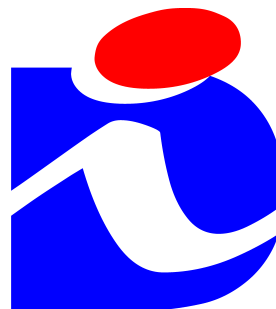




**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

## **Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události**

Zranění nezletilé cestující, která vystoupila z vlaku Os 4813 na místě,  
které nebylo veřejnosti přístupné, v železniční stanici Vladislav.

Pátek, 29. července 2011

### **Investigation Report of Railway Accident**

Injury of a passenger - child who got out the passenger train No. 4813 in a place which  
was not accessible to the public in Vladislav station.

Friday, 29<sup>th</sup> July 2011

č. j.: 6-2232/2011/DI

## SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 29th July, 15:12 (13:12 GMT).
- Occurrence type: injury of a passenger - child.
- Description: injury of a passenger - child who got out the passenger train No. 4813 in front of arriving passenger train No. 4814 in a place which was not determined for boarding and getting out of passengers.
- Type of train: the passenger trains No. 4813 and No. 4814.
- Location: Vladislav station, line No. 2, km 43,905-
- Parties: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (IM);  
České dráhy, a. s. (RU);  
injured passenger.
- Consequences: Slightly injury of passenger – child.
- Direct cause: getting of a passenger out the train in a place which was not determined for it.
- Contributing factors: insufficient caution of passenger in a place which was not accessible to the public
- Underlying cause:
- 1) confusion of passengers by information system that announced „Vladislav stop” in a place which was not determined for boarding and getting out of passengers.
  - 2) confusion of passengers which was given by unlocking of central controlled doors of the train.
- Root cause: internal – rules of infrastructure manager does not contain procedures for trains staff to ensure safety of passengers in case when the train extraordinarily stopped in a place which was not determined for boarding and getting out of passengers.
- Recommendations:
- 1) Addressed to railway undertaking České dráhy, a. s.:
    - to equip all rolling stocks - which are equipped with the information system, which is automatically triggered by unlocking of central controlled doors of the train - with

equipment so that the driver could control information system and in case of need stop the report;

- to equip all new rolling stock which will be given into the service with equipment which enable the driver to control information system and in case of need to stop the report.

2) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:

- to improve internal rule „SŽDC (ČD) D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy” about procedures which would ensure safety of passengers in case when the train extraordinarily stop in a place which was not determined for boarding and getting out of passengers.

3) Addressed to Czech National Safety Authority (Drážní úřad):

- it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for other railway undertaking which use the same and similar rolling stocks when by unlocking of central controlled doors of the train automatically triggers information system according to safety recommendation No. 1 and for other infrastructure manager according to safety recommendation No. 2.

Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré dokumenty a skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

## Obsah

<b>Summary .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Souhrn .....</b>	<b>9</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>11</b>
2.1 Mimořádná událost .....	11
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	11
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	11
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	13
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	13
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	13
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel .....	13
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	14
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	15
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	15
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	16
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	16
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	16
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	16
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	16
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ....	16
2.4 Vnější okolnosti .....	17
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	17
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>17</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) .....	17
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	17

3.1.2 Jiné osoby .....	18
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	21
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny .....	21
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	21
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	22
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	22
3.3 Právní a jiná úprava .....	22
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	22
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	23
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	24
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	24
3.4.2 Součásti dráhy .....	24
3.4.3 Komunikační prostředky .....	24
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	24
3.5 Dokumentace o provozním systému .....	25
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	25
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	25
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	25
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	26
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	26
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	26
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	26
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	26
<b>4 Analýza a závěry .....</b>	<b>27</b>
4.1 Konečný popis mimořádné události .....	27
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	27
4.2 Rozbor .....	28
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	28
<b>4.3 Závěry .....</b>	<b>29</b>
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení .....	29
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	29
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	30
<b>4.4 Doplnující zjištění .....</b>	<b>30</b>
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	30
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>30</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	30
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>32</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>33</b>
Foto 1: HDV 854 007-2 v DKV Brno-Horní Heršpice .....	33
Foto 2: Stanoviště strojvedoucího vlaku Os 4813, které není vybaveno ovládacím prvkem k deaktivaci automatického hlášení palubního informačního systému .....	33
Foto 3: Pohled do dveří, ze kterých proběhl výstup cestujících (zdroj ČD, a. s., RIBŽD Brno) .....	34
Foto 4: Nouzové odjištění dveří vozu řady Bdtm 756 („kladívko“ – viz bod 3.1.1 – vlakvedoucí vl. Os 4813, 4. odrážka) .....	34





## Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DKV	depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
GPS	globální polohovací systém
HDV	hnací drážní vozidlo
hl. n.	hlavní nádraží
IZS	Integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
OMU	Odbor šetření mimořádných událostí
Os	osobní vlak
PČR	Policie České republiky
PO	provozní obvod
PP	provozní pracoviště
RCVD	Regionální centrum vlakového doprovodu
RIBŽD	Regionální inspektorát bezpečnosti železniční dopravy
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
SK	staniční kolej
TDV	tažené drážní vozidlo
TRS	traťové rádiové spojení
VI	vrchní inspektor
VZ	vlakový zabezpečovač
žst.	železniční stanice

## 1 SOUHRN

- Skupina události: nehoda.
- Vznik události: 29. 7. 2011, 15:12 hodin.
- Popis události: zranění nezletilé cestující, která vystoupila z vlaku Os 4813 před vjíždějící vlak Os 4814 na místě, které nebylo určeno pro nástup a výstup cestujících.
- Dráha, místo: dráha celostátní Brno hlavní nádraží – Jihlava, žst. Vladislav, SK č. 2, km 43,905.
- Zúčastnění: České dráhy, a. s. (dopravce vlaků Os 4813 a Os 4814);  
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy).
- Následky: lehké zranění nezletilé cestující;  
hmotná škoda nevznikla.
- Bezprostřední příčiny:  
výstup cestujících z vlaku na dráhu na místě, které nebylo k tomu určené;
- Prispívající faktor: ze strany cestujících nedbání přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy v místě veřejnosti nepřístupném.
- Zásadní příčiny: 1) uvedení cestujících v pochybnost spuštěním automatického hlášení palubního informačního systému, které ohlásilo „zastávka Vladislav“ na místě, které nebylo určeno pro nástup a výstup cestujících;  
2) utvrzení pochybnosti cestujících odblokováním centrálně uzavíraných zavíraných dveří vlaku.
- Příčiny v systému bezpečnosti:  
vnitřní předpisy provozovatele dráhy neřeší, jakým způsobem mají členové doprovodu vlaku s přepravou cestujících zajistit bezpečnost cestujících v případě, že vlak s přepravou cestujících mimořádně zastaví na místě mimo širou trať, které není určené k nástupu a výstupu cestujících.
- Bezpečnostní doporučení:  
Dopravci ČD, a. s.:  
1) ve všech DV, která jsou vybavena hlášením palubního informačního systému, které se automaticky spouští odblokováním centrálně uzavíraných dveří, kde však strojvedoucí nemá možnost toto automatické hlášení obsluhou ovládacího prvku na svém stanovišti vyřadit z činnosti v případě, kdy potřebuje toto blokování mimořádně uvolnit, vybavit neprodleně, resp. v nejkratším možném termínu tato stanoviště takovým ovládacím prvkem, který by strojvedoucímu

umožnil v případě potřeby automatické hlášení palubního informačního systému vypnout (vyřadit z činnosti);

2) vybavit tímto ovládacím prvkem všechna DV, která budou do provozu zařazena nově.

Provozovateli dráhy Správa železniční dopravní cesty, státní organizace:

zpracovat do vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 ustanovení, řešící zajištění bezpečnosti cestujících v případě, kdy vlak s přepravou cestujících mimořádně zastaví na jakémkoliv místě i mimo širou trať, které není určené k nástupu a výstupu cestujících.

Drážnímu úřadu:

v souladu s ustanovením přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastních opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních dopravců, kteří používají DV, u nichž se odblokováním centrálně uzavíraných dveří automaticky spustí hlášení palubního informačního systému dle bodu 1) tohoto bezpečnostního doporučení a i u ostatních provozovatelů drah celostátních a regionálních dle bodu 2) tohoto bezpečnostního doporučení.

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

#### 2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

K mimořádné události došlo dne 29. 7. 2011 v 15:12 h na dráze železniční, celostátní, jednokolejné trati Brno hlavní nádraží – Jihlava, v žst. Vladislav, SK č. 2, km 43,905.



Obr. č. 1: DV po MU – vl. Os 4814 vlevo, vl. 4813 vpravo  
(zdroj: ČD, a. s., RIBŽD Brno)

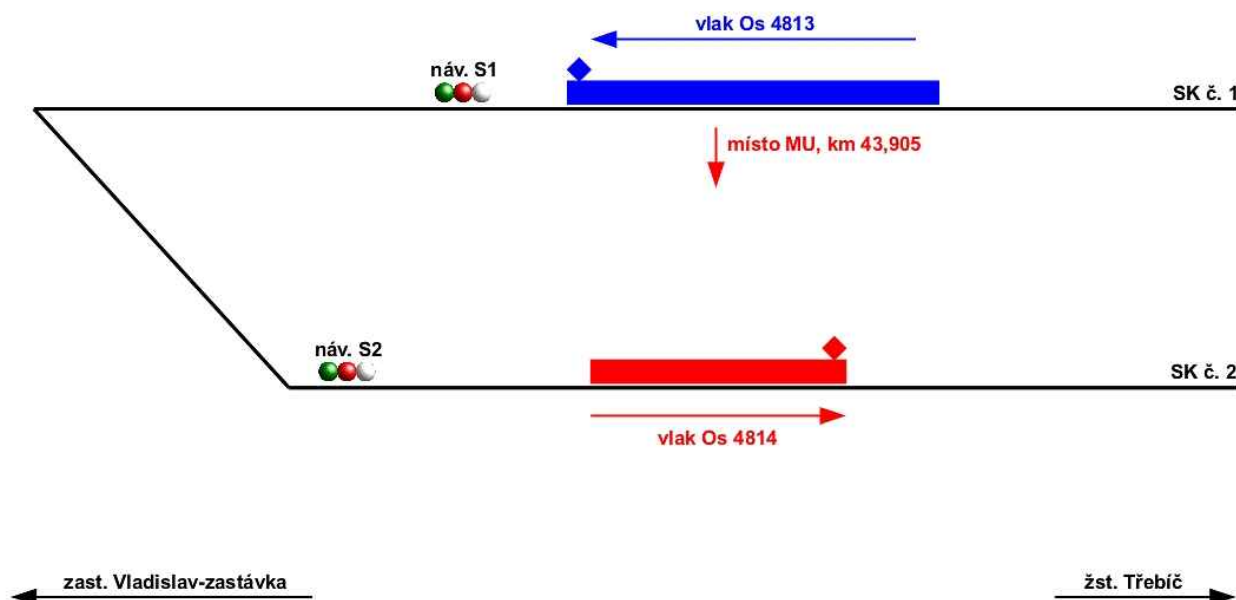
#### 2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby

Dne 29. 7. 2011 v 15:12 h došlo v žst. Vladislav z důvodu jiné MU k mimořádnému zastavení vlaku Os 4813 a jeho křížování s vlakem Os 4814. Jako první vjel do žst. Vladislav ve směru od žst. Třebíč vlak Os 4813 na SK č. 1. 2 sekundy před zastavením vlaku bylo jeho strojvedoucím signalizováno odblokování (otevření) dveří. Strojvedoucí situaci řešil tak, že přepnutím spínače řízení a ovladače dveří odblokoval všechny dveře vlaku, aby mohl identifikovat dveře, které poruchový stav vyvolaly, a mohl následně závadu odstranit. Tímto odblokováním dveří však bylo automaticky spuštěno hlášení palubního informačního systému, které na nesprávném místě, mimo prostor určený

k nástupu a výstupu cestujících, oznámilo „zastávka Vladislav“, tedy název následující zastávky, kde měl vlak zastavit pro nástup a výstup cestujících. V této době již do žst. Vladislav, na staniční koleji č. 2, vjížděl ve směru od žst. Studenec vlak Os 4814. Když se vlak Os 4814 blížil k vlaku Os 4813, stojícímu na sousední staniční koleji č. 1, spatřil jeho strojvedoucí, že se náhle otevřely jedny dveře soupravy vlaku Os 4813 a z nich začala vyskakovat skupinka několika dětí a dospělých osob do prostoru staniční koleje č. 2, tedy přímo před jeho vlak. Okamžitě zavedl rychločinné brzdění a lokomotivní houkačkou dával návest „POZOR“. Ihned po zastavení vlaku se šel přesvědčit, zda nedošlo ke zranění osob, a zjistil, že jedna dospělá osoba nese v náručí plačící dítě s tržnou ránou na čele.

Strojvedoucí vlaku Os 4814 vznik MU ihned nahlásil výpravčímu žst. Vladislav. Výpravčí následně postupoval dle ohlašovacího rozvrhu. Integrovaný záchranný systém byl aktivován.

K MU došlo ve staniční koleji č. 2, v km 43,905, žst. Vladislav. Čelo HDV vlaku Os 4814 zastavilo v km 43,930, tedy 25 m za místem vzniku MU.



Obr. č. 2: Schéma místa MU

Ohledáním místa MU VI ČD RIBŽD Brno bylo zjištěno, že k MU došlo pádem nezletilé osoby ve staniční koleji č. 2, v km 43,905, v žst. Vladislav, mimo prostor vyhrazený k nástupu a výstupu cestujících. Šetřením se nepodařilo jednoznačně potvrdit ani vyvrátit, zda došlo ke střetu poškozené s vlakem Os 4814. Vzhledem k závažnosti tohoto případu a zejména jeho dopadů do systému bezpečnosti cestujících, se DI rozhodla dále postupovat, jako kdyby ke střetu postižené s DV došlo.

### **2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku**

MU byla ohlášena na COP DI Praha dne 29. 7. 2011 v 15:27 h jako střet osobního vlaku s osobou, která vyskakovala z vlaku na místě veřejnosti nepřístupném. Na základě ohlášených skutečností byl v 15:28 h vydán COP DI souhlas se zahájením odklízovacích prací. Vzhledem k poznatkům zjištěným v průběhu dozorování této MU, zejména ve vztahu k systému bezpečnosti, bylo dne 10. 4. 2012 rozhodnuto o zahájení vlastního šetření této MU v plném rozsahu, tj. včetně vypracování ZZ, v souladu s ustanovením § 53b odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, v platném znění (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.). Šetřením byl pověřen Územní inspektorát Brno. Způsob a postup šetření byl stanovován operativně dle vývoje šetření.

Při šetření bylo vycházeno ze zjištěných skutečností na místě MU pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce, včetně pořízené fotodokumentace, ze skutečností zjištěných vlastním šetřením a následných státních dozorů u provozovatele dráhy a dopravce.

## **2.2 Okolnosti mimořádné události**

### **2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci**

Zúčastněné osoby za:

- dopravce:

- strojvedoucí vlaku Os 4813, zaměstnanec ČD, DKV Brno;
- strojvedoucí vlaku Os 4814, zaměstnanec ČD, DKV Brno.

- třetí strana:

- nezletilá cestující (\*2006), zraněná při MU – dále jen poškozená;
- otec poškozené, její odpovědný zástupce – dále jen otec poškozené;
- nezletilá sestra poškozené (\*1999), cestující s poškozenou a otcem – dále jen sestra poškozené;
- spolucestující poškozené a jejího otce – dále jen svědek;
- osoba cestující ve vlaku Os 4813 – dále jen svědkyně.

### **2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel**

Vlak Os 4813 byl sestaven z vedoucího HDV 95 54 5 854 007-2 a 2 TDV.

TDV zařazená ve vlaku a jejich pořadí:

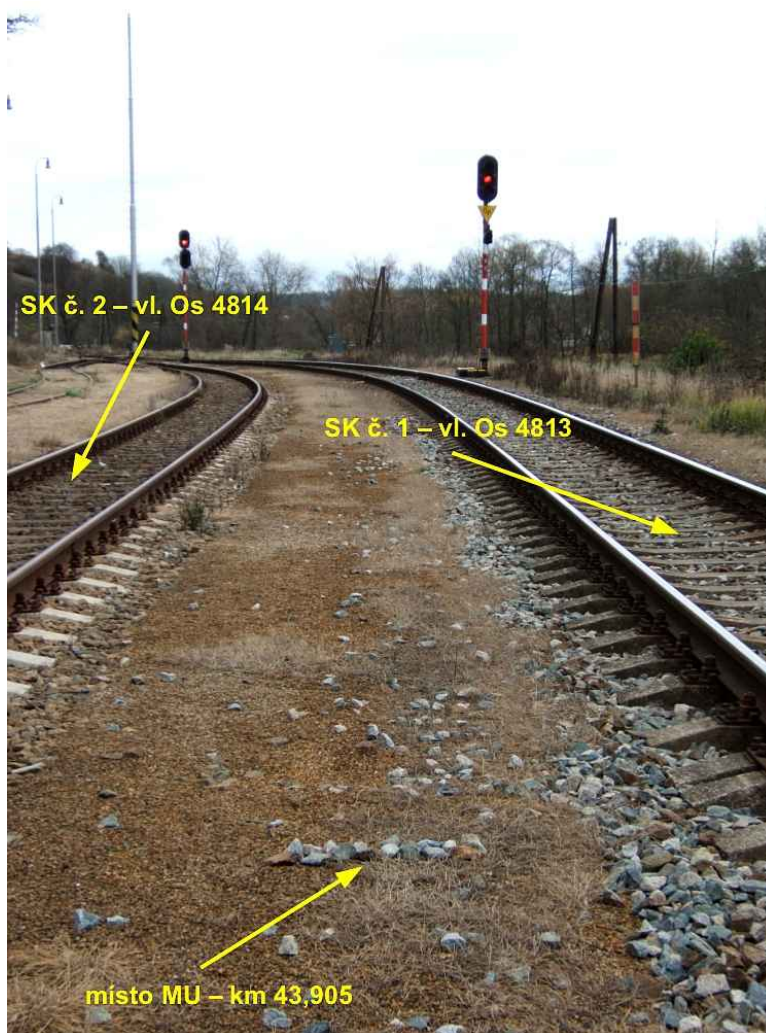
1. Bdtn<sup>756</sup> 50 54 21-29 316-6;
2. ABfbrdtn 50 54 80-29 223-2.

Celková délka vlaku 74 m, 12 náprav, celková hmotnost vlaku 74 t, normativ výměry potřebných brzdících procent 63, skutečná brzdící procenta 64. Vlak byl brzděn průběžnou samočinnou brzdou v režimu P.

Vlak Os 4814 byl sestaven z vedoucího HDV 95 54 5 842 033-3 a 1 TDV Bmx<sup>765</sup> 50 54 20-29 119-5.

Celková délka vlaku 50 m, 8 náprav, celková hmotnost vlaku 89 t, normativ výměry potřebných brzdících procent 81, skutečná brzdící procenta 98. Vlak byl brzděn průběžnou samočinnou brzdou v režimu P.

### 2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)



Obr. č. 3: Místo MU

K MU došlo na staniční koleji č. 2. Jedná se o prostor, který není vyhrazený pro veřejnost, nevede k němu žádný přechod pro veřejnost ani veřejná cesta a nejedná se



o prostor určený k nástupu a výstupu cestujících. Prostor mezi staničními kolejemi č. 1 a č. 2 je pokryt souvislou vrstvou šterku.

Žst. Vladislav byla určena k nástupu a výstupu cestujících, v roce 1996 však byla osobní doprava přeložena do nově zbudované zastávky „Vladislav zastávka“ přímo v obci. Od té doby slouží žst. Vladislav pouze jako výhybna.



Obr. č. 4: žst. Vladislav

Žst. Vladislav je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – elektromechanické zabezpečovací zařízení s rychlostní návěstní soustavou světelných návěstidel.

#### 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Strojvedoucí vlaku Os 4813 použil k ohlášení MU výpravčímu žst. Vladislav TRS.

#### 2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

V místě MU, ani jinde v žst. Vladislav nebyly bezprostředně před vznikem MU prováděny žádné práce.



### **2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled události**

Aktivace plánu byla provedena v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku MU na drahách, v platném znění (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.), a s vnitřním předpisem provozovatele dráhy SŽDC Dp 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí (dále jen předpis SŽDC Dp 17).

Vznik MU ohlásil výpravčímu žst. Vladislav ústně strojvedoucí vlaku Os 4814. Výpravčí žst. Vladislav v souladu s Ohlašovacím rozvrhem ohlásil vznik MU vedoucímu dispečerovi, který aktivoval IZS.

Na COP DI byla MU nahlášena v 15:27 h. Na místo MU se dostavily odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a dopravce. Odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a dopravce provedly komisionální ohledání místa MU, včetně vyhotovení zápisu, zajištění vlakové dokumentace a pořízení fotodokumentace. Všichni zaměstnanci dopravce ČD, zúčastnění na MU, byli podrobeni dechové zkoušce na přítomnost alkoholu s výsledkem negativním.

Místo vzniku MU bylo ohledáno Policií ČR a odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravce, RIBŽD Brno.

Drážní doprava v žst. Vladislav byla přerušena od 15:12 h do 16:38 h.

### **2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled události**

IZS byl aktivován. Na místo MU se dostavila PČR, Obvodní oddělení Třebíč, a Rychlá záchranná služba Třebíč. Nehodové pomocné prostředky nebylo nutné aktivovat.

## **2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody**

### **2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru**

Při MU došlo ke zranění nezletilé cestující.

### **2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku**

Na přepravovaných věcech, zavazadlech ani jiném majetku nebyla zjištěna žádná škoda.

### **2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí**

Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí škoda nevznikla.

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

- teplota vzduchu +23 °C, jasno, klid, viditelnost nad 100 m;
- GPS souřadnice místa MU: 49°12'45.1020"N, 15°58'1.1898"E

## 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

#### 3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru

- strojvedoucí vlaku Os 4813 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - před mimořádným zastavením s vlakem Os 4813 v žst. Vladislav zaznamenal na displeji signalizaci „Otevřené dveře“;
  - za účelem zjištění, zda jde o poruchu nebo otevřené dveře, provedl manipulaci s ovladačem dveří a se spínačem řízení obnovu provozního stavu. Protože tímto způsobem závadu neodstranil, rozhodl se dveře fyzicky zkontrolovat;
  - aby mohl opustit stanoviště, zajistil soupravu a přepnul spínač ovládání dveří na levé straně ve směru jízdy vlaku do polohy otevřeno;
  - ještě před opuštěním stanoviště vyhlédl z bočního okénka a uviděl vyskakovat z vlaku skupinu cestujících, kteří vystoupili před právě vjíždějícím vlakem Os 4814;
  - okamžitě na ně volal „Běžte pryč, jede vlak“. Cestující začali ve zmatku couvat, kromě jedné holčičky, která upadla v kolejišti před přijíždějícím vlakem a ztratila se mu z dohledu. Okamžitě vyběhl z vlaku ji hledat a poté ji spatřil v náručí otce, která plakala a měla zranění na hlavě;
  - ve snaze odstranit signalizovanou závadu dveří si neuvědomil, že obsluhou ovladače dveří bude umožněn výstup cestujících.
- strojvedoucí vlaku Os 4814 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - vlak Os 4814 měl při mimořádném křížování v žst. Vladislav projet odbočkou kolem stojícího vlaku Os 4813 po koleji bližší dopravní budově;
  - když se blížil k tomuto vlaku, otevřely se náhle jedny dveře soupravy, domnívá se, že šlo o první dveře vloženého vozu bezprostředně za vedoucím motorovým vozem, a z nich začala seskakovat skupinka dětí a minimálně dvou dospělých do prostoru koleje před jeho vlakem (poznámka DI – vyhodnocením výpovědí svědka a svědkyně a fotodokumentace z místa MU, poskytnuté DI pověřenou osobou dopravce, zjistila DI, že ve skutečnosti výše zmíněná skupina cestujících vystupovala ze druhých dveří HDV 854.007-2);

- ihned použil rychločinné brzdění a současně dával návěst „Pozor“. Osoby se rozprchly na obě strany. Zastavil čelem vlaku asi v polovině délky vlaku Os 4813;
- hned po zastavení se šel přesvědčit, zda nedošlo ke zranění osob, a při tom zjistil, že dospělá osoba, zřejmě otec, nese v náručí plačící dítě s tržnou ránou na čele. Okamžitě byla zavolána záchranná služba a událost byla ohlášena;
- společně se strojvedoucím vlaku Os 4813 zkontrolovali uvedené dveře a zjistili, že krycí sklo ovládací páčky nouzového otevření dveří chybí a dveře jsou zevnitř vozu odjištěny (poznámka DI – protože se strojvedoucí vlaku Os 4814 domníval, že cestující vystupovali z prvních dveří vloženého vozu Bdt<sup>756</sup> 50 54 21-29 316-6, zkontroloval tyto dveře. U nich skutečně chybělo krycí sklo ovládací páčky nouzového otevření dveří a dveře byly zevnitř vozu odjištěny, jak vyplývá také z výpovědi vlakvedoucího vlaku Os 4813).
- vlakvedoucí vlaku Os 4813 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - dveře soupravy se centrálně zavíraly a jejich činnost během jízdy nevykazovala žádné nedostatky;
  - po zastavení vlaku Os 4813 v žst. Vladislav slyšel, že rozhlasové zařízení vlaku hlásilo „Vladislav-zastávka“. Několik sekund po zastavení náhle uslyšel prudké brzdění vlaku Os 4814 a vzápětí velký hluk;
  - vystoupil před soupravu vlaku Os 4813 a uviděl muže s malou holčičkou v náručí, která měla na hlavě krvavý šrám;
  - po příchodu k prvním dveřím vloženého vozu Bdt<sup>756</sup> 50 54 21-29 316-6 vlevo ve směru jízdy zjistil, že dveře jsou otevřené a „kladívko“, které je umístěno z vnitřní strany u dveří, je nějak přesunutě do jiné polohy a není na něm ochranné sklíčko. Čtyřhran, kterým se nouzově odjišťují dveře, byl přestaven do vodorovné (odjištěné) polohy. Vrátil ho kličkou zpět do svislé polohy, kdy není blokování dveří vyrazené z činnosti, a zkontroloval, zda dveře řádně fungují;
  - ve výchozí stanici i při revizi jízdních dokladů až do žst. Třebíč bylo vše v pořádku, ochranné sklíčko nechybělo, ovládací čtyřhran dveří byl správně přestavený a kladívko bylo řádně umístěné a zajištěné.
- výpravčí žst. Vladislav – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - v 15:06 h postavil vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 4813 na SK č. 1 a pro vjezd vlaku Os 4814 na SK č. 2. Vlak Os 4813 zastavil v 15:11 h;
  - poté dal do žst. Třebíč odhlášku za tímto vlakem, nabídl vlak Os 4814 a po jeho přijetí šel postavit pro tento vlak vlakovou cestu pro odjezd ze SK č. 2;
  - po odchodu z dopravní kanceláře uviděl, jak vjíždějící vlak Os 4814 prudce brzdí. Chvilí po jeho zastavení vyběhl z prostoru mezi soupravami obou vlaků muž, který nesl v náručí zraněné dítě, které bylo zřejmě sraženo při vystupování z vlaku Os 4813 vjíždějícím vlakem Os 4814;
  - událost ihned ohlásil vedoucímu dispečerovi.

### 3.1.2 Jiné osoby

Kromě zaměstnanců dopravce podávaly k MU vysvětlení tyto osoby:

- otec poškozené – z Úředního záznamu o podání vysvětlení, které PČR poskytla DI, mimo jiné vyplývá:
  - dne 29. 7. 2011 jel se svým kamarádem (svědkem) a čtyřmi malými dětmi z Třebíče do Vladislavi. Vlakem jel po několika letech poprvé. Vlak zastavil ve stanici Vladislav „... a to v té starší“;
  - asi dvacet sekund poté, co vlak zastavil, se z rozhlasu ozvalo hlášení „zastávka Vladislav“. Protože se se svědkem domnívali, že tam vlak zastavil z důvodu nějaké výluky na trati, rozhodli se vystoupit;
  - šli ke dveřím, syn svědka stiskl zelené tlačítko a dveře se otevřely. První vystoupil syn svědka, po něm sestra poškozené. Ta počkala pod schody, otec poškozené jí podal poškozenou a sám scházel ze schodů;
  - náhle uslyšel hlasité houkání a v tom okamžiku poškozená, zřejmě v úleku, vyběhla směrem od vozu přes koleje k nádražní budově, aniž by ji stihl kdokoliv zachytit;
  - ve směru od Brna přijížděl po sousední koleji další vlak a poškozená přeběhla kolej těsně před jeho přední částí, kterou byla zřejmě odhozena, toto však přesně neviděl;
  - projíždějící vlak okamžitě intenzivně brzdil a jeho přední část je předjela o několik metrů. Poškozenou pak našel na druhé straně vlaku. Měla na sobě několik modřin, ale byla při vědomí.
- sestra poškozené – z Úředního záznamu o podání vysvětlení, které PČR poskytla DI, mimo jiné vyplývá:
  - po nastoupení do vlaku si sedli na první sedadlo vlevo i vpravo, tedy hned za dveře vozu;
  - po zastavení vlaku ve Vladislavi se domnívala, že jsou na zastávce Vladislav, protože na budovách viděla nápisy Vladislav a protože se po chvíli z reproduktoru ozvalo hlášení „zastávka Vladislav“;
  - po dalších asi deseti sekundách, kdy se otec poškozené a svědek domlouvali, zda vlak ještě zastaví na další zastávce a zda tedy mají vystoupit nyní nebo ne, se rozhodli, že vystoupí;
  - první šel ke dveřím syn svědka. Viděla, že stiskl zelené tlačítko vedle dveří a dveře se otevřely. Na nic jiného u dveří nesahal.
  - první z vlaku vystoupil syn svědka, po něm ona. Poté otec poškozené podal poškozenou synovi svědka, který ji postavil na zem;
  - další sled událostí již neviděla, protože v okamžiku, kdy kolem projížděl vlak Os 4814, stála otočená čelem k vlaku Os 4813;
  - u dveří vozu za jízdy vlaku z Třebíče do Vladislavi nikoho neviděla.
- svědek – z Úředního záznamu o podání vysvětlení, které PČR poskytla DI, mimo jiné vyplývá:
  - v Třebíči nastoupili do „prvního vozu, který byl součástí lokomotivy“ a odjížděl z Třebíče zpožděný asi půl hodiny. Během jízdy do Vladislavi nikdo z nich ke

- dveřím nešel a ani nikoho jiného během jízdy z Třebíče do Vladislavi u dveří neviděl;
- po příjezdu do „*staré železniční stanice v obci Vladislav*“ vlak zastavil a přibližně po třiceti sekundách se z amplionu ozvalo hlášení „*zastávka Vladislav*“;
  - po tomto hlášení se domnívali, že mají v této stanici vystoupit. Dveře vozu byly odblokované a jeho syn je otevřel stisknutím zeleného tlačítka;
  - další sled událostí probíhal tak, jak je uvedeno ve vysvětleních otce poškozené a sestry poškozené;
  - zda byla poškozená zasažena lokomotivou nebo upadla sama, ze svého místa neviděl, neboť mu výhled zakryla projíždějící vlaková souprava;
  - z vlaku vystoupila ještě jedna žena, která později pomáhala při ošetření poškozené. Podle toho, co mu na místě sdělila, je přesvědčen, že musela z vlaku vidět, zda poškozenou vlak zachytil nebo ne;
  - „... ve *staré zastávce Vladislav*“ vystoupili proto, že pokyn zvukového záznamu zněl „*zastávka Vladislav*“ a nebyli si jisti, zda vlak pak ještě zastaví i v „*nové zastávce Vladislav*“ s ohledem na to, že vlak měl již stejně přes půl hodiny zpoždění. Jízda vlakem pro něj byla sváteční záležitostí, protože běžně vlakem nejedí.
- svědkyně – z Úředního záznamu o podání vysvětlení, které PČR poskytla DI, mimo jiné vyplývá:
    - ve vlaku seděla ve směru jízdy vlaku z Třebíče, směr Brno, ve druhém voze, v jeho přední části, na levé straně ve směru jízdy na Brno (poznámka DI – na straně vzniku MU). Asi po patnácti minutách jízdy vlak zastavil ve staré části železniční stanice Vladislav a po krátké době se z amplionu ozvalo hlášení „*zastávka Vladislav*“;
    - ze svého místa u okna viděla, jak krátce po hlášení začali vystupovat nějací lidé z posledních dveří vozu, který se nacházel před tím, ve kterém seděla ona. Za dvěma většími dětmi vystoupila jako třetí malá holčička, která seskočila ze schodků vozu na nástupiště, avšak po doskočení ztratila rovnováhu a snažila se ji vyrovnat popoběhnutím dopředu;
    - to ji přivedlo do středu sousední koleje, na kterou právě přijížděl vlak ve směru od Brna, který houkal a brzdil. Holčička v kolejišti se pokusila odběhnout na druhou stranu směrem k nádražní budově, toto však nestihla;
    - sama běžela k výstupu, aby mohla poskytnout první pomoc. Dveře byly zavřené, tak zmáčkla zelené tlačítko a dveře se otevřely;
    - dle postavení poškozené v kolejišti v okamžiku příjezdu vlaku Os 4814 je svědkyně přesvědčena, že ji vlak musel zachytit pravou přední částí, ale čím neví. Také neviděla, jak a kam padala.

### **3.2 Systém zajišťování bezpečnosti**

#### **3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny**

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy je stanovena zákonem č. 266/1994 Sb., prováděcími vyhláškami a pravidly obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravy.

Dopravce vlaků Os 4813 a Os 4814 má přijatý systém zajišťování bezpečnosti. Zásady pro bezpečný nástup a výstup cestujících jsou obsaženy v předpise provozovatele dráhy SŽDC (ČD) D2. Zhodnocení celého systému a jeho role v předmětné MU je nad rámec tohoto šetření, proto se šetření příčin v používání systému zajišťování bezpečnosti soustředilo na oblast, která byla v příčinné souvislosti se šetřenou MU. Z rozboru v kapitole 4.2.1 vyplývá, že v této oblasti nebyly nalezeny nedostatky v příčinné souvislosti se vznikem této MU. Dodržování systému zajištění bezpečnosti však dopravce nezajistil.

#### **3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování**

Odbornou způsobilost osob podílejících se na provozování drážní dopravy stanovuje § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. Podmínky způsobilosti k řízení drážního vozidla stanovuje § 45 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.

Požadavky na odbornou způsobilost zaměstnanců dopravce ČD včetně způsobu jejího prosazování, jsou stanoveny vnitřním předpisem dopravce ČD Ok 2 Výcvikový a zkušební řád Českých drah (dále jen předpis ČD OK 2), schváleném dne 7. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05-O10. Organizace školení a zkoušek je dále specifikována opatřením „Opatření ředitele lidských zdrojů a ředitele odboru technologie a organizace dopravy k organizaci školení a zkoušek v ČD, a. s.“, vydaným dne 25. 6. 2008, pod č. j.: 1620/2008 ŘTOD-013/22. Předmětné opatření platí do schválení nové interní normy nahrazující výše uvedený předpis ČD Ok 2.

Strojvedoucí HDV vlaku Os 4813 měl platný „Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla“, evidenční číslo 509496, vydaný Drážním úřadem v Praze dne 25. 3. 2010 s platností do 25. 3. 2020.

Strojvedoucí HDV vlaku Os 4814 měl platný „Průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla“, evidenční číslo 509443, vydaný Drážním úřadem v Praze dne 25. 3. 2010 s platností do 25. 3. 2020.

Seznámení osob řídících HDV s traťovými poměry na tratích a dopravních ukládá provozovateli drážní dopravy § 35 odst. 1 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.). Strojvedoucí obou vlaků měli platné poznání pro uvedenou trať.

Zdravotní způsobilost osob podílejících se na provozování drážní dopravy stanovuje § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. Strojvedoucí měli platné posudky o zdravotní způsobilosti k práci podle § 6 odst. 2 vyhlášky č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění (dále jen vyhláška č. 101/1995 Sb.).

Všichni zúčastnění zaměstnanci dopravce byli v době vzniku MU odborně i zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce.

### 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

Dopravce prováděl u strojvedoucích zúčastněných na MU kontroly výkonu služby dle předpisu ČD V3 – „Předpis pro činnost kontrolorů vozby“ ze dne 24. 5. 1998. Tento předpis stanoví v kapitole III., článku 13, že u každého zaměstnance provede kontrolor vozby kontrolu provozní práce alespoň jednou za půl roku.

Před vznikem MU byl strojvedoucí vlaku Os 4813 kontrolován:

- dne 6. 3. 2011 – bez závad;
- dne 20. 6. 2011 – zjištěna závada v používání sešitového jízdního řádu.

Před vznikem MU byl strojvedoucí vlaku Os 4814 kontrolován:

- ve dnech 5. 2. 2011, 4. 4. 2011, 6. 5. 2011 a 16. 5. 2011 – vždy bez závad.

### 3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Rozhraní mezi zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty je stanoveno podle zákona č. 266/1994 Sb. takto:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Brno hlavní nádraží – Jihlava, je Česká republika. S tímto majetkem hospodaří Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Brno hlavní nádraží – Jihlava, je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI, evidenční číslo ÚP/2008/9002, v platném znění.

Dopravcem vlaků Os 4813 a Os 4814 byly České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, evidenční číslo: L/2003/9000, udělené Drážním úřadem Praha dne 17. 9. 2003, právnické osobě ČD, a. s., a smlouvy SMLOUVA číslo 001/09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky, v platném znění, uzavřené mezi smluvními stranami, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, a ČD a. s., dne 30. 6. 2009, s platností od 1. 7. 2009, v platném znění.

## 3.3 Právní a jiná úprava

### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 4a odst. (1) zákona č. 266/1994 Sb.:  
*„Nikdo nesmí bez povolení provozovatele dráhy ..., vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak“;*
- § 35 odst. (2), písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.:

„(2) Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, který je držitelem platné licence, je dále povinnen  
f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování,“;

- § 37 odst. (5) zákona č. 266/1994 Sb.:  
„(5) Cestující je povinen při nástupu do drážního vozidla, pobytu v něm a při výstupu z drážního vozidla chovat se tak, aby neohrozil svou bezpečnost, bezpečnost jiných osob, bezpečnost a plynulost drážní dopravy a dbát přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy“;
- § 14 odst. 1, písm. h) vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění (dále jen vyhláška č. 175/2000 Sb.):  
„(1) Dopravce je povinen v zájmu řádné péče o cestující při poskytování přepravních služeb zajistit  
h) oznamování názvu stanice nejpozději při zastavení vozidla ve stanici ...; stanice v drážní dopravě na dráze celostátní a regionální ... oznamuje jen v případě, že jsou vozidla vybavena technickým zařízením umožňujícím oznamování názvu stanic; ...“
- § 16 odst. (4) vyhlášky č. 175/2000 Sb.:  
„(4) Zastaví-li vozidlo z provozních důvodů mimo stanici nebo ve stanici, kde podle jízdního řádu nezastavuje, smí cestující vystoupit, případně i nastoupit jen se souhlasem řidiče nebo jiné pověřené osoby dopravce.“

### 3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- článek 29 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, který stanovuje:  
„29. Ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) D2 je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost železniční dopravy. Každý zaměstnanec dopravní služby je plně zodpovědný za zajištění bezpečnosti v rozsahu své odborné působnosti“
- článek 136, písm. a) ČD SPPO Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu (dále jen ČD SPPO), který stanovuje:  
„Cestující ve veřejné osobní železniční dopravě zodpovídají za:  
a) bezpečnost spolucestujících dětí do 6 let (tj. do dne, který předchází dni 6. narozenin), které mohou být přepravovány pouze s doprovodem osoby starší 10 let,“



### 3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

#### 3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

Žst. Vladislav je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – elektromechanické zabezpečovací zařízení s rychlostní návěstní soustavou světelných návěstidel. Jízda vlaků Os 4813 a Os 4814 v obvodu žst. Vladislav byla zabezpečena řádnou obsluhou tohoto zařízení.

Při šetření byla zajištěna data rychloměrů z HDV vlaků Os 4813 a Os 4814.

Závady nebyly zjištěny.

#### 3.4.2 Součásti dráhy

K MU došlo na staniční koleji č. 2 v prostoru, který není určený pro veřejnost. Prostor mezi staničními kolejemi č. 1 a 2 je pokryt souvislou vrstvou šterku. Technický stav součástí dráhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

#### 3.4.3 Komunikační prostředky

Vzájemná komunikace mezi strojvedoucími vlaků Os 4813, Os 4814 a výpravčím žst. Vladislav po vzniku MU probíhala pouze ústně.

RZS přivolala výše uvedená svědkyně ze svého mobilního telefonu (viz bod 2.2.6 této zprávy).

#### 3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 842.033-3 vlaku Os 4814, vlastník ČD, a. s., provozovatel DKV Brno, mělo platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ ev. č. 8619/04 – V. 22, vydaný dne 31. 3. 2004 Drážním úřadem v Praze. Poslední pravidelná technická kontrola ve smyslu vyhlášky č. 173/1995 Sb. byla vykonána dne 4. 4. 2011 s výsledkem bez závad. V době vzniku MU bylo HDV vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu ELEKTRONICKÝ RYCHLOMĚR METRA - BLANSKO, č. 662A/104 91 369.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- v 15:09 h vlak Os 4814 odjel ze zastávky Vladislav-zastávka;
- následoval plynulý rozjezd na rychlost  $43 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  na dráze 600 m;
- vlak Os 4814 pokračoval v jízdě dalších 200 m, kdy rychlost klesla na  $32 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ ;
- na následujících 300 m klesla rychlost na  $29 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ ;
- následuje rychlé zastavení na dráze 50 m;
- vlak zastavil v 15:12 h;
- nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku  $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  nebyla překročena;
- vlakový zabezpečovač byl zapnut a po celou dobu jízdy strojvedoucím vlaku periodicky obsluhován.

Závady nebyly zjištěny.

HDV 854.007-2 vlaku Os 4813, vlastník ČD, a. s., provozovatel DKV Brno, mělo platný „Průkaz způsobilosti drážního vozidla“ ev. č. 1231/05 – V. 22, vydaný dne 15. 8. 2005 Drážním úřadem v Praze. Poslední pravidelná technická kontrola ve smyslu vyhlášky č. 173/1995 Sb. byla vykonána dne 20. 7. 2011 s výsledkem bez závad. V době vzniku MU bylo HDV vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat typu Unicontrols-Tramex, č. 5006.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- v 15:04:55 h vlak Os 4813 odjel ze žst. Třebíč;
- následoval plynulý rozjezd na rychlost  $66 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  na dráze 834 m;
- vlak Os 4813 pokračoval v jízdě dalších 4854 m průměrnou rychlostí  $61 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ ;
- v 15:11:05 h začal brzdit a zastavil na dráze 451 m v žst. Vladislav v 15:11:54 h;
- v 15:11:52 h, tedy 2 s před zastavením vlaku, je při rychlosti  $2 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  registrována signalizace otevřených dveří. Následné odblokování všech dveří vlaku strojvedoucím již není registrováno, protože otevřené dveře již registrovány jsou.

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

#### 3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy

Jízda vlaků Os 4813 a Os 4814 a jejich mimořádné křížování v žst. Vladislav byla zajištěna normální obsluhou zabezpečovacího zařízení. Obsluhu zabezpečovacího zařízení provedl výpravčí žst. Vladislav. Nejprve postavil vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 4813 na SK č. 1 a pro vjezd vlaku Os 4814 na SK č. 2. Po zastavení vlaku Os 4813 dal odhlášku do žst. Třebíč a nabídl vlak Os 4814. MU vznikla v okamžiku, kdy šel postavit vlakovou cestu pro odjezd vlaku Os 4814. Vlak Os 4814 vjížděl do žst. Vladislav na návěst „Rychlost  $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  a výstraha“.

Závady nebyly zjištěny.

#### 3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení

Vzájemná komunikace mezi strojvedoucími vlaků Os 4813, Os 4814 a výpravčím žst. Vladislav po vzniku MU probíhala pouze ústně.

#### 3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Vzhledem k tomu, že DI nezjišťovala příčiny a okolnosti na místě MU, nelze tuto skutečnost posoudit.

### **3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky**

#### **3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události**

- strojvedoucí vlaku Os 4813 byl ve směně dne 29. 7. 2011 od 10:56 h, před touto směnou čerpal ve dnech 17. 7. – 28. 7. 2011 řádnou dovolenou. Přestávku ve směně měl v čase 14:27 – 14:47 h;
- strojvedoucí vlaku Os 4814 byl ve směně dne 29. 7. 2011 od 11:50 h, volno před směnou měl v délce 13 h 50 min.

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, resp. § 14 odst. 2 nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

#### **3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu**

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU.

#### **3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání**

Technické zařízení motorového vozu 854.007-2, z jehož stanoviště strojvedoucí řídil jízdu vlaku Os 4813, neumožňuje odblokovat centrálně uzavírané dveře soupravy, aniž by přitom nedošlo k automatické aktivaci hlášení palubního informačního systému.

Uspořádání vybavení řídicího pracoviště a vozidla mělo souvislost se vznikem MU.

### **3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru**

Dražní inspekce eviduje obdobné mimořádné události:

- zranění cestující při vystupování z vlaku Os 2902, který dne 31. 5. 2009 zastavil na zastávce Luková u Rudoltic v Čechách mimo místo určené k nástupu a výstupu cestujících;
- zranění cestující při vystupování z vlaku Os 6840, který dne 29. 10. 2010 mimořádně zastavil v žst. Děčín hl. n. z dopravních důvodů na místě nepřístupném veřejnosti.

## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

#### 4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3

Průběh vzniku MU tak, jak vyplývá z vysvětlení strojvedoucích vlaků Os 4813 a Os 4814 (viz bod. 3.1.1 této zprávy):

Dne 29. 7. 2011 v 15:12 h došlo v žst. Vladislav z důvodu jiné MU k mimořádnému zastavení vlaku Os 4813 a jeho křížování s vlakem Os 4814. Jako první vjel do žst. Vladislav ve směru od žst. Třebíč vlak Os 4813 na SK č. 1. 2 sekundy před zastavením vlaku bylo jeho strojvedoucímu signalizováno odblokování – otevření dveří. Strojvedoucí situaci řešil tak, že přepnutím spínače řízení a ovladače dveří odblokoval všechny dveře vlaku, aby mohl identifikovat dveře, které poruchový stav vyvolaly, a mohl následně závadu odstranit. Tímto odblokováním dveří však bylo automaticky spuštěno hlášení palubního informačního systému, které na nesprávném místě, mimo prostor určený k nástupu a výstupu cestujících, oznámilo „zastávka Vladislav“, tedy název následující zastávky, kde měl vlak zastavit pro nástup a výstup cestujících. V této době již do žst. Vladislav, na staniční kolej č. 2, vjížděl ve směru od žst. Studenec vlak Os 4814. Když se vlak Os 4814 blížil k vlaku Os 4813, stojícímu na sousední staniční koleji č. 1, spatřil jeho strojvedoucí, že se náhle otevřely jedny dveře soupravy vlaku Os 4813 a z nich začala vyskakovat skupinka několika dětí a dospělých osob do prostoru staniční koleje č. 2, tedy přímo před jeho vlak. Okamžitě zavedl rychločinné brzdění a lokomotivní houkačkou dával návěst „POZOR“. Ihned po zastavení vlaku se šel přesvědčit, zda nedošlo ke zranění osob, a zjistil, že jedna dospělá osoba nese v náručí plačící dítě s tržnou ránou na čele.

Průběh vzniku MU tak, jak vyplývá z vysvětlení zúčastněných osob a svědků z vlaku Os 4813 (viz bod. 3.1.2 této zprávy):

Ze žst. Třebíč cestovala ve vlaku Os 4813 skupina cestujících, složená ze dvou dospělých a čtyř nezletilých osob (dále jen skupina), která chtěla vystupovat na zastávce „zastávka Vladislav“. Z důvodu jiné MU vlak odjel ze žst. Třebíč opožděn o 23 minut, o čemž byla tato skupina informována. Proto, když vlak Os 4813 mimořádně zastavil v žst. Vladislav a z palubního informačního systému se ozvalo hlášení „zastávka Vladislav“, došli její členové k názoru, že by měli vystoupit zde, protože na zastávce Vladislav vlak již pravděpodobně zastavovat nebude. Jejich rozhodnutí navíc podpořila skutečnost, že po zmáčknutí zeleného tlačítka pro otevření dveří vozu se dveře opravdu otevřely. Skupina tedy zahájila výstup z vlaku i přesto, že vlak nestál u nástupiště pro cestující, tedy na místě, které by bylo pro výstup cestujících určeno. Z vlaku nejprve vystoupily dvě nezletilé osoby a poté poškozená. V tu chvíli vjížděl do žst. Vladislav vlak Os 4814, jehož strojvedoucí osoby v kolejišti uviděl a okamžitě začal brzdit a houkat. Poškozená, pravděpodobně v úleku, se před projíždějícím vlakem rozběhla na druhou stranu staniční koleje č. 2, kde upadla. Okamžitě po zastavení vlaku jí byla jejím otcem a svědkyní poskytnuta první pomoc. Svědkyně navíc telefonicky přivolala rychlou záchrannou službu.

Ohledáním místa MU pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce, RIBŽD Brno, bylo zjištěno, že došlo k pádu nezletilé osoby ve staniční koleji č. 2, v km 43,905, mimo

prostor vyhrazený k nástupu a výstupu cestujících. Šetřením se nepodařilo jednoznačně potvrdit ani vyvrátit, zda došlo ke střetu poškozené s pohyblivým se DV vlaku Os 4814.

## 4.2 Rozbor

### 4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Dne 29. 7. 2011 v 15:12 h došlo v žst. Vladislav k mimořádnému zastavení vlaku Os 4813 a jeho křížování s vlakem Os 4814. Jako první vjel do žst. Vladislav ve směru od žst. Třebíč vlak Os 4813 na SK č. 1. 2 sekundy před zastavením vlaku bylo strojvedoucímu signalizováno odblokování (otevření dveří). Strojvedoucí situaci řešil tak, že přepnutím spínače řízení a ovladače dveří odblokoval všechny dveře vlaku, aby mohl identifikovat dveře, které poruchový stav vyvolaly, a mohl následně závadu odstranit. Tímto odblokováním dveří strojvedoucí vyřadil z činnosti bezpečnostní prvek, který je určen k zabránění nástupu a výstupu cestujících na místech, která k tomuto nejsou určena, aniž by však o tomto svém kroku informoval člena obsluhy vlaku. Zároveň bylo automaticky spuštěno hlášení palubního informačního systému, které na nesprávném místě, mimo prostor určený k nástupu a výstupu cestujících, oznámilo „zastávka Vladislav“, tedy název následující zastávky, kde měl vlak zastavit pro nástup a výstup cestujících. Právní předpisy ani vnitřní předpisy provozovatele dráhy a dopravce neřeší situaci, jak postupovat při mimořádném zastavení vlaku jinde než na širé trati. V návaznosti na článek 29 předpisu SŽDC (ČD) D2, který stanovuje:

*„29. Ve smyslu předpisu SŽDC (ČD) D2 je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost železniční dopravy. Každý zaměstnanec dopravní služby je plně zodpovědný za zajištění bezpečnosti v rozsahu své odborné způsobilosti.“*

však mohl strojvedoucí postupovat např. podle ustanovení článku 1319 předpisu SŽDC (ČD) D2, který řeší obdobnou situaci při mimořádném zastavení vlaku s přepravou cestujících na širé trati a stanovuje:

*„1319. Nemůže-li vlak pokračovat v další jízdě, posoudí strojvedoucí možnost odstranění vzniklé závady a ...*

*U vlaků s přepravou cestujících vyrozumí strojvedoucí ostatní členy obsluhy vlaku. Obsluha vlaku zajistí v dostupném rozsahu informovanost cestujících a zamezí dle možností jejich vystupování z vlaku.“*

Dále dopravce vlaku Os 4813 svým konáním nedodržel ustanovení § 14 odst. 1, písm. h) vyhlášky č. 175/2000 Sb., který stanovuje:

*„(1) Dopravce je povinen v zájmu řádné péče o cestující při poskytování přepravních služeb zajistit*

*h) oznamování názvu stanice nejpozději při zastavení vozidla ve stanici ...; stanice v drážní dopravě na dráze celostátní a regionální ... oznamuje jen v případě, že jsou vozidla vybavena technickým zařízením umožňujícím oznamování názvu stanic; ...“*

Z ustanovení právních předpisů lze dovodit, že cestujícím mají být ze strany dopravce

poskytovány pravdivé informace, tzn., že pokud je podaná informace nepravdivá, jedná se o stav, který lze právem označit jako uvedení cestujících v omyl. Hlášení palubního informačního systému, které oznámilo „zastávka Vladislav“ na nesprávném místě, bylo tedy zavádějící a vzbudilo v cestujících dojem, že mohou/mají vystoupit. Toto uvedení cestujících v omyl bylo navíc ještě podpořeno skutečností, že byly odblokované a šly běžnou obsluhou otevřít dveře vozu, které jsou zablokované, pokud nástup a výstup cestujících povolen není.

V návaznosti na výše uvedené tak dopravce nezajistil dodržování systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy, což bylo v rozporu s ustanovením § 35 odst. (2), písm. f) zákona č. 266/1994 Sb.

V této době již do žst. Vladislav, na SK č. 2, vjížděl ve směru od žst. Studenec vlak Os 4814. Když se vlak blížil k vlaku Os 4813, stojícímu na sousední staniční koleji č. 1, spatřil strojvedoucí, že se náhle otevřely jedny dveře soupravy vlaku Os 4813 a z nich začala vyskakovat skupinka několika dětí a dospělých osob do prostoru staniční koleje č. 2, tedy přímo před jeho vlak.

Hlášením palubního informačního systému o názvu stanice, a odblokováním centrálně uzavíraných dveří byli sice cestující uvedeni v omyl, avšak v době výstupu museli vidět, že evidentně nevystupují na místě k tomu určeném, a měli tedy dbát přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy. Zmínění cestující tedy tím, že vystoupili na místo veřejnosti nepřístupné, které nebylo určeno k nástupu a výstupu cestujících, nejednali v souladu s ustanovením § 4a odst. (1), zákona č. 266/1994 Sb. a ustanovení § 37 odst. (5), zákona č. 266/1994 Sb., protože tak ohrozili svoji bezpečnost a bezpečnost a plynulost drážní dopravy a odpovědný zástupce poškozené cestující tím navíc porušil ustanovení článku 136, písm. a) ČD SPPO, protože nezajistil její bezpečnost.

Strojvedoucí vlaku Os 4814 okamžitě po spatření cestujících v průjezdném průřezu svého vlaku zavedl rychločinné brzdění a lokomotivní houkačkou dával návěst „POZOR“. Okamžitě po zastavení vlaku se šel přesvědčit, zda nedošlo ke zranění osob, a zjistil, že jedna dospělá osoba nese v náručí plačící dítě s tržnou ránou na čele.

## 4.3 Závěry

### 4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou MU byl výstup cestujících z vlaku na dráhu na místě, které nebylo k tomu určené.

Přispívající faktor: ze strany cestujících nedbání přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy v místě veřejnosti nepřístupném.

### 4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

1) uvedení cestujících v pochybnost spuštěním automatického hlášení palubního informačního systému, které ohlásilo „zastávka Vladislav“ na místě, které nebylo určeno pro nástup a výstup cestujících;

- 2) utvrzení pochybnosti cestujících odblokováním centrálně uzavíraných dveří vlaku.

#### **4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti**

Vnitřní předpisy provozovatele dráhy neřeší, jakým způsobem mají členové doprovodu vlaku s přepravou cestujících zajistit bezpečnost cestujících v případě, že vlak mimořádně zastaví v železniční stanici na místě, které není určené k nástupu a výstupu cestujících.

### **4.4 Doplnující zjištění**

#### **4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách**

Nebyly DI zjištěny.

## **5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ**

### **5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata**

Dne 1. 12. 2011 vydal dopravce „Opatření ředitele odboru 12 GŘ ČD“, č. j. 2289/2011-O12, které s okamžitou platností nařizuje u vlaků všech kategorií s centrálně uzavíranými dveřmi:

*„1. Věnovat zvýšenou pozornost nástupním (výstupním) dveřím při výpravě a za pohybu vlaků pověřenými zaměstnanci dopravce, účastníci se v rozsahu své odborné způsobilosti činností za odjezdu ze stanic a zastávek a při jízdě vlaků na trati.*

*2. V případě, že u vlaku se soupravou s centrálně uzavíranými dveřmi dojde k signalizaci otevřených dveří na stanovišti strojvedoucího při mimořádném zastavení vlaku mimo tarifní bod (tj. mimo prostor vyhrazený pro veřejnost, kdy se nejedná o prostor určený k nástupu a výstupu cestujících, místo zastavení není uvedeno ve zveřejněném jízdním řádu a vlaky zde zastavují pouze z dopravních či technických důvodů), vyzve strojvedoucí vlakovou četou, aby provedla kontrolu správného uzavření dveří pochůzkou uvnitř soupravy a sám provede kontrolu dveří zvenčí, popř. i uvnitř, pokud se jedná o vlak bez vlakové čety. V žádném případě nesmí být manipulováno s přepínačem zajištění dveří a dveře nesmí být pro účel kontroly centrálně otevřeny.*

*3. V případě pokusu o neoprávněné otevírání dveří nebo odblokování dveří postupuje vlaková četa podle ustanovení předpisu ČD KC 1.*

4. Pokud dojde k signalizaci otevřených dveří u pohyblivého vlaku, musí zaměstnanci vlakového doprovodu okamžitě přijmout příslušná bezpečnostní opatření, zastavit vlak v nejbližším vhodném místě a zajistit opětovné uzavření a zajištění dveří – viz i ustanovení předpisů ČD 1/91-PMR, 2/91-PMR, 3/91-PMR, V81.

5. Při každé manipulaci s přepínačem zajištění dveří, je nutné si uvědomit, že při zapnutém informačním systému může dojít k jeho inicializaci a eventuelnímu hlášení pro cestující veřejnost, které by mohlo cestující ve vlaku uvést v omyl (např. při zastavení mimo tarifní bod). Současně dochází k prosvětlení tlačítek u dveří a tím je umožněn výstup cestujících ze soupravy.

6. Zaměstnanci vlakového doprovodu zajistí při mimořádnostech informování cestujících dle ustanovení předpisu ČD KC 1 a společného opatření VDOD a O 12 „Poskytování informací cestující veřejnosti při mimořádnostech“, č.j. 126/2010-VDOD.

Vrchním přednostům DKV nařizují zaměřit kontrolní činnost na výše uvedená provozní rizika a zajistit tak vyšší bezpečnost cestujících a drážní osobní dopravy. V případě zjištění jednání v rozporu s interními předpisy a vyhláškami toto porušení projednat s příslušným zaměstnancem a realizovat opatření vyplývající z Pracovního řádu ČD, a.s., případně zákoníku práce.“

Dne 22. 12. 2011 zaslal dopravce DI dokument „Odstranění nedostatků zjištěných při státním dozoru a stanovisko ČD, a. s.“, č. j. 2483/2011-O12, ve kterém je kromě jiného uvedeno:

„Doprovodce ČD, a. s., se neztotožňuje s tvrzením DI, uvedeném v protokolu, že bylo až na základě šetření zjištěno, že technické zařízení motorového vozu 854.007-2 z jehož stanoviště strojvedoucí řídil jízdu vlaku, neumožňuje odblokovat centrálně uzavírané dveře soupravy, aniž by došlo k automatické aktivaci hlášení palubního informačního systému. Toto je známá skutečnost, osoby, které řídí drážní vozidlo, jsou prokazatelně seznámeny se systémem obsluhy centrálně uzavíraných dveří všech typů DV (návod na obsluhu). Výše uvedenou disproporci dopravce ČD postupně odstraňuje technickými úpravami.“

Z této informace vyplývá, že dopravce věděl o bezpečnostním riziku daném nemožností deaktivace automatického palubního informačního systému, avšak toto riziko neřešil ihned, ale jen postupnými technickými úpravami na DV.



## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb. na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje

1) dopravci České dráhy, a. s.:

- ve všech DV, která jsou vybavena hlášením palubního informačního systému, které se automaticky spouští odblokováním centrálně uzavíraných dveří, kde však strojvedoucí nemá možnost toto automatické hlášení obsluhou ovládacího prvku na svém stanovišti vyřadit z činnosti v případě, kdy potřebuje toto blokování mimořádně uvolnit, vybavit neprodleně, resp. v nejkratším možném termínu tato stanoviště takovým ovládacím prvkem, který by strojvedoucímu umožnil v případě potřeby automatické hlášení palubního informačního systému vypnout (vyřadit z činnosti);
- vybavit tímto ovládacím prvkem i všechna DV, která budou do provozu zařazena nově.

2) provozovateli dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o.:

- zapracovat do vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 ustanovení, řešící zajištění bezpečnosti cestujících v případě, kdy vlak s přepravou cestujících mimořádně zastaví na jakémkoliv místě i mimo širokou trať, které není určené k nástupu a výstupu cestujících.

V souladu s ustanovením přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastních opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních dopravců, kteří používají DV, u nichž se odblokováním centrálně uzavíraných dveří automaticky spustí hlášení palubního informačního systému dle bodu 1) tohoto bezpečnostního doporučení a i u ostatních provozovatelů drah celostátních a regionálních dle bodu 2) tohoto bezpečnostního doporučení.

V Brně dne 23. 11. 2012

Jiří Chládek, v. r.  
vrchní inspektor  
Územního inspektorátu Brno

Bc. Josef Dvořák, v. r.  
ředitel  
Územního inspektorátu Brno

## 7 PŘÍLOHY



*Foto 1: HDV 854 007-2 v DKV Brno-Horní Heršpice*



*Foto 2: Stanoviště strojvedoucího vlaku Os 4813, které není vybaveno ovládacím prvkem k deaktivaci automatického hlášení palubního informačního systému*



*Foto 3: Pohled do dveří, ze kterých proběhl výstup cestujících (zdroj ČD, a. s., RIBŽD Brno)*



*Foto 4: Nouzové odjištění dveří vozu řady Bdn<sup>756</sup> („kladívko“ – viz bod 3.1.1 – vlakvedoucí vl. Os 4813, 4. odrážka)*