



Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Nedovolená jízda vlaku Os 3915 kolem hlavního (odjezdového)
návěstidla S1 v železniční stanici Kunovice-Loučka

Čtvrtek, 2. května 2013

Investigation Report of Railway Accident

Unauthorized movement of regional passenger train No. 3915 behind the main (departure)
signal S1 at Kunovice-Loučka station

Thursday, 2nd May 2013

č. j.: 6-1330/2013/DI

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

1 SOUHRN



Zdroj: Drážní inspekce

Skupina události: ohrožení.

Vznik události: 2. 5. 2013, 14.55.24 h.

Popis události: nedovolená jízda vlaku Os 3915 kolem hlavního (odjezdového) návěstidla S1, po předchozím nedovoleném rozjezdu vlaku Os 3915 z prostoru pro výstup a nástup cestujících.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Valašské Meziříčí – Kojetín (trať 304A), železniční stanice Kunovice-Loučka, hlavní (odjezdové) návěstidlo S1, km 48,755.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 3915).

Následky: bez následků.

Bezprostřední příčina:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 železniční stanice Kunovice-Loučka osobou řídící drážní vozidlo vlaku Os 3915.

Příspěvající faktor:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) osoby řídící drážní vozidlo, aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

Zásadní příčina:

- nevědomé pochybení, omyl osoby řídící drážní vozidlo vlaku Os 3915, které se projevilo nedovoleným uvedením vlaku Os 3915 do pohybu, aniž by se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 dovoluje jízdu vlaku a zda nastal čas odjezdu podle jízdního řádu.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení mimořádným událostem na základě přihlédnutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných mimořádných událostí, zjištěné odpovědnosti, a na základě bezpečnostních doporučení Drážní inspekce č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012 a č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012;
- snížení úrovně bezpečnosti drážní dopravy v železniční stanici Kunovice-Loučka zavedením uskutečnění výpravy vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla, dovolující jízdu vlaku, odstraněním bezpečnostní pojistky, osoby řídící drážní dopravu, která nebyla adekvátně nahrazena, přestože na rizika s tím spojená byl Drážní inspekci provozovatel dráhy upozorněn na základě výsledků šetření předchozích mimořádných událostí.

Bezpečnostní doporučení:

1. provozovateli dráhy, kategorie celostátní a regionální, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, a č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012:
 - na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu. Pro ostatní dráhy celostátní a regionální zpracovat plán a harmonogram postupného zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu;
 - na dráhách, kde z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo;
 - ve stanicích trvale obsazených osobou řídící drážní dopravu, která řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní železniční stanice a přilehlých mezistaničních úsecích, neprovádět výpravu vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném k výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti;

- do doby plnohodnotné náhrady bezpečnostní pojistky, osoby řídící drážní dopravu při výpravě vlaku, dále nerozšiřovat počet stanic, ve kterých je výprava vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, uskutečňována návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku.
2. dopravci České dráhy, a. s., v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, a č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012:
- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit tohoto zabezpečovače;
 - upravit jednotné technologické postupy před uvedením vlaku s přepravou cestujících do pohybu, který stojí v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících ve stanici, kde je povolena výprava vlaku postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku tak, aby zahájení postupu před uvedením vlaku do pohybu **vždy** inicioval strojvedoucí vedoucího drážního vozidla, a to návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou ústně, návěstní pomůckou nebo technickým zařízením.
3. Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů drah a dopravců v České republice.

SUMMARY

- Grade: incident.
- Date and time: 2nd May 2013, 14:55 (GMT 12:55).
- Occurrence type: regional passenger train No. 3915 passed a signal at danger (departure signal with the signal “stop”).
- Description: regional passenger train No. 3915 passed a signal at danger (departure signal S1 showing signal “stop”) after unauthorized movement from a place for entry and exit of passengers.
- Type of train: regional passenger train No. 3915.
- Location: Kunovice-Loučka station, main (departure) signal No. S1, km 48,755.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 3915).
- Consequences: 0 fatality, 0 injuries;
total damage CZK 0,-
- Direct cause: train driver's operational error (he did not respect signal “stop” of main (departure) signal S1 at Kunovice-Loučka station).
- Contributory factor: absence of technical equipment preventing train from passing signal at danger.
- Underlying cause: unintentional error, mistake of the train driver, which resulted in unauthorized movement of regional passenger train No. 3915 without check whether the main (departure) signal S1 allows the movement of regional passenger train No. 3915 and whether it is time of departure of this train according to schedule.
- Root cause:
- not taking of adequate own measures to prevent accidents and incidents based on the evaluation of the causes and circumstances of previously similar accidents and incidents and safety recommendations of Rail Safety Inspection Office No.: 6-538/2009/DI-1, on 18th March 2010, č. j.: 571/2012/DI, on 31th July 2012 a č. j.: 741/2012/DI, on 25th September 2012;
 - reduction of safety level of the railway transport at Kunovice-Loučka station with introduction of dispatch of train with transport of passengers, which regularly or extraordinary stops in a place for entry and exit of passengers only by using of the main (departure) signal allowing the movement of the train, without security policy - the person who is controlling the railway transport. This person is not appropriately substituted in spite of warning of Rail Safety Inspection Office about risks which are connected with results of investigation of previous accidents and incidents.

Recommendations:

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

In accordance with the wording of previous documents „Vydání bezpečnostního doporučení“ (The issue of safety recommendations), No. 6-538/2009/DI-1 on 18th March 2010, No 571/2012/DI-1 on 31th July 2012 and No. 741/2012/DI on 25th September, 2012:

- on the main lines which are involved to trans European conventional rail system it is recommended to hurry on introduction of ETCS to operation. For other main and regional lines to create plan of gradual introduction of ETCS to operation;
- on the lines where the ETCS is not going to be introduced into operation to install the technical equipment for emergency stopping of trains. This equipment will be automatically activated when the rolling stock illegally passes signal at danger ;
- at the stations that are permanently occupied and controlled by the train dispatchers not to allow departure of the train with the passengers (regular or extraordinary) from a place for entry and exit of passengers only by using of signal;
- until full substitution security policy - the person who is controlling the railway transport not to expand further the number of stations-where the dispatch of train with transport of passengers which regularly or extraordinary stops in a place for entry and exit of passengers is carried out only by using of the main signal allowing the movement of the train.

2) Addressed to railway undertaking České dráhy, a. s.:

In accordance with the wording of previous documents „Vydání bezpečnostního doporučení“ (The issue of safety recommendations), No. 6-538/2009/DI-1 on 18th March 2010, No 571/2012/DI-1 on 31th July 2012 and No. 741/2012/DI on 25th September, 2012:

- it is recommended to hurry on installation of mobile components of ETCS into railway vehicles in order to allow use of full functionality of ETCS as soon as the infrastructure is ready;
- to modify technological procedures in order to the train driver of the leading rolling stock of the train with passengers in a place for entry and exit of passengers at the station where the departure of the rolling stock is allowed only by using of signal always initiated before putting of the train in motion warning signal which will be given verbally, by signaling tool or technical equipment.

3) Addressed to Czech National Safety Authority (NSA):

- it is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendations for other infrastructure manager (IM) and railway undertaking (RU) in the Czech Republic.

Obsah

1 Souhrn	3
Summary	6
2 Údaje týkající se mimořádné události	15
2.1 Mimořádná událost	15
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	15
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby	16
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku	19
2.2 Okolnosti mimořádné události	19
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	19
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	20
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení)	20
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	21
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	22
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	22
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	22
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	22
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	22
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	22
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	22
2.4 Vnější okolnosti	23
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	23
3 Záznam o podaných vysvětleních	23
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	23
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	23

3.1.2 Jiné osoby	25
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	25
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny	25
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	25
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	25
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	25
3.3 Právní a jiná úprava	26
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	26
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	27
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení	28
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	28
3.4.2 Součásti dráhy	31
3.4.3 Komunikační prostředky	31
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	31
3.5 Dokumentace o provozním systému	32
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	32
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	33
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	34
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	34
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	34
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	34
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	34
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru	35
4 Analýzy a závěry	37
4.1 Konečný popis mimořádné události	37
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	37
4.2 Rozbor	38
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb	38
4.3 Závěry	41
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	41
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	42
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	42
4.4 Doplnující zjištění	42
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	42
5 Přijatá opatření	43
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	43
6 Bezpečnostní doporučení	43
7 Přílohy	45

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo/vozidla
ETCS	European Train Control System
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
KÚ	kolejový úsek
MU	mimořádná událost v drážní dopravě
OSB	Odbor systému bezpečnosti provozování dráhy
PJ	Provozní jednotka
PMD	posun mezi dopravami
PN	přivolávací návěst
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RCVD	Regionální centrum vlakového doprovodu
RZZ	Reléové zabezpečovací zařízení
SJŘ	sešitový jízdní řád
SK	staniční kolej/koleje
SRD	síť radiodispečerská
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo / vozidla
TK	traťová kolej
TNŽ	Technická norma železnic
TRS	traťový rádiový systém
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚZB	úplná zkouška brzdy
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VNPN	systém „Výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla“
VRDS	vozidlová rádiová stanice
ZRDS	základnová rádiová stanice
ŽP	železniční přejezd
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
zákon č. 262/2006 Sb.	zákoník práce, v platném znění
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 100/1995 Sb.	vyhláška č. 100/1995 Sb., Řád určených technických zařízení, v platném znění
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., dopravní řád drah, v platném znění
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, v platném znění
vyhláška č. 177/1995 Sb.	vyhláška č. 177/1995 Sb., stavební a technický řád drah, v platném znění
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 drahách, v platném znění
ČSN 34 2650 ed. 2	ČESKÁ TECHNICKÁ NORMA Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení (březen 2010), s účinností od 1. 2. 2012, v platném znění
TNŽ 34 2620	TECHNICKÁ NORMA ŽELEZNIC Železniční zabezpečovací zařízení – Staniční a traťové zabezpečovací zařízení, schválená dne 5. 4. 2002, s účinností od 1. 7. 2002, v platném znění
SŽDC (ČD) D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) D1 PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY, schválený dne 15. 4. 1997, pod č. j.: 55216/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění
SŽDC (ČD) D2	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy, schválený dne 13. 3. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění

SŽDC (ČD) Z1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení, schválený dne 26. 03. 2007, pod č. j.: 56704/2007, s účinností od 1. 6. 2007, v platném znění
SŽDC (ČD) Z 11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ, schválený dne 15. 11. 2000, pod č. j.: 55 962/2000-O11, s účinností od 1. 1. 2001, v platném znění
SŽDC Dp 17 (prozatímní)	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC Dp 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, schválený dne 27. 6. 2008, pod č. j.: 22957/08-OKS, s účinností od 1. 7. 2008, v platném znění
SŘ žst. Kunovice-Loučka	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., Staniční řád železniční stanice Kunovice-Loučka, schválený dne 1. 7. 2012, pod č. j.: 1834/2012-OŘ OLC, s účinností od 1. 7. 2012, v platném znění
ČD D2	vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., ČD D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy, schválený dne 13. 3. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění
ČD V 2	vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., ČD V 2 Předpis pro lokomotivní čety, schválený dne 8. 1. 1998, pod č. j.: 60796/97-O18, s účinností od 22. 4. 1998, v platném znění
ČD KC 1	vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., ČD KC 1 Předpis pro osobní přepravu Přeprava cestujících a související činnosti v železničních stanicích a ve vlacích, schválený dne 15. 11. 2011, pod č. j.: 58985/2011, s účinností od 11. 12. 2011, v platném znění
ČD D 17	vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., ČD D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí, schválený dne 31. 10. 2006, pod č. j.: 70 778/2006, s účinností od 1. 1. 2007, v platném znění
SŽDC D1 (platný od 1. 7. 2013)	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZPŘ, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
ČD D2 (platný od 1. 7. 2013)	vnitřní předpis dopravce ČD, a. s., ČD D2 Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce České dráhy, a. s., schválený dne 15. 2. 2013, pod č. j.: 55466/2013-OZPŘ, s účinností od 1. 7. 2013

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 2. 5. 2013.

Čas: 14.55.24 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní.

Místo: jednokolejná trať 304 A Valašské Meziříčí – Kojetín, žst. Kunovice-Loučka, hlavní (odjezdové) návěstidlo S1, km 48,755.

GPS: 49°26'26.127"N, 17°49'9.875"E.

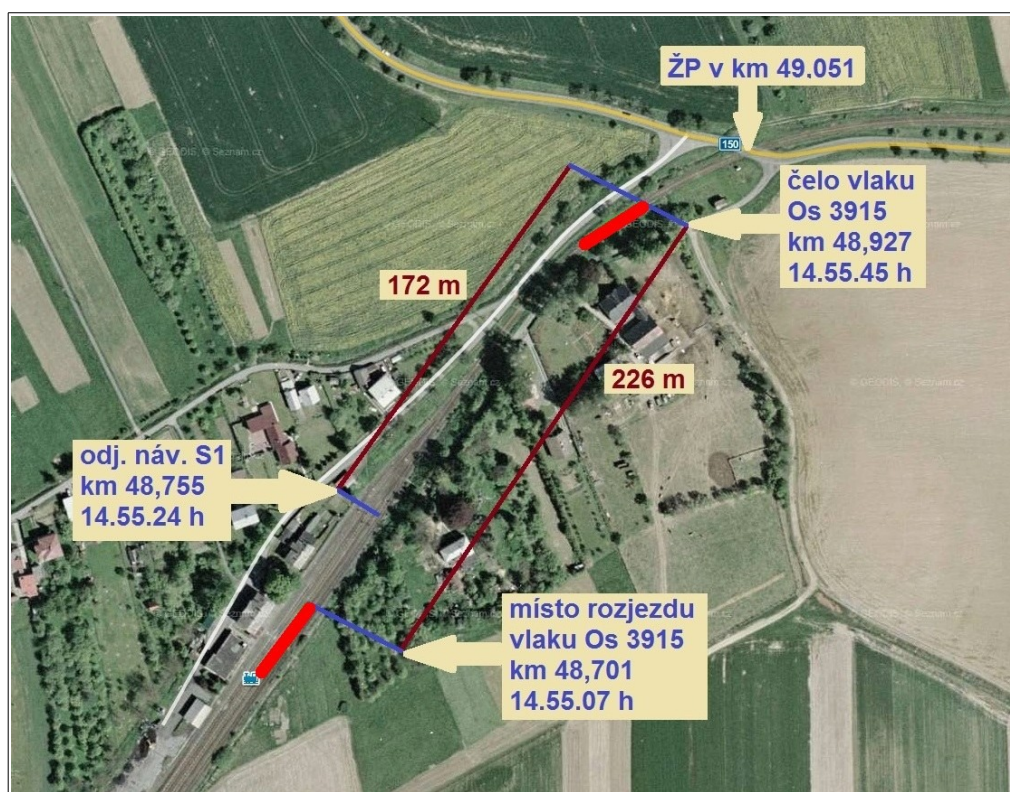


Obr. č. 1: Pohled na místo MU, hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Kunovice-Loučka

Zdroj: SŽDC, s. o.

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

Dne 2. 5. 2013 bylo osobou řídící drážní dopravu (dále jen výpravčí) v žst. Kunovice-Loučka realizováno křižování vlaků Os 3912 a Os 3915. Vlak Os 3912 přijel do žst. Kunovice-Loučka na SK č. 2. Vlak Os 3915 přijel do žst. Kunovice-Loučka na SK č. 1. V době, kdy byla výpravčí žst. Kunovice-Loučka postavena vlaková cesta pro vlak Os 3915, ale hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 ještě červeným světlem návěstilo návěst „Stůj“, byly doprovodem vlaku Os 3915 provedeny postupy před odjezdem vlaku. Osoba řídící DV (dále jen strojvedoucí) následně vlak nedovoleně uvedla do pohybu. Před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 s vlakem nezastavila a pokračovala v nedovolené jízdě kolem hlavního (odjezdového) návěstidla, které nadále návěstilo návěst „Stůj“. Vlak Os 3915 byl zastaven nouzově příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ vyslaným výpravčí žst. Kunovice-Loučka prostřednictvím ZRDS.



Obr. č. 2: Schéma místa MU.

Zdroj: <https://maps.google.cz>

Ohledáním infrastruktury dráhy v místě MU bylo zjištěno:

- hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 je nepřenosné, třísvětlové návěstidlo typu AŽD 70, situované v km 48,755 vpravo SK č. 1, platné jen pro SK č. 1, pro jízdu vlaku i posun. Návěstidlo je označeno červeným štítkem s bílým orámováním a bílým nápisem S1. Stožár návěstidla je opatřen označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, které jsou kratší délky než červené. Označovací štítek ani označovací pás nebyly znečištěny;
- hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 návěstilo červeným světlem návěst „Stůj“. Optika červeného světla nebyla znečištěna;
- SK č. 1 je z místa rozjezdu vlaku Os 3915 vedena v přímém směru;

- viditelnost návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla S1 je ze stojícího vedoucího DV větší než 100 m. Není přerušena pohyblivými či pevnými překážkami. Návěsti hlavního (odjezdového) návěstidla S1 jsou v žst. Kunovice-Loučka viditelné i z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících;
- pro zajištění plynulého, pohodlného a bezpečného nástupu cestujících do vlaku stojícího na SK č. 1 je zřízeno jednostranné úroňové nástupiště. Konec nástupiště u SK č. 1 je v úrovni hlavního (odjezdového) návěstidla S1;
- výhybka č. 1, umožňující jízdu DV na/z TK Kunovice-Loučka – Branky na Moravě a z/na SK č. 1, 2, 3 a 4 žst. Kunovice-Loučka, byla přestavena přímým směrem pro jízdu DV, tj. vlaku Os 3915, na/ze SK č. 1 na/z TK Kunovice-Loučka – Branky na Moravě;
- výhybka č. 3, umožňující jízdu DV na/z TK Kunovice-Loučka – Branky na Moravě a z/na SK č. 1 nebo SK č. 3 žst. Kunovice-Loučka, byla přestavena přímým směrem pro jízdu DV, tj. vlaku Os 3915, na/ze SK č. 1 na/z TK Kunovice-Loučka – Branky na Moravě;
- ZZ v době ohledání vykazovalo normální stav – správnou činnost. Neodstraněná porucha SZZ ani TZZ v knize „Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“ nebyla evidována ani zjištěna;
- na záhlaví žst. Kunovice-Loučka, v km 49,470, ve směru žst. Branky na Moravě, se nachází úroňové křížení dráhy s pozemní komunikací, silnicí I/150. ŽP je označen výstražnými kříži a zabezpečen světelným PZZ s pozitivní signalizací, doplněný celými závory.

Ohledáním indikační desky SZZ žst. Kunovice-Loučka bylo zjištěno:

- vlaková cesta pro odjezd vlaku Os 3915 byla postavena normální obsluhou SZZ od hlavního (odjezdového) návěstidla S1, ze SK č. 1. K rozsvícení povolující návěsti na hlavním (odjezdovém) návěstidle S1 nedošlo. Důvodem bylo neuplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla S1 závislého na činnosti PZZ ŽP v km 49,051;
- indikační světla pro indikaci stavu (dále jen průsvítky) KÚ, SK č. 1 – nesvítily, indikace volné koleje;
- průsvítky KÚ výhybky č. 1 – nesvítily, indikace volného KÚ;
- průsvítky KÚ SK č. 3 – svítily červeným světlem, indikace obsazení koleje. SK obsazena odstavenými vozidly v deponaci;
- průsvítky KÚ SK č. 2 – svítily červeným světlem, indikace obsazení koleje. SK v době ohledání obsazena soupravou pro vlak Os 3916;
- průsvítky KÚ LK1, úsek koleje mezi výhybkou č. 1 a ŽP v km 49,051 – svítily červeným světlem, indikace obsazení koleje a uskutečněného závěru jízdní cesty. KÚ obsazen vlakem Os 3915;
- průsvítky KÚ LK2, úsek koleje mezi KÚ LK1 a hlavním (vjezdovým) návěstidlem L ze směru od žst. Branky na Moravě – svítily bílým světlem, indikace volnosti koleje a uskutečněného závěru jízdní cesty;
- průsvítky KÚ L-TU, traťový úsek před vjezdovým návěstidlem L, „L-TU“ – svítily bílým světlem, indikace volnosti KÚ;
- indikační světla odjezdových návěstidel S1 a S3 – nesvítily, indikace návěsti „Stůj“ příslušných návěstidel;

- indikační světlo vjezdového návěstidla L – svítilo červené světlo, indikace návěsti „Stůj“;
- ovládací prvky, kterými se provádí nouzová obsluha, byly opatřeny neporušenými bezpečnostními závěry;
- stav počítačů obsluhy přivolávacích návěstí hlavních (odjezdových) návěstidel S1 a S3, „Přivolávací návěst S1-S3“, souhlasil s údajem uvedeným v knize „Odevzdávka dopravní služby“ v 6.30 h, dne 2. 5. 2013, započaté dne 7. 4. 2013;
- stav počítačů obsluhy přivolávacích návěstí hlavního (vjezdového) návěstidla L, „Přivolávací návěst L“, souhlasil s údajem uvedeným v knize „Odevzdávka dopravní služby“ v 6.30 h, dne 2. 5. 2013, započaté dne 7. 4. 2013;
- indikační světlo „Bezporuchový stav“ PZS v km 49,051 – svítilo zeleně, indikace bezporuchového stavu;
- indikační světlo „Nouzový stav“ PZS v km 49,051 – nesvítilo;
- indikační světlo „Poruchový stav“ PZS v km 49,051 – nesvítilo;
- indikační světlo „Bezanulační stav“ PZS km 49,051 – svítilo modře;
- indikační světlo „Bezvýlukový stav“ PZS km 49,051 – svítilo bíle.

Ohledáním DV vlaku Os 3915 bylo zjištěno:

- vlak byl sestaven z HDV CZ ČD 92 54 5 842 011-9 (dále jen HDV 842.011-9), řazeného v čele vlaku a přípojného TDV CZ-ČD 50 54 21-29 357-0 Bdtⁿ⁷⁵⁶;
- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy. HDV bylo obsazeno pouze strojvedoucím;
- HDV bylo vybaveno mobilní částí rádiového systému TRS – VRDS Lokomotivní souprava VS47 s adaptérem XX48 [pro dálkové (nouzové) zastavení HDV, hrozí-li nebezpečí z prodlení, při bezprostředním ohrožení bezpečnosti drážní dopravy příkazem „GENERÁLNÍ STOP“];
- DV vlaku byla vybavena centrálním zavíráním nástupních dveří, které centrálně zavíral strojvedoucí ze stanoviště strojvedoucího;
- čelo vlaku se v konečném postavení po vzniku MU nacházelo v km 48,927, na záhlaví žst. Kunovice-Loučka, směr Branky na Moravě, tj. 172 m za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 a 124 m před ŽP v km 49,051;
- dopravcem vlaku a vlastníkem DV byly České dráhy, a. s.

Při MU nedošlo k újmě na zdraví osob, vykolejení DV, poškození infrastruktury dráhy ani ke vzniku jiné hmotné škody.

IZS aktivován nebyl.

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

MU ohlášena na COP DI dne: 2. 5. 2013, 15.10 h (tj. 15 min. po vzniku MU).

Způsob ohlášení: telefonicky.

Ohlášeno pověřenou osobou za: provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.) a dopravce (ČD, a. s.).

Souhlas DI s uvolněním dráhy: 2. 5. 2013, 15.11 h (tj. 16 min. po vzniku MU).

Ohlášení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 8 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení VŠ: 14. 5. 2013 na základě poznatků z průběhu dozorování MU.

Složení VI DI na místě MU: DI na místě vzniku MU, vzhledem k původnímu charakteru MU, nebyla přítomna.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Ostrava.

Při zjišťování příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, vlastní fotodokumentace, z požádané dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy a dopravcem.

Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb. a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

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 (ČD, a. s.):

- strojvedoucí vlaku Os 3915, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí;
- obsluha vlaku (dále jen vlakvedoucí) Os 3915, zaměstnanec ČD, a. s., RCVD Valašské Meziříčí.

Provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.):

- výpravčí žst. Kunovice-Loučka, zaměstnanec SŽDC, s. o., PO Valašské Meziříčí.

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

Vlak:	Os 3915	Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	50	HDV: 842.011-9	ČD, a. s.
Počet náprav:	8	TDV (za HDV):	
Hmotnost (t):	97	1. 50 54 21 29 357-0	ČD, a. s.
Požadované brzdící %:	91		
Skutečné brzdící %:	95		
Chybějící brzdící %:	0		
Stanovená rychlost vlaku: (km·h ⁻¹)	70		
Způsob brzdění:	I.		
Brzdy v poloze:	P		

Pozn. k vlaku Os 3915:

Výchozí stanicí vlaku byla žst. Kojetín, cílovou stanicí byla žst. Valašské Meziříčí. Vlak byl určen k přepravě cestujících. Pro jízdu vlaku strojvedoucí neobdržel žádný písemný rozkaz a ani s jinými změnami technických parametrů dráhy nebyl provozovatelem dráhy prokazatelným způsobem seznámen.

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

Žst. Kunovice-Loučka se nachází na jednokolejném, neelektrifikovaném úseku celostátní dráhy Valašské Meziříčí – Kojetín (trať 304A), žst. je obsazena výpravčím.

Žst. Kunovice-Loučka je vybavena SZZ 3. kategorie, dle TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení – Staniční a traťové zabezpečovací zařízení.“ (dále jen TNŽ 34 2620), reléovým SZZ, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, cestového systému, typu RZZ AŽD 71, světelnými návěstidly, umístěnými vpravo přímo u koleje, typu AŽD 70, s rychlostní návěstní soustavou, tj. soustavou návěstí světelných hlavních návěstidel, které zakazují nebo dovolují jízdu vlaku. V případě dovolení jízdy vlaku stanovují rychlost. Informace o návěstech hlavních návěstidel nejsou na vedoucí DV v obvodu žst. Kunovice-Loučka a traťovém úseku Osíčko – Kunovice-Loučka – Branky na Moravě přenášeny. SZZ umožňuje stavění zabezpečených vlakových a posunových cest. Obsluha SZZ se provádí z DK žst. Kunovice-Loučka umístěné ve výpravní budově. V obvodu stanice, v km 49,051, na braneckém záhlaví, se v úrovni kolejí dráha kříží s pozemní komunikací. Křížení pozemní komunikace s dráhou v úrovni kolejí je zabezpečené PZZ typového označení PZZ-RE s počítači náprav typu AzF se směrovými výstupy, doplněné celými závory.

Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Kunovice-Loučka je situované v km 48,755 vpravo přímo u SK č. 1, třísvětelné, stožárové. Návěstidlem jsou řízeny jízdy:

- vlaků a PMD ze SK č. 1 žst. Kunovice-Loučka do žst. Branky na Moravě
- posunů ve směru do žst. Branky na Moravě.

Dovolující návěsti hlavního (odjezdového) návěstidla S1 (kromě PN) jsou závislé na stavu PZZ ŽP P 7290 v km 49,051. Návěsti hlavního (odjezdového) návěstidla S1 dovolující jízdu (kromě PN) DV na ŽP P 7290 lze rozsvítit pouze tehdy, je-li PZZ schopno předepsaným způsobem varovat uživatele pozemní komunikace před příjezdem DV na ŽP.

Jízdy vlaků a PMD do žst. Kunovice-Loučka od žst. Osíčko jsou řízeny hlavním (vjezdovým) návěstidlem S žst. Kunovice-Loučka. To je situované v km 47,785 vpravo traťové koleje Osíčko – Kunovice-Loučka. Návěstidlo je pětisvětelné, stožárové.

Pro jízdu vlaků jsou určeny SK č. 1, č. 2 a č. 3. U SK č. 1 (mezi SK č. 1 a SK č. 2) se nachází jednostranné úrovňové nástupiště s pevnou hranou, o stavební délce 255 m. U SK č. 2 (mezi SK č. 2 a SK č. 4) se nachází jednostranné úrovňové nástupiště s pevnou hranou, o stavební délce 236 m. Pro přístup na úrovňová nástupiště jsou zřízeny 2 úrovňové přechody.

Traťová kolej Osíčko – Kunovice-Loučka a dále záhlaví, zhlaví, SK č. 1 žst. Kunovice-Loučka je ve směru jízdy vlaku Os 3915 od km 47,510, tj. 275 m před hlavním (vjezdovým) návěstidlem S v km 47,785, do km 47,831 vedena v levostranném oblouku o délce 321 m, poloměru 405 m, s převýšením 77 mm. Od km 47,831 do km 47,895 je kolej vedena v přímém směru v délce 64 m. Od km 47,895 do km 47,951 je kolej vedena v pravostranném oblouku o délce 56 m, poloměru 800 m bez převýšení. Od km 47,951 do km 47,989 je kolej vedena v přímém směru v délce 38 m. Od km 47,989 do km 48,409 následuje pravostranný oblouk o délce 420 m, poloměru 497 m, s převýšením 59 mm. Od km 48,409 do km 48,851, tj. 96 m za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1, je kolej vedena v přímém směru v délce 442 m, dále je od km 48,851 do km 48,983 kolej vedena v levostranném oblouku o délce 132 m, poloměru 270 m, s převýšením 107 mm, na který od km 48,983 plynule navazuje levostranný oblouk o délce 222 m, poloměru 310 m, s převýšením 107 mm.

V km 49,051, tj. 296 m za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1, se v levostranném oblouku na braneckém záhlaví nachází ŽP P 7290. Ten je zabezpečen PZZ-RE s počítači náprav, doplněný celými závorami a s pozitivní signalizací.

V jednokolejných traťových úsecích Osíčko – Kunovice-Loučka a Kunovice-Loučka – Branky na Moravě se jízdy DV zabezpečují telefonickou nabídkou, přijetím a odhláškou.

Traťový úsek Osíčko – Kunovice-Loučka – Branky na Moravě je pokryt „Vf“ signálem SRD prostřednictvím TRS, zapojeného ve stuhové síti, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhly spojení mezi výpravčími žst. příslušného úseku a strojvedoucími HDV vybavených mobilní částí TRS, vždy v obvodu dosahu ZRDS. Ostrůvky sítě SRD tvoří ZRDS umístěné v jednotlivých žst. Poslední pokyn o změně kanálové skupiny před místem vzniku MU je strojvedoucímu dán návěstidlem rádiovník s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ ve směru Kojetín – Valašské Meziříčí, traťovém úseku Hulín – Valašské Meziříčí, v km 18,560, ve směru opačném v km 57,930. Strojvedoucí jsou o pokrytí trati Valašské Meziříčí – Kojetín (trať č. 304A) TRS a číslech kanálových skupin informováni i údaji Tabulky 1 TTP 304A.

Traťová rychlost v místě vzniku MU byla provozovatelem dráhy stanovena na $70 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$. Návěstidlo – rychlostník N prikazující strojvedoucímu DV nepřekročit rychlost $70 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ je ve směru jízdy vlaku Os 3915 umístěno v km 47,848, tj. 907 m před místem vzniku MU.

Nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 3915 byla v místě vzniku MU $70 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

V souvislosti se vznikem předmětné MU nebyly komunikační prostředky použity. Komunikační prostředky byly použity až po vzniku MU k nouzovému zastavení vlaku Os 3915 a k ohlášení vzniku MU, a to ve:

- 14.55.28 h prostřednictvím ZRDS TRS vyslán výpravčím žst. Kunovice-Loučka příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ pro nouzové zastavení vlaku Os 3915;
- 14.56.00 h prostřednictvím ZRDS TRS informoval výpravčí žst. Kunovice-Loučka strojvedoucího vlaku Os 3915 o vzniku MU.

2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti

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

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí

- 14.59 h ohlášen vznik MU výpravčím dle ohlašovacího rozvrhu;
- 15.10 h ohlášen vznik MU pověřenou osobou OSB na COP DI;
- 15.11 h udělen COP souhlas se zahájením odklizovacích prací a uvolněním dráhy;
- 15.30 h zahájení ohledání místa vzniku MU zaměstnancem OSB;
- 17.15 h obnovení provozu.

Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce.

Ohledání místa vzniku MU bylo provedeno bez účasti DI, z ohledání místa MU byl vyhotoven samostatný zápis.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí

Plán IZS nebyl aktivován.

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

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

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

Škoda na drážních vozidlech a součástech dopravní cesty a jiném majetku nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: zataženo, teplota +15 °C, déšť, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy (větší jak 100 m).

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 3915 – z podaných vysvětlení mimo jiné vyplývá:
 - vjezd vlaku Os 3915 byl do žst. Kunovice-Loučka dovolen návěstí „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S žst. Kunovice-Loučka;
 - v žst. Kunovice-Loučka vlak Os 3915 zastavil na SK č. 1. Na SK č. 2, blíže k výpravní budově, již stál vlak Os 3912, se kterým se vlak Os 3915 v žst. Kunovice-Loučka pravidelně křížuje;
 - výstup a nástup cestujících sledoval pohledem z levého bočního okna na stanovišti strojvedoucího. Po ukončení výstupu a nástupu cestujících obdržel od vlakvedoucí stojící v zadních nástupních dveřích přípojného TDV návěst „Souhlas k odjezdu“. Dání této návěsti neinicioval návěstí „Výzva k pohotovosti“;
 - za dání návěsti „Výzva k pohotovosti“ považoval vzájemný pohled mezi ním a vlakvedoucí vlaku Os 3915;
 - po obdržení návěsti „Souhlas k odjezdu“, aniž by se přesvědčil o návěsti návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1, uvedl vlak do pohybu. V průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 návěst návěstěnou tímto návěstidlem nesledoval;
 - v průběhu rozjezdu zaregistroval silniční motorová vozidla zastavující před ŽP situovaném na braneckém záhlaví žst. Kunovice-Loučka v km 49,051. Zda je PZZ v činnosti, ze stanoviště strojvedoucího neviděl;
 - návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, dávanou výpravním žst. Kunovice-Loučka z nástupiště u výpravní budovy, nezaregistroval;
 - na záhlaví ve směru k žst. Branky na Moravě byl vlak Os 3915 nouzově zastaven funkcí TRS „Generální stop“. Vlak čelem zastavil na záhlaví žst. Kunovice-Loučka, ještě před ŽP v km 49,051;
 - po zastavení vlaku byl výpravním žst. Kunovice-Loučka informován o vzniku MU;
 - před a v průběhu směny neregistroval žádné mimořádnosti týkající se výkonu služby, ničím nebyl rozrušen;
- výpravní žst. Kunovice-Loučka – z podaného vysvětlení mimo jiné vyplývá:
 - příjezd vlaku Os 3912 z žst. Branky na Moravě očekával před výpravní budovou. Vlak v žst. Kunovice-Loučka zastavil ve 14.51 h na SK č. 2 s náskokem 1 min.;
 - po příjezdu vlaku Os 3912 a zjištění pohledem z nástupiště před výpravní budovou na konec vlaku, že je vlak celý, zašel do DK a dal za tímto vlakem do

- žst. Branky na Moravě odhlášku a současně nabídl vlak Os 3915 s předvídaným odjezdem ve 14.56 h. Vlak Os 3915 byl výpravčím žst. Branky na Moravě přijat;
 - poté provedl přípravu a postavení vlakové cesty pro vlak Os 3915 do žst. Branky na Moravě;
 - vlak Os 3915 přijel do žst. Kunovice-Loučka ze žst. Osíčko a zastavil ve 14.54 h na SK č. 1 s náskokem 1 min.;
 - po zjištění pohledem z nástupiště před výpravní budovou na konec vlaku, že vlak Os 3915 dojel celý, se vrátil do DK a dal za tímto vlakem do žst. Osíčko odhlášku a současně nabídl vlak Os 3912 do žst. Osíčko s předvídaným odjezdem ve 14.57 h. Vlak Os 3912 byl výpravčím žst. Osíčko přijat;
 - poté provedl přípravu a postavení vlakové cesty pro vlak Os 3912;
 - v průběhu přípravy a stavění vlakové cesty pro vlak Os 3912 zaregistroval uvedení vlaku Os 3915 na SK č. 1 do pohybu. Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 návěstilo stále návěst „Stůj“. K změně této návěsti na povolující návěst nedošlo z důvodu neuplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla, tj. hlavního (odjezdového) návěstidla S1, které je závislé na činnosti PZZ v km 49,051;
 - vyběhl na nástupiště před výpravní budovou a snažil se vlak Os 3915 zastavit návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Protože vlak pokračoval v další jízdě, zastavil vlak nouzově příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ prostřednictvím ZRDS TRS;
 - po dání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ informoval strojvedoucího vlaku Os 3915 o vzniku MU a dotazem zjistil, zda nedošlo k obsazení ŽP v km 49,051 DV vlaku Os 3915.
- vlakvedoucí vlaku Os 3915 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - po zastavení v žst. Kunovice-Loučka stály vlaky Os 3912 a Os 3915 svými konci od sebe vzdálené cca 2 m;
 - strojvedoucí vlaku Os 3915 byl vykloněn z levého bočního okna na stanovišti strojvedoucího a sledoval situaci podél vlaku;
 - po ukončení nástupu a výstupu cestujících, **kontrole času odjezdu podle svých hodinek** a protože strojvedoucí byl vykloněn z bočního okna HDV, dal strojvedoucímu návěstní pomůckou návěst „Souhlas k odjezdu“. Dání této návěsti strojvedoucí neinicioval návěstí „Výzva k pohotovosti“. Za dání návěsti „Výzva k pohotovosti“ považoval vzájemný pohled mezi ním a strojvedoucím vlaku Os 3915;
 - před dáním návěsti „Souhlas k odjezdu“ upozornil cestující návěstní píšťalkou na ukončení nástupu a výstupu;
 - návěst „Souhlas k odjezdu“ může dát i bez předchozího dání návěsti „Výzva k pohotovosti“ strojvedoucím;
 - strojvedoucí poté zavřel centrálně zavírané nástupní dveře a uvedl vlak do pohybu;
 - návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, dávanou výpravčím žst. Kunovice-Loučka, nezaregistroval;
 - po rozjezdu vlaku vlak mimořádně zastavil, následně zjistil, že došlo ke vzniku MU.

3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby nebyly účastníky ani svědky předmětné MU.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílěny a prováděny pokyny

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČD, a. s., mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti.

V přijatých systémech zajišťování bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce souvisejícími s okolnostmi vzniku této konkrétní MU nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování

Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce, zejména požadavky na jejich odbornou a zdravotní způsobilost, jsou stanoveny zákonem č. 266/1994 Sb., vyhláškou č. 173/1995 Sb., vyhláškou č. 101/1995 Sb., vyhláškou č. 16/2012 Sb. a vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce.

V době vzniku předmětné MU byly všechny osoby provozovatele dráhy SŽDC, s. o., a dopravce ČD, a. s., zúčastněné na MU a provádějící činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce.

3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V postupu vnitřní kontroly bezpečnosti provozovatele dráhy a dopravce nebyly zjištěny nedostatky.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Kojetín – Valašské Meziříčí, je Česká republika v právu hospodaření SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Kojetín – Valašské Meziříčí, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, pod č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002, v platném znění.

Dopravcem vlaku Os 3915 byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 17. 9. 2003, pod č. j.: 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č.: L/2003/9000, v platném znění.

Dopravce byl držitelem „OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI, EU IDENTIFIKAČNÍ ČÍSLO: CZ1120130004“, vydaného DÚ dne 28. 2. 2013, vnitřní referenční číslo: OSD/2013/122, s platností do 27. 2. 2018.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 001/09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., a dopravcem ČD, a. s., dne 30. 6. 2009, s účinností od 1. 7. 2009, v platném znění.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno: „*Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování*“;
- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kde je uvedeno: „*Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze*“;
- § 35 odst. 1 písm. g) zákona č. 266/1994 Sb., kde je mimo jiné uvedeno: „*Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy*“;
- § 36 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., kde je mimo jiné uvedeno: „*Každý dopravce, který provozuje veřejnou drážní dopravu, je kromě povinností uvedených v § 35 povinen provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu. ...*“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno: „*Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo, z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a jednala podle zjištěných skutečností*“;
- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je mimo jiné uvedeno: „*Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo, hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, ...*“;
- § 35 odst. 1 písm. j) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno: „*Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo, z vedoucího drážního vozidla řídila jízdu vlaku podle jízdního řádu*“;
- § 35 odst. 1 písm. m) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno: „*Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo zastavila vlak bezpečně před návěstěným místem*“;
- čl. 1.1. přílohy č. 1 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., kde je uvedeno: „*před návěstí „Stůj“ musí každý vlak zastavit*“;
- § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., kde je uvedeno: „*Provozovatel dráhy*

*a dopravce přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku mimořádné události, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení Drážní inspekce **odpovídající vlastní opatření** k předcházení mimořádným událostem a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění“.*

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:

- čl. 120 vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, kde je mimo jiné uvedeno:
„Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje jízdu strojvedoucímu vlaku. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem. ...“;
- čl. 197 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, kde je uvedeno:
„Vyžaduje-li to hospodárnost provozu nebo dopravní situace, může se vlak ze stanice vypravit s náskokem, tj. před dobou stanovenou jízdním řádem. Pod pojmem náskok se rozumí sjednaný, nařízený nebo dříve dosažený příjezd, průjezd nebo odjezd vlaku, než stanoví jeho jízdní řád. S náskokem nesmí být vypraven žádný vlak, jehož doba odjezdu byla závazně oznámena veřejnosti.“;
- čl. 505 písm d) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, kde je uvedeno:
„Odjezd z prostoru pro výstup a nástup cestujících se provede podle předpisu dopravce (pro postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu); přitom strojvedoucí odpovídá za to, že vlak neodjede před časem odjezdu podle jízdního řádu. Vidí-li však, že odjezdové (cestové) návěstidlo zakazuje jízdu, nesmí vlak uvést do pohybu, pokud k tomu nedostal pokyn od výpravčího.“;
- čl. 4 vnitřního předpisu SŽDC Dp 17, kde je mimo jiné uvedeno:
„Provozovatel dráhy a drážní dopravy musí zajistit bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy. Pro stanovení opatření k předcházení mimořádné události je nutno objektivně zjistit příčiny mimořádné události. Provozovatel dráhy a drážní dopravy přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení DI, odpovídající vlastní opatření k předcházení MU a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění. ...“;
- čl. 23 písm. c) vnitřního předpisu ČD V 2, kde je mimo jiné uvedeno:
„Lokomotivní četa je zejména povinna pozorovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště ... a řídit se návěstmi.“;
- čl. 90 vnitřního předpisu ČD V 2, kde je mimo jiné uvedeno:
„Za jízdy je lokomotivní četa povinna sledovat trať či kolejiště před vozidlem, na elektrifikované trati i trakční vedení a plnit ustanovení předpisů tak, aby jízda vlaku byla bezpečná. ...“;
- čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2, kde je uvedeno:
„Strojvedoucí je zejména povinen: vést vlak tak, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu a byl dodržen jízdní řád.“;
- čl. 4 vnitřního předpisu ČD D 17, kde je mimo jiné uvedeno:
„... Provozovatel dráhy a drážní dopravy přijímá s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku MU, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostního doporučení DI, odpovídající vlastní opatření k předcházení MU a zajišťuje pravidelnou kontrolu jejich plnění. ...“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Žst. Kunovice-Loučka je vybavena SZZ 3. kategorie, dle TNŽ 34 2620, reléovým SZZ, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, cestového systému, typu RZZ AŽD 71, se světelnými návěstidly, umístěnými vpravo přímo u koleje, typu AŽD 70, s rychlostní návěstní soustavou, tj. soustavou návěstí světelných hlavních návěstidel, které zakazují nebo dovolují jízdu vlaku. V případě dovolení jízdy vlaku stanovují rychlost. Informace o návěstech hlavních návěstidel nejsou na vedoucí DV v obvodu žst. Kunovice-Loučka a přilehlých traťových úsecích Branky na Moravě – Kunovice-Loučka a Kunovice-Loučka – Osíčko přenášeny. SZZ umožňuje stavění zabezpečených vlakových a posunových cest. Obsluha SZZ se provádí z DK žst. Kunovice-Loučka umístěné ve výpravní budově. V obvodu stanice, v km 49,051, na braneckém záhlaví, se v úrovni kolejí dráha kříží s pozemní komunikací. Křížení pozemní komunikace s dráhou v úrovni kolejí je zabezpečené PZZ typového označení PZZ-RE s počítači náprav typu AzF se směrovými výstupy, doplněným celými závory.

SZZ RZZ AŽD 71 žst. Kunovice-Loučka má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 6656/96-E.43, vydaný DÚ dne 8. 8. 1996, s platností na dobu neurčitou.

PZZ typového označení PZZ-RE ŽP v km 49,071 má platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 0845/11-E.43, vydaný DÚ dne 9. 2. 2011, s platností na dobu neurčitou.

Mezistaniční úsek Branky na Moravě – Kunovice-Loučka je vybaven TZZ 1. kategorie, telefonickým dorozumíváním.

Žst. Kunovice-Loučka, včetně přilehlých mezistaničních úseků, není vybavena:

- záznamovým zařízením pro automatické zaznamenávání dat činnosti SZZ ani TZZ;
- traťovou částí vlakového zabezpečovače pro přenos informací o návěstech hlavních návěstidel a předvěstí na vedoucí DV;
- stacionární částí systému evropského vlakového zabezpečovače ETCS;
- zařízením pro automatické nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, při nedovolené jízdě DV za hlavní návěstidlo;
- stacionární částí systému pro automatizaci řízení kolejových vozidel AVV (Systém AVV aktivně řídí jízdu vlaku, např. bezpečné zastavení vlaku před hlavním návěstidlem zakazující jízdu, avšak svým charakterem není zabezpečovacím zařízením).

Žst. Kunovice-Loučka je obsazena výpravčím, který organizuje a řídí drážní dopravu v obvodu žst. Kunovice-Loučka a přilehlých mezistaničních úsecích Branky na Moravě – Kunovice-Loučka a Kunovice-Loučka – Osíčko. Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících v žst. Kunovice-Loučka, byla prováděna ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy, obsažených v čl. 505 a 502 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2. Rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu vedoucího DV postavením hlavního (odjezdového) návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti. Tento způsob výpravy vlaku byl v žst. Kunovice-

Loučka provozovatelem dráhy zaveden na základě 1. změny SŘ žst. Kunovice-Loučka, vydané pod č. j.: 7213/2012-OŘ OLC, dne 30. 11. 2012, účinné od 9. 12. 2012 (dále jen 1. změna SŘ), tj. od platnosti GVD 2012/2013.

Ve stanicích, kde byla provozovatelem dráhy povolena výprava vlaků postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně PN), tj. i v žst. Kunovice-Loučka, a strojvedoucí vedoucího DV vidí návěstí tohoto návěstidla, se před odjezdem vlaku s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru pro výstup a nástup cestujících, byl do 1. 7. 2013, stanoven následující postup:

- dle čl. 475 vnitřního předpisu ČD KC 1 „V případě, že cestující nereagují na výzvu k ukončení nástupu, je zaměstnanec obsluhy vlaku povinen upozornit cestující na plánovaný odjezd návěstní píšťalkou jedním dlouhým tónem, případně několikrát opakovaným, a to před dáním návěstí „Pohotovi k odjezdu“.
Zaměstnanec obsluhy vlaku, který je v dané stanici oprávněn k dání návěstí „Souhlas k odjezdu“, upozorní vždy cestující bezprostředně před touto návěstí na odjezd vlaku návěstní píšťalkou jedním dlouhým tónem, případně několikrát opakovaným (u vlaků vedených pouze jedním motorovým vozem nebo jednou motorovou jednotkou postačí ústní upozornění). Návěstí určené platnými dopravními předpisy k výpravě vlaků se tímto postupem nemění.“;
- dle čl. 476 předpisu ČD KC 1 „Bez upozornění na ukončení nástupu a výstupu nesmí být dána návěst „Souhlas k odjezdu“.“
- dle čl. 504 předpisu ČD D2 strojvedoucí vedoucího DV **dal v případě potřeby** v době pravidelného odjezdu vlaku (v případě zpoždění vlaku po ukončení výstupu a nástupu cestujících) **návěst „Výzva k pohotovosti“;**
- dle čl. 313 předpisu SŽDC (ČD) D1 o připravenosti vlaku k odjezdu informoval člen obsluhy vlaku, k tomu určený, dáním návěstí „Souhlas k odjezdu“;
- dle čl. 14 předpisu SŽDC (ČD) D1, čl. 504 předpisu ČD D2 a bodu 4 dokumentu „Upřesnění postupu před odjezdem vlaku dle článků 504 a 1301 předpisu ČD D2“, č. j.: 1878/2010-O12, ze dne 7. 10. 2010 (dále jen Upřesnění postupu před odjezdem vlaku), se návěst „Souhlas k odjezdu“ přestala dávat, jakmile strojvedoucí vedoucího DV potvrdil její převzetí nebo začal podle ní jednat;
- dle bodu 3 písm. a) dokumentu Upřesnění postupu před odjezdem vlaku, **pokud člen obsluhy vlaku dával návěst „Souhlas k odjezdu“, aniž by strojvedoucím byla dána návěst „Výzva k pohotovosti“, strojvedoucí návěst „Výzva k pohotovosti“ již nedával;**
- dle čl. 505 předpisu SŽDC (ČD) D2 a čl. 1301 předpisu ČD D2 strojvedoucí vedoucího DV po obdržení návěstí „Souhlas k odjezdu“, **viděl-li, že hlavní návěstidlo dovoluje jízdu a nastal čas odjezdu** podle jízdního řádu, směl uvést vlak do pohybu. **Viděl-li strojvedoucí, že hlavní návěstidlo zakazuje jízdu, nesměl vlak uvést do pohybu,** pokud k tomu nedostal pokyn od výpravčího.

Podmínkou bezpečného provozování drážní dopravy je znalost i výše uvedených postupů a jejich důsledné dodržování zúčastněnými zaměstnanci. Tyto postupy jsou sice jednoznačné, srozumitelné a snadno proveditelné, umožňují však, aby **postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu**, tj. i dávání návěstí „Pohotovi k odjezdu“ a „Souhlas k odjezdu“, **byl uplatňován bez ohledu na skutečnost, zda:**

- hlavní návěstidlo, před kterým vlak stojí, zakazuje nebo dovoluje jízdu vlaku;**
- již nastal čas odjezdu podle jízdního řádu, bez ohledu na další možný nástup cestujících;**

- **byl strojvedoucí informován výpravčím o prodloužení pobytu z dopravních důvodů nebo o nutnosti, aby vlak zůstal stát v prostoru pro nástup a výstup cestujících, bez ohledu na další možný nástup cestujících;**
- **zahájení postupu inicioval strojvedoucí vedoucího DV.**

Dle těchto postupů dopravce (včetně novelizovaných postupů dopravce platných od 1. 7. 2013) **nemusí dání návěsti „Souhlas k odjezdu“ předcházet návěst „Výzva k pohotovosti“ daná strojvedoucím.** Jednotné technologické postupy dopravce umožňují započítí postupů obsluhou vlaku před uvedením vlaku do pohybu, aniž by nastal čas odjezdu dle jízdního řádu, a umožňují započítí těchto postupů, **aniž by je inicioval strojvedoucí,** který ve smyslu čl. 505 písm. d) předpisu SŽDC (ČD) D2 odpovídá za to, že vlak z žst. neodjede před časem odjezdu podle jízdního řádu. Nevyčkááním obsluhy vlaku na dání návěsti „Výzva k pohotovosti“ strojvedoucím a dáváním návěsti „Souhlas k odjezdu“ obsluhou vlaku však může být strojvedoucí uveden v omyl, že jsou splněny všechny podmínky pro odjezd vlaku, a to včetně návěsti dovolující jízdu vlaku návěstěnou hlavním návěstidlem. Jeho omyl se pak projeví chybou, mající za následek nedovolené uvedení vlaku do pohybu, nedovolený odjezd z prostoru pro výstup a nástup cestujících v situaci, kdy hlavní návěstidlo jízdu vlaku nedovoluje, viz bod 6 Bezpečnostní doporučení.

Výpravčí žst. Kunovice-Loučka při plnění pracovních povinností vykonává i činnosti, které nesouvisí s řízením a organizováním drážní dopravy (prodej jízdních dokladů, vyhledávání vlakových spojení a pod.). Nabytím účinnosti 1. změny SŘ zůstal rozsah výkonu těchto tzv. doplňkových činností stejný. Porovnáním GVD 2011/2012 platného do 8. 12. 2012 a GVD 2012/2013 platného od 9. 12. 2012, tj. také od data účinnosti 1. změny SŘ, vyplývá, že nabytím účinnosti 1. změny SŘ, tj. i změna ve výpravě vlaků s přepravou cestujících, neměla v žst. Kunovice-Loučka významný vliv na zkrácení pobytových časů při křižování vlaků.

Do doby účinnosti 1. změny SŘ byla výprava vlaků s přepravou cestujících, které stály (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících v žst. Kunovice-Loučka, uskutečňována ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy, obsažených v čl. 498 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2. Pokyn k odjezdu vlaku dával výpravčí strojvedoucímu vedoucího DV návěstí „Odjezd“ (výpravkou), ústním rozkazem, ústním rozkazem daným telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem. Tzn. **byla zde mimo strojvedoucího další bezpečnostní pojistka – výpravčí, která bránila vlaku s přepravou cestujících v nedovoleném uvedení do pohybu, nedovolené jízdě kolem hlavního (odjezdového) návěstidla, které svým návěstním znakem jízdu vlaku zakazuje.**

I přesto, že pokyny provozovatele dráhy při organizování drážní dopravy – výpravě vlaku s přepravou cestujících udílené dopravcům prostřednictvím návěstí hlavních (odjezdových) návěstidel v žst. Kunovice-Loučka, i nadále obsazené výpravčím, jsou jednoznačné a srozumitelné, jejich převzetí a splnění je zajišťováno pouze jen pozorováním tratě a návěstí a jednáním podle zjištěných skutečností jednou bezpečnostní pojistkou (lidským činitelem, u kterého nelze vyloučit omyl, pochybení), strojvedoucím vedoucího DV vlaku. **Druhá bezpečnostní pojistka, výpravčí, byla provozovatelem dráhy odstraněna bez jakékoli náhrady.** Výpravčí po postavení vlakové cesty (vlakových cest) a výpravě vlaků postavením hlavních (odjezdových) návěstidel na návěst dovolující jízdu (včetně PN), vychází ven z DK před výpravní budovu a sleduje jízdu DV. **Úroveň bezpečnosti drážní dopravy v žst. Kunovice-Loučka i nadále obsazené výpravčím, byla před účinností 1. změny SŘ vyšší (dvě bezpečnostní pojistky – výpravčí a strojvedoucí) než po účinnosti 1. změny SŘ (jedna bezpečnostní pojistka – strojvedoucí), kterou byla zavedena výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru pro výstup a nástup cestujících**

postavením hlavního (odjezdového) návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně PN), viz bod 3.7.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 2 písm. c) Přílohy č. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. nedodržením ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb.

3.4.2 Součásti dráhy

Pro zajištění provozuschopnosti dráhy a bezpečnosti drážní dopravy byly v žst. Kunovice-Loučka před vznikem MU provozovatelem dráhy prováděny prohlídky a měření staveb drah v souladu s § 26 vyhlášky č. 177/1995 Sb.

Po vzniku MU bylo odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy provedeno komisionální přezkoušení činnosti SZZ žst. Kunovice-Loučka. To vykazovalo správnou činnost. Technický stav SZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Návěsti hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Kunovice-Loučka byly ze stojícího vedoucího DV viditelné na vzdálenost větší než 100 m, tj. i z místa odjezdu vlaku Os 3915, a viditelnost návěstí nebyla přerušena pohyblivými či pevnými překážkami. Z vedoucího DV jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí $70 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ byly návěsti tohoto návěstidla viditelné po dobu 24,84 s, ze vzdálenosti 483 m. Viditelnost návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Kunovice-Loučka byla v souladu s ustanovením § 7 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

Použití komunikačních prostředků před vznikem MU nemělo souvislost se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 842.011-9 jedoucí v čele vlaku Os 3915 mělo platný Průkaz způsobilosti DV ev. č.: PZ 9112/98-V.22, vydaný DÚ dne 13. 11. 1998. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 15. 4. 2013, s platností do 15. 10. 2013. HDV bylo dopravcem ČD, a. s., používáno v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti.

V souladu s § 9 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. bylo HDV 842.011-9 vybaveno mobilní částí VZ typu LS 4. **VZ při včasné reakci strojvedoucího (obsluze tlačítka bdělosti) na činnost zařízení, jež reakci vyžaduje, neumožňuje v případě pochybení (selhání nebo omylu) strojvedoucího aktivní zásah do řízení vlaku (nouzové zastavení DV).**

HDV 842.011-9 bylo v době vzniku MU, v souladu s odst. 5 části II přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno záznamovým zařízením, elektronickým registračním rychloměrem č. 2095. Ze zaznamenaných dat mimo jiné vyplývá:

- ve 14.54.37 h vlak Os 3915 zastavil v žst. Kunovice-Loučka, s náskokem cca 1 min;
- ve 14.55.07 h je registrováno uvedení vlaku Os 3915 v žst. Kunovice-Loučka do pohybu, **což je uvedení vlaku do pohybu s náskokem 53 s (cca 1 min.);**
Uvedené ujištění je v návaznosti na ustanovení čl. 197 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2 a § 35 odst. 1 písm. j) vyhlášky č. 173/1995 Sb. nedodržením ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) a § 36 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb;
- ke vzniku MU došlo ve 14.55.24 h, [čas minutí úrovně hlavního (odjezdového) návěstidla S1] při rychlosti 27 km·h⁻¹;
- plynulým rozjezdem byla na dráze 157 m dosažena rychlost 41 km·h⁻¹;
- ve 14.55.35 h registrováno odpadnutí ventilu VZ následkem dání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“;
- ve 14.55.45 h vlak nouzově zastavil;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 3915 (70 km·h⁻¹) nebyla v místě vzniku MU překročena;
- zařízení pro kontrolu bdělosti strojvedoucího bylo zapnuto a po celou dobu jízdy vlaku strojvedoucím řádně obsluhováno.

Byl zjištěn nedostatek.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Dne 2. 5. 2013 bylo výpravčím v žst. Kunovice-Loučka realizováno křižování vlaků Os 3912 a Os 3915. Vlak Os 3912 přijel do žst. Kunovice-Loučka na SK č. 2 ve 14.51 h. Po zjištění pohledem z nástupiště před výpravní budovou, že vlak Os 3912 dojel do žst. celý, dal výpravčí žst. Kunovice-Loučka do žst. Branky na Moravě za vlakem Os 3912 odhlášku a zároveň provedl nabídku vlaku Os 3915. Výpravčí žst. Branky na Moravě vlak Os 3915 přijal. Vlak Os 3915 zastavil na SK č. 1 ve 14.54 h s náskokem 1 min, a to v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, 54 m před úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1, které v té době návěstilo návěst „Stůj“. Tato návěst odjezd vlaku Os 3915 ze SK č. 1 zakazovala a strojvedoucímu nedovolovala uvést vlak do pohybu. Návěst „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 byla ze stanoviště strojvedoucího HDV 842.011-9 vlaku Os 3915 viditelná. Vjezd vlaku byl do žst. Kunovice-Loučka dovolen návěstí „Výstraha“ hlavního (vjezdového) návěstidla S. Tato návěst strojvedoucímu vlaku Os 3915 předvěstila návěst „Stůj“ na následujícím hlavním návěstidle, kterým bylo hlavní (odjezdové) návěstidlo S1.

Výpravčí žst. Kunovice-Loučka po zjištění pohledem z nástupiště před výpravní budovou, že vlak Os 3915 dojel do žst. celý, se vrátil zpět do DK a dal výpravčímu sousední žst. Osíčko za vlakem Os 3915 odhlášku a zároveň provedl nabídku vlaku Os 3912, který výpravčí žst. Osíčko přijal. Následně výpravčí žst. Kunovice-Loučka provedl přípravu a postavení vlakové cesty pro vlak Os 3915 ve směru Branky na Moravě

a poté pro vlak Os 3912 ve směru Osíčko. Po provedení přípravy a postavení vlakové cesty pro vlak Os 3915 se na hlavním (odjezdovém) návěstidle S1 nerozsvítila návěst dovolující jízdu, odjezd vlaku Os 3915. Rozsvícení dovolující návěsti bylo závislé na uplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla PZZ ŽP v km 49,051, tj. doby, za kterou se po spuštění výstrahy smí rozsvítit povolující návěstní znak (kromě PN).

Strojvedoucí výstup a nástup cestujících sledoval pohledem z levého bočního okna na stanovišti strojvedoucího. V době, kdy byla postavena vlaková cesta pro vlak Os 3915 a hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 stále ještě červeným světlem návěstilo návěst „Stůj“ (pro neuplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla), byly doprovodem vlaku Os 3915, po ukončení výstupu a nástupu cestujících, zahájeny postupy před odjezdem vlaku. Zahájení těchto postupů nebylo iniciováno návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou strojvedoucím, ale vzájemným pohledem mezi ním a vlakvedoucím. Vlakvedoucí návěstní píšťalkou upozornil cestující na odjezd vlaku. Poté nastoupil do zadních nástupních dveří TDV za HDV a strojvedoucímu dal návěst „Souhlas k odjezdu“. Postup doprovodu vlaku (strojvedoucího a vlakvedoucího) Os 3915 před uvedením vlaku do pohybu, tj. i dání návěsti „Souhlas k odjezdu“, byl skutečně v souladu s jednotnými technologickými postupy dopravy, i když hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Kunovice-Loučka návěstilo návěst „Stůj“ a nenastal čas odjezdu vlaku dle jízdního řádu.

Strojvedoucí po přijetí pokynu „Souhlas k odjezdu“ uzavřel centrálně ovládané nástupní dveře. **Aniž by nastal čas odjezdu podle jízdního řádu a pohledem si ověřil, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 dovoluje jízdu, vlak nedovoleně uvedl do pohybu.** Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Kunovice-Loučka stále návěstilo návěst „Stůj“ a strojvedoucí jiné povolení k uvedení vlaku do pohybu stanovené provozovatelem dráhy nedostal.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 197, čl. 505 písm. d) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2 a § 35 odst. 1 písm. f), h) a j) vyhlášky č. 173/1995 Sb. nedodržením § 35 odst. 1 písm. a) a písm. g) a § 36 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

V průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 návěst návěstěnou tímto návěstidlem nesledoval, před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil a pokračoval v nedovolené jízdě kolem tohoto návěstidla.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 120 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D1, čl. 23 písm. c), čl. 90 a čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2 a § 35 odst. 1 písm. f) a m) vyhlášky č. 173/1995 Sb. nedodržením § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb.

Nedovolené uvedení vlaku Os 3915 do pohybu výpravčí žst. Kunovice-Loučka zaregistroval v době, kdy byl v DK. Po zjištění nastalé situace vyběhl ven na nástupiště před výpravní budovou a dáváním návěsti „Stůj, zastavte všemi prostředky“ se snažil vlak zastavit. Protože na tuto návěst nebylo reagováno, vrátil se zpět do dopravní kanceláře a příkazem „GENERÁLNÍ STOP“, vyslaným prostřednictvím ZRDS TRS, dal pokyn k nouzovému zastavení vlaku. Vlak Os 3915 zastavil na braneckém záhlaví, a to 172 m čelem vlaku za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Kunovice-Loučka.

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

V souvislosti s MU neproběhla verbální komunikace mající vliv na vznik MU.

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

Místo MU bylo pověřenou odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy a dopravce zabezpečeno v souladu s vyhláškou č. 376/2006 Sb.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku Os 3915, ve směně dne 2. 5. 2013 od 5.18 h, odpočinek před směnou 46.50 h;
- vlakvedoucí vlaku Os 3915, ve směně dne 2. 5. 2013 od 5.20 h, odpočinek před směnou 18.24 h;
- výpravčí žst. Kunovice-Loučka, ve směně dne 2. 5. 2013 od 6.28 h, odpočinek před směnou 48.02 h.

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

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce 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.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání

Uspořádání a vybavení řídicího pracoviště zaměstnance provozovatele dráhy (výpravčí žst. Kunovice-Loučka) a dopravce (strojvedoucího vlaku Os 3915) nemělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

V období od 1. 1. 2005 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, DI eviduje celkem **74** podobných MU (k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události celkem **83**), jejichž příčinou vzniku bylo nedovolené uvedení vlaku s přepravou cestujících do pohybu, nedovolený odjezd vlaku z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících, s následnou nedovolenou jízdou těchto vlaků za hlavní návěstidlo, které návěstilo návěst „Stůj“, ve stanicích, kde rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu.

Naproti tomu na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, kde není výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v žst. v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, dovolena postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně PN), tj. výprava těchto vlaků je uskutečňována návěstí „Odjezd“ (výpravkou), ústním rozkazem, ústním rozkazem daným telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem, DI za stejné období eviduje celkem **2** podobné MU, při kterých odjíždějící vlak s přepravou cestujících nedovoleně projel za hlavní návěstidlo, které návěstilo návěst „Stůj“.

Do doby účinnosti 1. změny SŘ, kdy výprava vlaků s přepravou cestujících, které stály (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících, byla v žst. Kunovice-Loučka uskutečňována návěstí „Odjezd“ (výpravkou), ústním rozkazem nebo písemným rozkazem, doručeným výpravčím, DI neeviduje žádnou MU, při které by odjíždějící vlak s přepravou cestujících nedovoleně projel za hlavní návěstidlo, které návěstilo návěst „Stůj“.

K předmětné MU v žst. Kunovice-Loučka došlo po účinnosti 1. změny SŘ. Ta byla provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., vydána bez ohledu na bezpečnostní doporučení DI, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012 a č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, kterými bylo provozovateli dráhy SŽDC, s. o., mimo jiné doporučeno:

- na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou DV za hlavní návěstidlo (např. systém VNPN);
- ve stanicích trvale obsazených výpravčím, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní žst. a přilehlých mezistaničních úsecích, neprovádět výpravu vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstupu a nástupu cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku (včetně PN), viz bod 3.4.1.

Provozovatel dráhy však i nadále tvrdošijně spoléhá na jednoznačnost, srozumitelnost a snadnou proveditelnost stávající výpravy vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstupu a nástupu cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku (včetně PN) a na důsledné dodržování těchto postupů lidským faktorem, který s narůstající tendencí chybí. Provozovatel dráhy odstranil bezpečnostní pojistku tvořenou výpravčím, a tu nikterak nenahradil.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 4 vnitřního předpisu SŽDC Dp 17, čl. 2 písm. i) Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. nedodržením § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb. a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

K podobným MU dopravce ČD, a. s., došlo:

- v roce 2005.....**2x**;
- v roce 2006.....**4x**;
- v roce 2007.....**5x**;
- v roce 2008.....**5x**;
- v roce 2009.....**13x**;
- v roce 2010.....**8x**;
- v roce 2011.....**13x**;
- v roce 2012.....**11x**;
- v roce 2013 k datu vzniku předmětné MU / vydání této zprávy.....**9x / 18x**.

Dopravce ve stanicích, kde je dovolena výprava vlaku s přepravou cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, spoléhal a nadále tvrdošijně spoléhá na jednoznačnost, srozumitelnost a snadnou proveditelnost stávajících postupů před uvedením vlaku do pohybu, včetně výpravy vlaku a na důsledné dodržování těchto postupů lidským faktorem, strojvedoucím. **Dopravce ČD, a. s., nevytvořil žádnou další bezpečnostní pojistku, resp. neupravil postupy doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu, která by riziko selhání, omyl, strojvedoucího vlaku s přepravou cestujících, doprovázeného i vlakovou četou, eliminovala nebo alespoň snížila** (jednotné technologické postupy dopravce umožňují i po změně předpisů účinných od 1. 7. 2013, a dopravce „preferuje iniciativu obsluhy vlaku, kdy mohou činit úkony ve vztahu k zajištění bezpečnosti cestujících po výstupu a nástupu cestujících již směrem ke strojvedoucímu“), **aby postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu, tj. i dávání návěstí „Pohotovi k odjezdu“ a „Souhlas k odjezdu“, byl uplatňován bez ohledu na skutečnost, zda:**

- **byl vlak vypraven postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně PN), kterou dává výpravčí strojvedoucímu rozkaz k odjezdu vlaku;**
- **již nastal čas odjezdu podle jízdního řádu, bez ohledu na další možný nástup cestujících;**
- **byl strojvedoucí informován výpravčím o prodloužení pobytu z dopravních důvodů nebo o nutnosti, aby vlak zůstal stát v prostoru pro nástup a výstup cestujících, bez ohledu na další možný nástup cestujících;**
- zahájení postupu inicioval strojvedoucí vedoucího DV, viz bod 3.4.1.

Na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 16. 2. 2009 (9.08 h) v žst. Paskov, 5. 12. 2011 (14.58 h) v žst. Baška a 23. 8. 2011 (21.49 h) v žst. Praha-Libeň, ve kterých byla provozovatelem dráhy dovolena výprava vlaku s přepravou cestujících z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně PN), kdy byla vlaky s přepravou cestujících následkem selhání (omylu) strojvedoucího uskutečněna nedovolená jízda za hlavní návěstidlo zakazujícího jízdu, **mající za následek újmu na zdraví celkem u 61 osob a materiální škodu ve výši 41.479.063 Kč**, byla DI vydána dopravci ČD, a. s., bezpečnostní doporučení č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, č. j.: 741/2012/DI a ze dne 25. 9. 2012, kterými bylo mimo jiné dopravci ČD, a. s., doporučeno:

- upravit jednotné technologické postupy před uvedením vlaku s přepravou cestujících do pohybu, který stojí v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících ve stanici, kde je dovolena výprava vlaku postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně PN, aby zahájení postupu před uvedením vlaku do pohybu vždy inicioval strojvedoucí vedoucího DV, a to návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou ústně, návěstí

pomůckou nebo technickým zařízením.

Do doby vydání této Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku MU dopravce ČD, a. s., nepřijal s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku výše uvedených MU, zjištěné odpovědnosti, popřípadě na základě bezpečnostních doporučení DI, vyjma opatření ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., pozastavení odborné způsobilosti strojvedoucímu, posílení preventivní (kontrolní) činnosti a seznámení ostatních zaměstnanců s průběhem, příčinami a následky uvedených MU, žádné vlastní odpovídající (účinná, systémová) opatření k předcházení MU, viz také bod 3.4.1. K podobným MU, a to s narůstající tendencí, dochází i nadále.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 4 vnitřního předpisu ČD D 17, čl. 2 písm. i) Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. nedodržením § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

4 ANALÝZY A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 2. 5. 2013 výpravčí žst. Kunovice-Loučka realizoval křižování vlaků Os 3912 a Os 3915. Vlak Os 3912 přijel do žst. Kunovice-Loučka na SK č. 2, kde zastavil ve 14.51 h. Po zjištění pohledem z nástupiště před výpravní budovou, že vlak Os 3912 dojel do žst. celý, dal výpravčí žst. Kunovice-Loučka do žst. Branky na Moravě za vlakem Os 3912 odhlášku a zároveň provedl nabídku vlaku Os 3915. Výpravčí žst. Branky na Moravě vlak Os 3915 přijal. Vlak Os 3915 přijel do žst. Kunovice-Loučka na SK č. 1, kde zastavil ve 14.54 h s náskokem 1 min, a to v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, 54 m před úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1, které v té době návěstilo návěst „Stůj“. Tato návěst odjezd vlaku Os 3915 ze SK č. 1 zakazovala a strojvedoucímu nedovolovala uvést vlak do pohybu. Návěst „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 byla ze stanoviště strojvedoucího HDV 842.011-9 vlaku Os 3915 viditelná, její viditelnost nebyla přerušena pohyblivými či pevnými překážkami. Vjezd vlaku byl do žst. Kunovice-Loučka dovolen návěstí „Výstraha“ hlavního (vjezdového) návěstidla S. Tato návěst strojvedoucímu vlaku Os 3915 předvěstila návěst „Stůj“ na následujícím hlavním návěstidle, kterým bylo hlavní (odjezdové) návěstidlo S1.

Výpravčí žst. Kunovice-Loučka po zjištění pohledem z nástupiště před výpravní budovou, že vlak Os 3915 dojel do žst. celý, se vrátil zpět do DK a dal výpravčímu sousední žst. Osíčko za vlakem Os 3915 odhlášku a zároveň provedl nabídku vlaku Os 3912, který výpravčí žst. Osíčko přijal. Následně výpravčí žst. Kunovice-Loučka provedl přípravu a postavení vlakové cesty pro vlak Os 3915, ve směru Branky na Moravě, a poté pro vlak Os 3912 ve směru Osíčko. Po provedení přípravy a postavení vlakové cesty pro vlak Os 3915 se na hlavním (odjezdovém) návěstidle S1 nerozsvítila návěst dovolující jízdu, odjezd vlaku Os 3915. Rozsvícení dovolující návěsti bylo závislé na uplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla PZZ ŽP v km 49,051, tj. doby, za kterou se po spuštění výstrahy smí rozsvítit povolující návěstní znak (kromě PN).

Strojvedoucí výstup a nástup cestujících sledoval pohledem z levého bočního okna na stanovišti strojvedoucího. V době, kdy byla postavena vlaková cesta pro vlak Os 3915 a hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 stále ještě červeným světlem návěstilo návěst „Stůj“ (pro neuplynutí doby zpoždění rozsvícení návěstidla), byly doprovodem vlaku Os 3915, po

ukončení výstupu a nástupu cestujících, zahájeny postupy před odjezdem vlaku. Zahájení těchto postupů nebylo iniciováno návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou strojvedoucím, ale vzájemným pohledem mezi ním a vlakvedoucím. Vlakvedoucí návěstí píšťalkou upozornil cestující na odjezd vlaku. Poté nastoupil do zadních nástupních dveří TDV za HDV a strojvedoucímu dal návěst „Souhlas k odjezdu“. Postup doprovodu vlaku (strojvedoucího a vlakvedoucího) Os 3915 před uvedením vlaku do pohybu, tj. i dání návěstí „Souhlas k odjezdu“, byl uskutečněn v souladu s jednotnými technologickými postupy dopravy, i když hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Kunovice-Loučka návěstilo návěst „Stůj“ a nenastal čas odjezdu vlaku dle jízdního řádu. Strojvedoucí po přijetí pokynu „Souhlas k odjezdu“ uzavřel centrálně ovládané nástupní dveře. Aniž by nastal čas odjezdu podle jízdního řádu a pohledem si ověřil, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 dovoluje jízdu, vlak ve 14.55.07 h s náskokem cca 1 min. (53 s) nedovoleně uvedl do pohybu. Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Kunovice-Loučka stále návěstilo návěst „Stůj“ a strojvedoucí jiné povolení k uvedení vlaku do pohybu stanovené provozovatelem dráhy nedostal. V průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 návěst návěstěnou tímto návěstidlem nesledoval, před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil a pokračoval v nedovolené jízdě kolem tohoto návěstidla. To minul ve 14.55.24 h, rychlostí 27 km·h⁻¹.

Nedovolené uvedení vlaku Os 3915 do pohybu výpravčí žst. Kunovice-Loučka zaregistroval v době, kdy byl v DK. Po zjištění nastalé situace vyběhl ven na nástupiště před výpravní budovou a dáváním návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“ se snažil vlak zastavit. Protože na tuto návěst nebylo reagováno, vrátil se zpět do DK a příkazem „GENERÁLNÍ STOP“, vyslaným ve 14.55.28 h, prostřednictvím ZRDS TRS, dal pokyn k nouzovému zastavení vlaku. Vlak Os 3915 zastavil ve 14.55.45 h, na braneckém záhlaví, 172 m čelem vlaku za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1, žst. Kunovice-Loučka.

K újmě na zdraví osob, ani materiální škodě, nedošlo.

4.2 Rozbor

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

Mezi žst. Kojetín a Valašské Meziříčí včetně se nachází žst. s dvojí výpravou vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, uskutečňovanou buď návěstí hlavního (odjezdového, cestového) návěstidla, dovolující jízdu vlaku, nebo návěstí „Odjezd“ (výpravkou), ústním rozkazem, ústním rozkazem daným telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem. Žst., ve kterých není výprava vlaků s přepravou cestujících návěstí hlavního návěstidla dovolena, jsou v SJŘ označeny za názvem stanice symbolem výpravky. V době vzniku předmětné MU nebyla žst. Kunovice-Loučka v SJŘ označena za názvem stanice symbolem výpravky.

Ve stanicích, v nichž je výprava předmětných vlaků uskutečňována návěstí hlavního (odjezdového, cestového) návěstidla, dovolující jízdu vlaku, mohou při výpravě nastat níže uvedené situace:

- pokud hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku (vlak je vypraven) a strojvedoucí po přijetí pokynu vyjádřeného návěstí „Souhlas k odjezdu“ uvede vlak do pohybu, **nedojde** k nedovolené jízdě vlaku kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu;

- pokud hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku (vlak je vypraven) a strojvedoucí po přijetí pokynu vyjádřeného návěstí „Souhlas k odjezdu“ se omylem nesprávně domáhá (vyčkává) výpravy vlaku návěstí „Odjezd“ (výpraskou), ústním rozkazem, ústním rozkazem daným telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem, **nedojde** k nedovolené jízdě vlaku kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu. Uvedené má za následek narušení pravidelnosti a plynulosti drážní dopravy, avšak ke vzniku MU nedojde;
- pokud hlavní návěstidlo nedovoluje jízdu vlaku (vlak není vypraven) a strojvedoucí po přijetí pokynu vyjádřeného návěstí „Souhlas k odjezdu“ neuvede vlak do pohybu, **nedojde** k nedovolené jízdě vlaku kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu;
- pokud hlavní návěstidlo nedovoluje jízdu vlaku (vlak není vypraven) a strojvedoucí po přijetí pokynu vyjádřeného návěstí „Souhlas k odjezdu“ uvede vlak nedovoleně do pohybu a s vlakem bude nedovoleně pokračovat v jízdě kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu, **dojde ke vzniku MU** (od 1. 1. 2005 k datu vydání této zprávy se událo **80** obdobných MU, viz bod 3.7).

Ve stanicích, v nichž je výprava předmětných vlaků uskutečňována návěstí „Odjezd“ (výpraskou), ústním rozkazem, ústním rozkazem daným telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem, mohou při výpravě nastat níže uvedené situace:

- pokud hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku (včetně PN) a strojvedoucí po výpravě vlaku uvede vlak do pohybu, je vše v pořádku, **nedojde** k nedovolené jízdě kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu;
- pokud hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku (kromě jízdy vlaku na PN) a strojvedoucí, aniž byl vlak vypraven, po přijetí pokynu vyjádřeného návěstí „Souhlas k odjezdu“, nedovoleně uvede vlak do pohybu, **nedojde** k nedovolené jízdě vlaku kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu. I přes pochybení, omyl, strojvedoucího, je jízda vlaku zabezpečena SZZ;
- pokud hlavní návěstidlo dovoluje jízdu vlaku PN a strojvedoucí, aniž by byl vlak vypraven, po přijetí pokynu vyjádřeného návěstí „Souhlas k odjezdu“, nedovoleně uvede vlak do pohybu, **nedojde** k nedovolené jízdě vlaku kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu. I přes pochybení, omyl, strojvedoucího, je jízda vlaku (obsloužením PN výpravčím) zabezpečena jiným způsobem než SZZ;
- pokud hlavní návěstidlo nedovoluje jízdu vlaku a strojvedoucí neuvede vlak do pohybu, je vše v pořádku, **nedojde** k nedovolené jízdě vlaku kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu;
- pokud hlavní návěstidlo nedovoluje jízdu vlaku a strojvedoucí aniž by byl vlak vypraven, po přijetí pokynu vyjádřeného návěstí „Souhlas k odjezdu“ nedovoleně uvede vlak do pohybu a s vlakem bude nedovoleně pokračovat v jízdě kolem hlavního návěstidla zakazujícího jízdu, **dojde ke vzniku MU** (od 1. 1. 2005 k datu vydání této zprávy k takovéto MU nedošlo, viz bod 3.7);
- pokud hlavní návěstidlo nedovoluje jízdu vlaku a strojvedoucí po nedovolené výpravě vlaku (omyl výpravčího) uvede vlak do pohybu a s vlakem bude nedovoleně pokračovat v jízdě kolem hlavního návěstidla, **dojde ke vzniku MU** (od 1. 1. 2005 k datu vydání této zprávy došlo ke **2** obdobným MU, viz bod 3.7);

Z uvedeného vyplývá, že „různorodost“ výpravy vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, nelze označit za příčinu vzniku MU, která se projeví nedovolenou jízdou vlaku kolem hlavního (odjezdového, cestového) návěstidla zakazujícího jízdu. Nedostatkem této „různorodosti“ výpravy vlaku jsou vyšší nároky na odbornou znalost a pozornost nejen strojvedoucích, ale také členů obsluhy vlaku.

Žst. Kunovice-Loučka, včetně přilehlých mezistaničních úseků, není vybavena technickými prostředky zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., v návaznosti na ustanovení čl. 4 vnitřního předpisu SŽDC Dp 17, čl. 2 písm. i) Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. ve smyslu § 22 odst. 2 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil dodržování zavedeného systému bezpečnosti tím, že nepřihlédl k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve vzniklých **65** podobných MU, zjištěné odpovědnosti a k bezpečnostním doporučením DI č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012 a č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012 a od účinnosti 1. změny SŘ žst. Kunovice-Loučka ke dni 9. 12. 2012 v žst. Kunovice-Loučka (nadále obsazené výpravčím) snížil úroveň bezpečnosti drážní dopravy. **Bez jakékoli náhrady odstranil bezpečnostní pojistku** při výpravě vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, kterou byl výpravčí. Převzetí a splnění pokynů vyjádřených návěstmi hlavních (odjezdových) návěstidel při výpravě předmětných vlaků provozovatel dráhy ponechal pouze na jednom lidském činiteli, strojvedoucím, u kterého nelze vyloučit omyl, pochybení. K omylům, pochybením strojvedoucích ve stanicích, kde provozovatel dráhy zavedl výpravu vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru pro výstup a nástup cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně PN), dochází nadále, a to s narůstající tendencí, viz bod 3.7.

SZZ žst. Kunovice-Loučka v souladu s určenými provozními podmínkami a platnými právními předpisy zajišťovalo svojí funkcí bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a dále usnadňovalo řízení drážní dopravy a eliminovalo vliv pochybení (omyl nebo selhání) obsluhujícího lidského činitele, výpravčí žst. Kunovice-Loučka. SZZ žst. Kunovice-Loučka v době vzniku MU jízdu vlaku Os 3915 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 zakazovalo, ale v souladu s platnými právními předpisy a provozními podmínkami, pro které je určeno, žádnými technickými prostředky zabezpečení nedovolené jízdy vlaku Os 3915 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 nezabraňovalo ani na vzniklou situaci výpravčího žst. Kunovice-Loučka neupozorňovalo (s výjimkou optické signalizace obsazení KÚ zapříčiněné jízdou předmětného vlaku).

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 197 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, čl. 23 písm. c), čl. 90 a čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2 a § 35 odst. 1 písm. f) a h) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb. nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy a platné licence a neřídil se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Os 3915 uvedl ve 14.55.07 h vlak Os 3915 do pohybu, aniž by si pohledem neověřil, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 dovoluje jízdu vlaku a nastal čas odjezdu podle jízdního řádu (jehož doba odjezdu byla závazně oznámena veřejnosti na 14.56 h). Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Kunovice-Loučka návěstilo návěst „Stůj“, která byla ze stanoviště strojvedoucího na HDV 842.011-9 viditelná, a strojvedoucí jiný pokyn k uvedení vlaku do pohybu stanovený provozovatelem dráhy neobdržel.

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 120 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D1, čl. 23 písm. c), čl. 90 a čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V2 a § 35 odst. 1 písm. f) a m) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb. nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy a platné licence a neřídil se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Os 3915 v průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 návěst návěstěnou tímto návěstidlem nesledoval, před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil a pokračoval v nedovolené jízdě kolem tohoto návěstidla.

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 4 vnitřního předpisu ČD D 17, čl. 2 písm. i) Přílohy č. 1 k vyhlášce č. 376/2006 Sb. a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. ve smyslu § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb. nezajistil dodržování zavedeného systému bezpečnosti tím, že nepřijal s přihlédnutím k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve vzniklých 70 podobných MU, zjištěné odpovědnosti a na základě bezpečnostních doporučení DI:

- č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, po předchozí MU podobného charakteru ze dne 16. 2. 2009 v žst. Paskov;
- č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, po předchozí MU podobného charakteru ze dne 5. 12. 2011 v žst. Baška;
- č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, po předchozí MU podobného charakteru ze dne 5. 12. 2011 v žst. Praha-Libeň;

žádné vlastní odpovídající (účinné, systémové) opatření k předcházení MU, aby k MU ve stanicích, kde rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, jejichž příčinou vzniku je nedovolené uvedení vlaku s přepravou cestujících do pohybu, nedovolený odjezd vlaku z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících, s následnou nedovolenou jízdou těchto vlaků za hlavní návěstidlo, které návěstí návěst „Stůj“, **nedocházelo**. K podobným MU, a to s narůstající tendencí, dochází i nadále.

V době před vznikem MU nebylo zjištěno nic, co by chování strojvedoucího negativně ovlivnilo. Vzhledem ke sledu událostí před a v době vzniku MU je zřejmé, že strojvedoucí vlaku Os 3915 nejednal s úmyslem vzniku MU. Jeho chování ovlivnila nevědomá chyba nebo sled nevědomých chyb – uvedení vlaku do pohybu, aniž by se pohledem přesvědčil o návěsti hlavního (odjezdového) návěstidla S1 a skutečnosti, že nastal čas odjezdu podle jízdního řádu, pramenících z nepozornosti a nesoustředěnosti vyvolané monotónním výkonem služby strojvedoucího na vlacích zastavujících až na výjimky ve všech stanicích a zastávkách.

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 bylo:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Kunovice-Loučka strojvedoucím vlaku Os 3915.

Přispívající faktor MU byl:

- absence technických prostředků zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího aktivním zásahem do řízení vlaku zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které zakazuje jízdu vlaku.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou MU bylo:

- nevědomé pochybení, omyl strojvedoucího vlaku Os 3915, které se projevilo nedovoleným uvedením vlaku Os 3915 do pohybu, aniž by se strojvedoucí pohledem přesvědčil, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 dovoluje jízdu vlaku a zda nastal čas odjezdu podle jízdního řádu.

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

Příčinami MU způsobenými předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti bylo:

- nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení MU na základě přihlédnutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných MU, zjištěné odpovědnosti a na základě bezpečnostních doporučení DI č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, a č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012;
- snížení úrovně bezpečnosti drážní dopravy v žst. Kunovice-Loučka zavedením uskutečnění výpravy vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla, dovolující jízdu vlaku, odstraněním bezpečnostní pojistky, výpravčího, která nebyla adekvátně nahrazena, přestože na rizika s tím spojená byl DI provozovatel dráhy upozorněn na základě výsledků šetření předchozích MU.

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

Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku MU, 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

Provozovatel dráhy SŽDC, s. o., v souvislosti s MU nepřijal a nevydal žádná opatření.

Dopravce ČD, a. s., v souvislosti s MU nepřijal, vyjma opatření ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., pozastavení odborné způsobilosti strojvedoucímu, posílení preventivní (kontrolní) činnosti a seznámení ostatních zaměstnanců s průběhem, příčinami a následky této MU, žádná další opatření k předcházení MU.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Dražní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje provozovateli dráhy, kategorie celostátní a regionální, **Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci**, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, a č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012:

- na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu. Pro ostatní dráhy celostátní a regionální zpracovat plán a harmonogram postupného zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu;
- na dráhách, kde z dlouhodobého hlediska nebude evropský vlakový zabezpečovač ETCS zaveden, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno nedovolenou jízdou drážního vozidla za hlavní návěstidlo;
- ve stanicích trvale obsazených výpravčím, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní žst. a přilehlých mezistaničních úsecích, neprovádět výpravu vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti;
- do doby plnohodnotné náhrady bezpečnostní pojistky, výpravčího při výpravě vlaku, dále nerozšiřovat počet stanic, ve kterých je výprava vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, uskutečňována návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku.

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných MU, doporučuje dopravci **České dráhy, a. s.**, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“ č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 3. 2010, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, a č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012:

- urychlit práce na zavedení a vybavení DV mobilní částí evropského vlakového zabezpečovače ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná DV plně využívat všech funkcionalit tohoto zabezpečovače;
- upravit jednotné technologické postupy před uvedením vlaku s přepravou cestujících do pohybu, který stojí v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících ve stanici, kde je dovolena výprava vlaku postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku tak, aby zahájení postupu před uvedením vlaku do pohybu **vždy** inicioval strojvedoucí vedoucího DV, a to návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou ústně, návěstní pomůckou nebo technickým zařízením.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení i u jiných provozovatelů dráhy a dopravců v České republice.

V Ostravě dne 28. 11. 2013.

Lumír Kuchyňka v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 3: pohled na konec stojícího vlaku Os 3915 po MU Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 4: pohled na čelo stojícího vlaku Os 3915 po MU Zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 5: pohled na odjezdová návěstidla S1 až S3 na braneckém zhlaví žst. Kunovice-Loučka z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících

Zdroj: DI