět od vlaku Ex 516 jeho strojvedoucího; na str. 60 je tvrzení doloženo z kamerového záznamu časem 5:00:48. Tzn. zaměstnanec řízení provozu měl informaci, že vlak Ex 516 může odjet. Nikde ve zprávě není objasněno, zda měl pohotovostní výpravčí žst. Bohumín povinnost komunikace s CDP a předání informace, že strojvedoucí Ex 516 je již na vlaku a může odjet, a pokud ano, zda tak (ne)činil a proč.
15. Na str. 54 se uvádí tvrzení strojmistra Praha hl. n., že v 5.02 h se dovolal strojvedoucímu Ex 516 a nabyl dojmu, že v době hovoru šel k vlaku. Na str. 66 se uvádí, že „se šetřením MU nepodařilo prokazatelným způsobem stanovit čas začátku hovoru, nebylo možné zjistit, zda byl hovor veden pouze v době jízdy vlaku k odjezdovému návěstidlu L2, které vlak minul v 5:03:06 h, nebo také v průběhu jízdy vlaku kolem tohoto návěstidla.“ Není zřejmé, zda čas telefonního přístroje koresponduje s časem použitým v analýze kamerových záznamů. Není zřejmé, zda z výpisu mobilního operátora nelze zjistit přesný čas začátku hovoru.
16. Na str. 56 se uvádí tvrzení strojmistra Praha hl. n., že „není ve fyzických silách strojmistra kontrolu nástupů provádět“ a že „zažitá dlouholetá praxe strojmistrů u dvoudenních směn a dělených směn je potvrzovat pouze první nástup a poslední konec směny.“ Jak, popř. s jakým výsledkem, byla tvrzení strojmistra prověřována?

17. Na str. 57 se tvrdí, že se cestující z 1. drážního vozidla pokoušeli kvůli dýmu rozbít jedno boční okno. Nikde ve zprávě není objasněno, proč se cestujícím(u) nepodařilo rozbít okno pro řešení nouzového úniku – jednalo se o chybný postup cestujícího, chybnou instrukci, nevhodnou skleněnou výplň, ...?
18. Na str. 64 se tvrdí, že strojvedoucí 1 PP Bohumín informoval dispečera 2G o nepřítomnosti strojvedoucího vlaku Ex 516 na elektrické jednotce 680.006 a o tom, že jednotku přestaví do obvodu osobní nádraží k nástupišti a dále nepojede. Není zřejmé, z čeho tvrzení vyplývá.
Na str. 64 se tvrdí, že řídicí dispečer 1G jednoznačně věděl o nesplnění všech potřebných podmínek k odjezdu vlaku Ex 516 ze žst. Bohumín, tzn. že vlak Ex 516 nebude do doby skutečného příchodu strojvedoucího vlaku Ex 516 připraven po postavení vlakové cesty okamžitě odjet. Na str. 71 se uvádí, že nejdříve ve 4:53:54 h po ukončení hovoru měl provozní dispečer informaci o nepřítomnosti strojvedoucího vlaku Ex 516 na vlaku, z čehož jednoznačně vyplývalo, že vlak nebude v době svého pravidelného odjezdu připraven. Není zřejmé, z čeho tvrzení vyplývá. Navíc nikdo nemohl s jistotou vědět, kdy se strojvedoucí Ex 516 k vlaku dostaví. Nepřítomnost strojvedoucího Ex 516 ve 4:53:54 h, tj. 5 minut do pravidelného odjezdu, neznamená „jednoznačnost“. Nikde ve zprávě není objasněno, zda vydání pokynu zákaz jízdy vlaku Ex 516 ze žst. Bohumín (ne)byl správný.
19. Na str. 65 se uvádí, že „*Stewardka SC Pendolino dala návště „Souhlas k odjezdu“ i přesto, že odjezdovým návěstidlem L2 byla návštěvena návště „Stůj“, kterou z místa dání návštěi „Souhlas k odjezdu“ mohla pohledem snadno zjistit.*“. Obdobně se totéž tvrdí na str. 77. Tvrzení jsou naprosto nekorektním podsouváním neúmyslného podílu odpovědnosti za vznik MU!
20. Na str. 75 se tvrdí, že bylo zjištěno porušení čl. 3936 vnitřního předpisu SŽDC D1 strojvedoucí Ex 516 („*Strojvedoucí je povinen učinit všemi dostupnými prostředky opatření k zastavení vlaku, zjistí-li, že jeho jízda není dovolena, je-li vlak něčím ohrožen, ...*“). Nikde ve zprávě není objasněno – doloženo, resp. prokázáno, že strojvedoucí Ex 516 zjistil, že jízda jeho vlaku není dovolena.
21. Na str. 83 se řeší lidské a individuální vlastnosti mimo jiné strojvedoucího Ex 516. Není zřejmé, zda a jak byly zkoumány a analyzovány vlastnosti strojvedoucího, jeho přístup k práci apod.
22. Na str. 86 se tvrdí, že „*Ačkoli zjištěná teplota vzduchu uvnitř pokoje č. 3 neodpovídala optimální teplotě pro spánek člověka, nemohla DI vzhledem k následkům MU objektivně posoudit, zda tato skutečnost měla nějaký vliv na odpočatost strojvedoucího vlaku Ex 516.*“. Nebylo možné vnímání vlivu teplotních podmínek na nocležně ověřit (posoudit) u jiných strojvedoucích, popř. u některého z odborných konzultantů?
23. Na str. 86 je uvedeno, že „*se strojvedoucí vlaku Ex 516 v době srážky s posunovým dílem ČDC nacházel již v eliminační fázi farmakokinetiky alkoholu (tj. jeho organismus byl ve stavu odbourávání alkoholu – střízlivění), tak vzhledem ke zjištěné hladině alkoholu se nacházel ve stavu středního stupně opilosti, mající za následek výrazné postižení psychických, motorických a sensorických funkcí*“. Z čeho plynou uvedené závěry k hodnocení stavu opilosti a důsledků?
24. Na str. 87 se tvrdí, že strojvedoucí Ex 516 „*ačkoli měl sjednaný (plánovaný) konec výkonu práce (směny) ve 21:00 h, již ve 20:04:43 h prostřednictvím čipu vstoupil do objektu „Stará správkárna“, přičemž žádný jeho další vstup nebyl systémem zaevidován*“. Je prokázáno, že strojvedoucí Ex 516 skutečně vstoupil ve 20:04:43 do objektu, nebo jen, že byl v danou dobu použit přístupový čip? Bylo vyloučeno, že by strojvedoucí Ex 516 nemohl vstoupit do objektu i bez přístupového čipu – např. když do objektu vstupoval nebo z něj vycházel někdo jiný?
25. Na str. 87 se uvádí, že bylo zjištěno porušení § 106 odst. 4 písm. e) zákona č. 262/2006 Sb. strojvedoucí Ex 516 („*... Zaměstnanec je povinen nepožívat alkoholické nápoje a nezneužívat jiné návykové látky na pracovištích zaměstnavatele a v pracovní době i mimo tato pracoviště, nevstupovat pod jejich vlivem na pracoviště zaměstnavatele ...*“). Nikde ve zprávě není objasněno, zda byla „nocležna“ pracovištěm strojvedoucího Ex 516, zda byla prokázána konzumace alkoholu na pracovišti nebo v pracovní době.
26. Na str. 89 se tvrdí, že bylo zjištěno porušení čl. 3 Metodického pokynu ČD k APS CS. Jaká je závaznost metodického pokynu?
27. Jak byla posuzována rizika nedovolených jízd za návěstidlo zakazující jízdu, kdy bezpečnost, a tedy selhání lidského faktoru, je postavena právě a jen na lidském činiteli – strojvedoucí?
28. Jak závěr v kapitole 4.4.2 „nebyly zjištěny nedostatky“ koresponduje s předchozími mimořádnými událostmi (závěry) a bezpečnostními doporučeními vydanými Drážní inspekcí?

29. Zaměřoval se Drážní úřad v rámci dohledu na nastavený systém opatření při pozdním nástupu strojvedoucích na směnu?
30. Na str. 96 se k předchozím bezpečnostním doporučením tvrdí, že „S výjimkou posledně dvou uvedených bezpečnostních doporučení a poslední věty třetího bezpečnostního doporučení byla všechna DI vydaná doporučení realizována, resp. jejich realizace v současnosti probíhá.“. V čem/Jak byla na dráhách tvořící evropský železniční prostor urychlena práce na ETCS? Jak bylo naplněno bezpečnostní doporučení pro dráhy, kde se neplánovalo zavedení ETCS?
31. Na str. 96 a 97 je velmi výstižně popsána „bezpečnostní mezera“, přesto je v následujícím bodu učiněn závěr, že systémová příčina nebyla Drážní inspekcí zjištěna.
32. Na str. 100 se Drážnímu úřadu doporučuje, aby „vlastníci a provozovatelé drah železničních nadále v maximální možné míře rozšiřovali traťovou část vlakového zabezpečovače evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS.“. Systém ETCS je finanční náročný, ne všude reálný a realizovatelný. Proč je zavedení ETCS doporučováno i na dráhy speciální (metro), místní, zkušební, ale i na vlečky a (některé) regionální dráhy?
33. Ze závěrečné zprávy není zřejmé, kdo zajišťoval (stahoval) data ze záznamových zařízení a kdo je vyhodnocoval (zda to byl zaměstnanec Správy železnic, čili provozovatele dráhy a účastníka MU), zda a jaká komunikace byla zaznamenávána a vyhodnocována. Není zřejmé, zda byla prováděna analýza výpisů (aktivit) z mobilních telefonů strojvedoucího Ex 516.

Závěrečná zpráva se jeví jako za každou cenu vydaná před roční lhůtou a „výročím“ vážné železniční nehody v Bohumině. Přestože popisuje bezpečnostní mezery a systémové chyby, zároveň si rozporuje závěrem, že systémová příčina nebyla zjištěna.

Jednou z nich je **stávající právní úprava, která zbavuje vlakový doprovod povinnosti sledovat návěsti návěstidel při výpravě vlaku** a sama závěrečná zpráva správně navrhuje přijetí opatření, které má podporu našeho svazu.

Požaduje do doby provozu vlaků pod dohledem evropského vlakového zabezpečovacího systému ETCS zajistit doplnění chybějícího bezpečnostního prvku v podobě výpravčího, jenž v minulosti vypravoval vlak s přepravou cestujících stojící v prostoru určeném pro nástup a výstup cestujících návěstí „Odjezd“ (písemným rozkazem, telekomunikačním zařízením nebo ústním rozkazem), buďto technickým opatřením nebo jiným způsobem, přičemž za stávajícího systému provozování dráhy a drážní dopravy se jako nejvýhodnější a nejsnadněji proveditelné jeví ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky rozšíření znění vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění, o povinnost osoby řídící vlakový doprovod u vlaku s přepravou cestujících nebo první osoby vlakového doprovodu od předního čela vlaku dát osobě řídící drážní vozidlo (dále také strojvedoucí) návěst „Souhlas k odjezdu“ až po splnění jedné z níže uvedených podmínek, tedy poté, kdy: ° se pohledem nebo jiným způsobem (např. dotazem u osoby řídící drážní vozidlo) přesvědčila, že příslušné hlavní návěstidlo platné pro odjezd konkrétního vlaku dovoluje svou návěstí jízdu vlaku, nebo ° dotazem u osoby řídící drážní vozidlo zjistila, že jízda vlaku kolem hlavního návěstidla nedovolujícího svou návěstí jízdu vlaku byla provozovatelem dráhy dovolena jiným způsobem, a to vč. stanovených podmínek, nebo, že osoba řídící drážní vozidlo dostala od osoby řídící drážní dopravu v dané dopravně svolení k posunu (např. pro popotazení vlaku nebo pro přestavení vlaku formou posunu), nebo ° dotazem u osoby řídící drážní vozidlo ověřila způsob dovolení jízdy vlaku kolem příslušného hlavního návěstidla v případě, kdy jeho návěstní znaky nejsou z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících z jakéhokoliv důvodu viditelné.

Závěrečná zpráva správně požaduje, aby ověření, zda provozovatel dráhy dovolil jízdu (odjezd) daného vlaku, provedla vedle strojvedoucího také další odborně způsobilá osoba dopravce (člen doprovodu vlaku), čímž bude vytvořena bezpečnostní pojistka, jež sníží riziko chyby (omylu) strojvedoucího tam, kde ji neeliminuje jiné zabezpečení. To je stav, který byl nedávno zrušen pod rouškou liberalizace české železnice, aby usnadnil příchod levnější konkurence alternativních dopravců v osobní dopravě s vlakovým doprovodem bez jakýchkoliv dopravních povinností.

Jindřich Berounský v. r.
vedoucí analytického týmu SOSaD