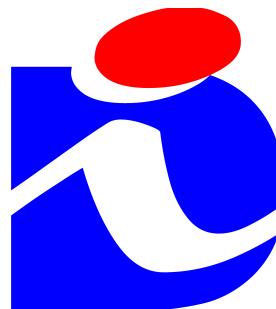


Česká republika
Czech Republic



Drážní inspekce
The Rail Safety Inspection Office

Zpráva o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události

Nedovolená jízda vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1
v železniční stanici Postřelmov

Sobota, 31. srpna 2013

Investigation Report of Railway Accident

Unauthorized movement of long distance passenger train No. 1234 past the main
(departure) signal S1 at Postřelmov station

Saturday, 31st August 2013

č. j.: 6-2617/2013/DI

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

1 SOUHRN



Skupina události: ohrožení.

Vznik události: 31. 8. 2013, 14.18.36 h.

Popis události: nedovolená jízda vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 zakazující jízdu vlaku v železniční stanici Postřelmov s jeho následnou jízdou do řádně postavené jízdni (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714. Touto nedovolenou jízdou vlaku R 1234 byla násilně přestavena výhybka č. 1 a uskutečněna jízda přes železniční přejezd P 6655, který činností světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení včas nevaroval uživatele pozemní komunikace, že se k železničnímu přejezdu blíží vlak.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Zábřeh na Moravě – Bludov (trať 311B), železniční stanice Postřelmov, hlavní (odjezdové) návěstidlo S1, km 4,681.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 1234 a Os 3714).

Následky: Celková škoda 10 306 Kč.

Bezprostřední příčiny:

- nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 železniční stanice Postřelmov osobou řídící drážní vozidlo vlaku R 1234.

Přispívající faktor:

- 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.

Zásadní příčiny:

- nevědomé pochybení, omyl osoby řídící drážní vozidlo vlaku R 1234, které se projevilo:
 - nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 železniční stanice Postřelmov dovoluje jízdu vlaku;
 - upřednostněním manipulace s vozidlovou radiostanicí a sledováním údajů v sešitovém jízdním řádu před pozorováním tratě a návěstí před hnacím drážním vozidlem a jednáním podle zjištěných skutečností.

Příčiny v systému bezpečnosti:

- nepřijetí odpovídajících vlastních opatření provozovatelem dráhy a dopravcem k předcházení mimořádným událostem na základě přihlédnutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných mimořádných událostí, zjištěné odpovědnosti, popřípadě 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, č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012 a č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013;
- snížení úrovně bezpečnosti drážní dopravy v železniční stanici Postřelmov od 15. 3. 2012, provozovatelem dráhy zavedením uskutečňování výpravy vlaků s přepravou cestujících, které 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 Drážní inspekcí provozovatel dráhy opakovaně 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, č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013 a č. j.: 40/2014/DI, ze dne 16. 1. 2014:
 - 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 se neplánuje zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS, 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 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, výpravčího při výpravě vlaku, dále nerozšiřovat počet stanic, ve kterých je výprava vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru nástupiště, uskutečňována návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku.
2. Dopravci České dráhy, a. s., se doporučuje, 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, č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013 a č. j.: 40/2014/DI, ze dne 16. 1. 2014:
- 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 nástupiště ve stanici, kde je povolena výprava vlaku postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti, 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, se zapracováním významného podílu vedoucího obsluhy vlaku na ověření postavení hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu.
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: 31st August 2013, 14.18 (GMT 12.18).
- Occurrence type: long distance passenger train No. 1234 passed a signal at danger (departure signal with the signal “stop”).
- Description: long distance passenger train No. 1234 passed a signal at danger (departure signal S1 showing signal “stop”) at Postřelmov station with subsequent ride to the opposite direction train route for train No. 3714 and driving over the level crossing P 6655, which did not warn of road users that the train is approaching to the level crossing.
- Type of train: long distance passenger train No. 1234.
- Location: Postřelmov station, main (departure) signal S1, km 4,681.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU long distance passenger train No. 1234 and regional passenger train No. 3714).
- Consequences: 0 fatality, 0 injuries;
total damage CZK 10 306,-
- Direct cause: train driver's operational error (he did not respect signal “stop” of main (departure) signal S1 at Postřelmov 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 long distance passenger train No. 1234 without check whether the main (departure) signal S1 allows the movement of long distance passenger train No. 1234;
 - prioritizing of manipulation with radiostation and monitoring of data in the railway guide, before observing of railway track and signals in front of the train and proceeding consistent to the findings.
- Root cause:
- not taking of adequate own measures by infrastructure manager and railway undertaking 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, č. j.: 741/2012/DI, on 25th September 2012, and č. j.: 446/2013/DI, on 13th May 2013;
 - reduction of safety level of the railway transport at Postřelmov station from 15th March 2012 by infrastructure manager, 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 of security policy - the person who is controlling the railway transport (train dispatcher). This person is not appropriately substituted in spite of warning of Rail Safety Inspection Office about risks which are associated 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, č. j.: 446/2013/DI, on 13th May 2013 and č. j.: 40/2014/DI, on 16th January 2014:

- 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 of security policy - the person who is controlling the railway transport (train dispatcher) 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, č. j.: 446/2013/DI, on 13th May 2013 and č. j.: 40/2014/DI, on 16th January 2014:

- 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 with incorporation to share obligation of verification of position of the main signal to signal allowing movement of the train by leader board staff.

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	16
2.1 Mimořádná událost	16
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události	16
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	20
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci	20
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)	21
2.2.4 Použití komunikačních prostředků	22
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti	23
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí	23
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí	23
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody	23
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	23
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku	24
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí	24
2.4 Vnější okolnosti	24
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje	24
3 Záznam o podaných vysvětleních	24
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)	24
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru	24
3.1.2 Jiné osoby	26
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti	26

3.2.1	Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udíleny a prováděny pokyny	26
3.2.2	Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování	26
3.2.3	Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky	26
3.2.4	Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	26
3.3	Právní a jiná úprava	27
3.3.1	Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy	27
3.3.2	Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy	28
3.4	Činnost drážních vozidel a technických zařízení	29
3.4.1	Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	29
3.4.2	Součásti dráhy	32
3.4.3	Komunikační prostředky	33
3.4.4	Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat	34
3.5	Dokumentace o provozním systému	35
3.5.1	Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy	35
3.5.2	Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení	37
3.5.3	Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události	37
3.6	Pracovní, zdravotní a provozní podmínky	38
3.6.1	Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události	38
3.6.2	Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu	38
3.6.3	Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání	39
3.7	Předchozí mimořádné události podobného charakteru	39
4	Analýzy a závěry	41
4.1	Konečný popis mimořádné události	41
4.1.1	Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3	41
4.2	Rozbor	43
4.2.1	Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb	43
4.3	Závěry	46

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	46
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou	46
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti	47
4.4 Doplnující zjištění	47
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách	47
5 Přijatá opatření	49
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata	49
6 Bezpečnostní doporučení	49
7 Přílohy	51

Seznam použitých zkratk a symbolů

AVV	automatické vedení vlaku
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo/vozidla
EDD	elektronická dopravní dokumentace
ETCS	European Train Control System
GPS	globální polohovací systém
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JZB	jednoduchá zkouška brzdy
KO	kolejový obvod
KÚ	kolejový úsek
MU	mimořádná událost v drážní dopravě
OŘ	Oblastní ředitelství
Os	osobní vlak
PJ	Provozní jednotka
PČR	Policie České republiky
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
PN	přivolávací návěst
PP	Provozní pracoviště
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RCP	Regionální centrum provozu
RCVD	Regionální centrum vlakového doprovodu
SJŘ	sešitový jízdní řád
SK	staniční kolej/koleje
SRD	síť radiodispečerská
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace ⁸⁰
TDV	tažené drážní vozidlo / vozidla
TK	traťová kolej
TNŽ	Technická norma železnic
TRS	traťový rádiový systém
TS	traťový souhlas
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚZB	úplná zkouška brzdy
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor

VNPN	system „Výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla“
VZ	vlakový zabezpečovač
ZDD	základní dopravní dokumentace
VRDS	vozidlová rádiová stanice
ZRDS	základnová rádiová stanice
ZZ	zabezpečovací zařízení
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, 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
předpis SŽDC D1	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis, schválený dne 17. 12. 2012, pod č. j.: 55738/2012-OZŘP, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
předpis 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

předpis SŽDC (ČD) Z 11	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., SŽDC (ČD) Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZARÍZENÍ, schválený dne 15. 11. 2000, pod č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 1. 1. 2001, v platném znění
předpis 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. Postřelmov	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., Staniční řád železniční stanice Postřelmov, schválený dne 6. 3. 2012, pod č. j.: 8342/2012-RCP OVA, s účinností od 15. 3. 2012, v platném znění
SŘ žst. Šumperk	vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC, s. o., Staniční řád železniční stanice Šumperk, schválený dne 28. 2. 2012, pod č. j.: 7434/2012-RCP OVA, s účinností od 10. 3. 2012, v platném znění
předpis ČD D2	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy České dráhy, a. s., ČD D2 Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce České dráhy, a. s., schválený dne 15. 2. 2013, pod č. j.: 55466/2013, s účinností od 1. 7. 2013, v platném znění
předpis 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
předpis 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
předpis 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.: 70778/2006, s účinností od 1. 1. 2007, v platném znění

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 31. 8. 2013.

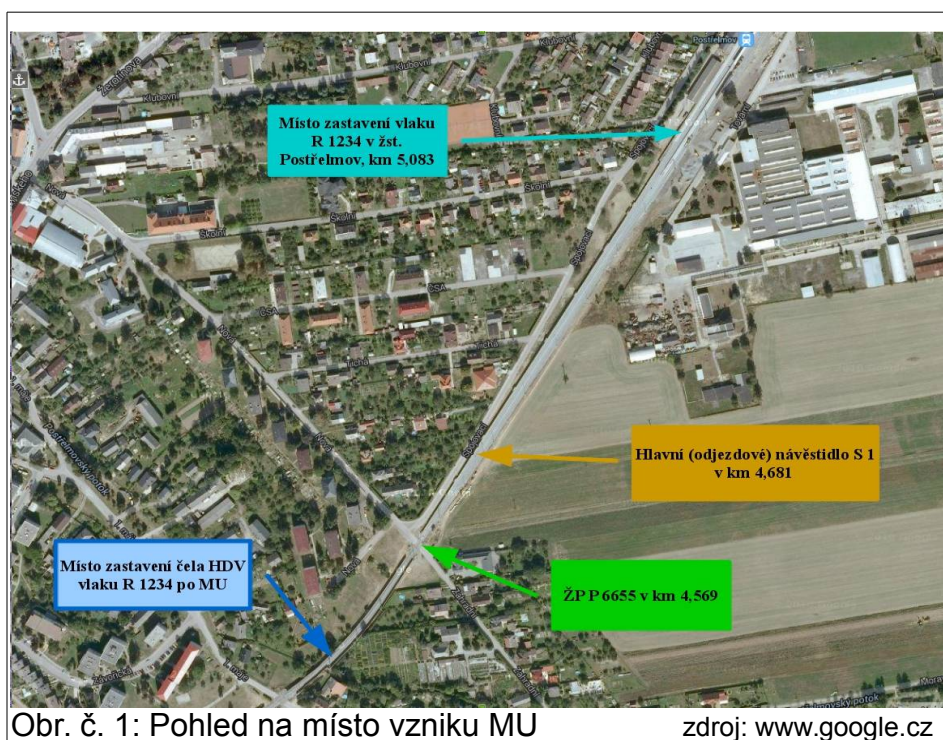
Čas: 14.18.36 h.

Dráha: dráha železniční, kategorie celostátní.

Místo: jednokolejná trať 311B Zábřeh na Moravě – Bludov, elektrifikovaná stejnosměrnou napěťovou soustavou 3 kV, dálkově ovládaná žst. Postřelmov, 1. SK, hlavní (odjezdové) návěstidlo S1, km 4,681.

GPS: 49°54'36.115"N, 16°55'22.648"E.

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



Obr. č. 1: Pohled na místo vzniku MU

zdroj: www.google.cz

Dne 31. 8. 2013 bylo v dálkově ovládané žst. Postřelmov osobou řídící drážní dopravu – traťovým výpravčím (dále jen traťový výpravčí) z JOP nacházejícím se v žst. Šumperk, v souladu s GVD, realizováno křižování vlaků R 1234 a Os 3714. Vlak R 1234 vjel do žst. Postřelmov na SK č. 1 a zastavil v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících (dále také nástupiště). V době, kdy byla traťovým výpravčím v žst. Postřelmov

postavena vlaková cesta pro protijedoucí vlak Os 3714 na SK č. 2 a hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 červeným světlem nadále návěstilo návěst „Stůj“, byly doprovodem vlaku R 1234 zahájeny postupy před odjezdem vlaku. Osoba řídící DV (dále jen strojvedoucí) následně vlak nedovoleně uvedla do pohybu. Strojvedoucí návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 zaregistroval krátce před úrovní tohoto návěstidla. I přes okamžitou reakci strojvedoucího, který ihned zavedl rychločinné brzdění, vlak R 1234 před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov nezastavil. Pokračoval v další jízdě, kde násilně přestavil výhybku č. 1 a projel přes ŽP P 6655. Vlak zastavil na zábřežském záhlaví žst. Postřelmov. Nedovoleným vjetím vlaku R 1234 do postavené jízdni (vlakové) cesty vlaku Os 3714 bylo ovlivněno SZZ žst. Postřelmov, což mělo mj. za následek změnu návěstního znaku hlavního (vjezdového) návěstidla L na návěst „Stůj“. Protijedoucí vlak Os 3714 byl posléze zastaven nouzově příkazem „GENERÁLNÍ STOP“, prostřednictvím ZRDS, vyslaným traťovým výpravčím z řídícího stanoviště v žst. Šumperk. Vlak Os 3714 zastavil na trati čelem ještě před samostatnou předvěstí PŘL vjezdového návěstidla žst. Postřelmov.



Obr. č. 2: Pohled z konce nástupiště žst. Postřelmov

zdroj: DI

Ohledáním infrastruktury dráhy v místě vzniku MU bylo zjištěno:

- přenos stavů a ovládání SZZ žst. Postřelmov byl prováděn DOZ z pracoviště JOP umístěného v DK v žst. Šumperk;
- výhybka č. 1 žst. Postřelmov před vznikem MU umožňovala jízdu DV na/z TK Postřelmov – Zábřeh na Moravě a z/na SK č. 2 žst. Postřelmov, tzn. byla přestavena vedlejším směrem, pro jízdu vlaku Os 3714 z TK Zábřeh na Moravě – Postřelmov proti hrotu doprava na SK č. 2;
- výhybka č. 1 žst. Postřelmov byla násilně přestavena jízdou vlaku R 1234 ze SK č. 1, jízdou DV po hrotu přímým směrem, na TK Postřelmov – Zábřeh na Moravě;
- hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 je nepřenosné, stožárové, třísvětelné návěstidlo typu AŽD 70, situované v km 4,681 vpravo SK č. 1, platné jen pro SK č. 1, platné

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 návěstilo červeným světlem návěst „Stůj“. Optika červeného světla nebyla znečištěna;
- SK č. 1 je vedena v přímém směru;
- viditelnost návěstí odjezdového návěstidla S1 ze stojícího vedoucího DV je větší než 100 m a není přerušena pohyblivými či pevnými překážkami. Návěsti jsou viditelné již od úrovně vjezdového návěstidla S na bludovském zhlaví, situovaného v km 5,641 vpravo traťové koleje Bludov – Postřelmov, tzn. i z prostoru nástupiště v žst. Postřelmov, a není přerušena pohyblivými či pevnými překážkami;
- vlak R 1234 uskutečnil jízdu přes ŽP P 6655 v km 4,569 zabezpečený PZS;
- vzdálenost mezi koncem jednostranného úrovnového nástupiště u SK č. 1 a úrovní odjezdového návěstidla S1 je 387 m;
- SZZ v době vzniku MU vykazovalo správnou činnost, porucha nebyla zjištěna. Porucha SZZ ani TZZ nebyla evidována ani v knize „Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“;
- TRS byl funkční, bez závad.

Ohledáním DV vlaku R 1234 bylo zjištěno:

- čelo vlaku se v konečném postavení po vzniku MU nacházelo v km 4,400 v pokračování SK č. 1 na zábrěžském zhlaví žst. Postřelmov, a to 281 m za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 a 179 m za hrotem výhybky č. 1;
- vlak byl tažen HDV 91 54 7 362 122-4 (dále jen HDV 362.122-4). Jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy. HDV bylo obsazeno pouze strojvedoucím;
- lokomotivní souprava TRS VS47, spolu s adaptérem XX48, byly funkční, bez závad;
- k vykolejení ani poškození DV nedošlo.

Ohledáním DV vlaku Os 3714 bylo zjištěno:

- čelo vlaku se v konečném postavení po vzniku MU nacházelo v km 3,318 TK Zábřeh na Moravě – Postřelmov, tj. 302 m před úrovní samostatné předvěsti PŘL hlavního (vjezdového) návěstidla L žst. Postřelmov;
- vlak byl tažen HDV 91 54 7 163 075-5 (dále jen HDV 163.075-5). Jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy. HDV bylo obsazeno pouze strojvedoucím;
- lokomotivní souprava TRS VS67, spolu s adaptérem XX48, byly funkční, bez závad;
- k vykolejení ani poškození DV nedošlo.

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

IZS nebyl aktivován.

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. 9. 2013, 11.44.34 h.

Způsob ohlášení: telefonickým předáním dne 31. 8. 2013 ve 14.35.12 h, jen jako nedovolená jízda vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov. Oznámení nebylo úplné, neobsahovalo stručný popis MU – informace o násilném přestavení výhybky č. 1 vlakem R 1234, o vjezdu vlaku R 1234 do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714 a o nouzovém zastavení vlaku Os 3714 příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ i přesto, že tyto informace byly provozovateli dráhy a dopravci známy.

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

Souhlas DI s uvolněním dráhy: DI dne 31. 8. 2013, ve 14.37 h (tj. 18.24 min. po vzniku MU) souhlas s uvolněním dráhy dala, ale tento souhlas byl platný pouze pro původní telefonicky předané oznámení vzniku MU, resp. vázal se k oznámeným skutečnostem.

Oznámení MU za provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.) a dopravce (ČD, a. s.) nebylo 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: 2. 9. 2013 na základě poznatků v průběhu dozorování MU.

Složení VI DI na místě MU: vzhledem k neúplnému oznámení stručného popisu MU, což je jedno z kritérií pro rozhodování DI o zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě, nebyla DI na místě MU přítomna.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

Protože provozovatel dráhy (SŽDC, s. o.) a dopravce (ČD, a. s.) neoznámili DI neprodleně úplný stručný popis MU, resp. zásadní skutečnosti pro rozhodování DI o zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě, nebyl žádný VI DI na místě MU přítomen. Z tohoto důvodu neměla DI možnost mj. provést ohledání místa MU a nemohla ani vydat na MU zúčastněnému provozovateli dráhy a dopravci souhlas s uvolněním dráhy, tzn. souhlas k zahájení odklizovacích prací.

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 a z dožádané 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 R 1234, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Brno;
- vlakvedoucí vlaku R 1234, zaměstnanec ČD, a. s., RCVD Olomouc;
- strojvedoucí vlaku Os 3714, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc.

Provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.):

- traťový výpravčí žst. Šumperk, zaměstnanec SŽDC, s. o., OŘ Olomouc.

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

Vlak:	R 1234		Sestava vlaku:	Vlastník:
Délka vlaku (m):	66	HDV:	362.122-4	ČD, a. s.
Počet náprav:	12	TDV:	50 54 29 41 341-1	ČD, a. s.
Hmotnost (t):	176	TDV:	50 54 20 41 381-5	ČD, a. s.
Požadovaná brzdící %:	90			
Skutečná brzdící %:	90			
Chybějící brzdící %:	0			
Stanovená rychlost vlaku km·h ⁻¹ :	100			
Způsob brzdění:	I.			
Brzdy v poloze:	R			

Vlak:	Os 3714	Sestava vlaku:	Vlastník:	
Délka vlaku (m):	91	HDV:	163.075-5	ČD, a. s.
Počet náprav:	16	TDV:	50 54 21 08 316-1	ČD, a. s.
Hmotnost (t):	212	TDV:	50 54 20 19 317-7	ČD, a. s.
Požadovaná brzdící %:	92	TDV:	50 54 21 08 342-7	ČD, a. s.
Skutečná brzdící %:	93			
Chybějící brzdící %:	0			
Stanovená rychlost vlaku km·h ⁻¹ :	100			
Způsob brzdění:	I.			
Brzdy v poloze:	R			

Pozn. k vlaku R 1234:

Výchozí stanicí vlaku R 1234 byla žst. Šumperk, cílovou žst. Zábřeh na Moravě. 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.

Pozn. k vlaku Os 3714:

Výchozí stanicí vlaku Os 3714 byla žst. Nezamyslice, cílovou žst. Šumperk. 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. Postřelmov se nachází na jednokolejně celostátní dráze Zábřeh na Moravě – Bludov. Dráha je elektrifikovaná stejnosměrným napětovým systémem 3kV. Žst. Postřelmov je vybavena SZZ elektronickým 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, typu ESA 11, s kolejovými obvody a s integrovaným TZZ pro traťový úsek Postřelmov – Bludov. Informace o návěstech hlavních návěstidel nejsou na vedoucí DV v obvodu žst. Postřelmov a přilehlých traťových úsecích Bludov – Postřelmov a Postřelmov – Zábřeh na Moravě přenášeny. Veškerý přenos stavů a ovládání SZZ žst. Postřelmov je prováděn z pracoviště JOP umístěného v DK v řídicí stanici Bludov, respektive při DOZ v žst. Šumperk.

Hlavní (vjezdové) návěstidlo S žst. Postřelmov je situované v km 5,641 vpravo TK Bludov – Postřelmov. Návěstidlo je pětisvětelné, stožárové, typu AŽD 70. Návěstidlem S jsou řízeny jízdy vlaků a PMD do žst. Postřelmov od žst. Bludov.

Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov je situované v km 4,681 vpravo přímo u SK č. 1. Návěstidlo je třísvětelné, stožárové, typu AŽD 70. Návěstidlem jsou řízeny jízdy vlaků ze SK č. 1 ze žst. Postřelmov a jízdy posunů ze SK č. 1 ve směru do žst. Zábřeh na Moravě.

Hlavní (vjezdové) návěstidlo L žst. Postřelmov je situované v km 4,330 vpravo TK Postřelmov – Zábřeh na Moravě. Návěstidlo je pětisvětelné, stožárové, typu AŽD 70. Návěstidlem L jsou řízeny jízdy vlaků a PMD do žst. Postřelmov od žst. Zábřeh na Moravě.

Samostatná světelná předvěst PŘL žst. Postřelmov je situována v km 3,620 vpravo TK Zábřeh na Moravě – Postřelmov. Návěstidlo je dvousvětelné, stožárové. Předvěst PŘL je závislá na hlavním (vjezdovém) návěstidle L žst. Postřelmov.

TK mezi žst. Bludov a žst. Postřelmov a dále SK bludovského záhlaví a zhlaví, SK č. 1, SK zábřežského zhlaví a záhlaví žst. Postřelmov je ve směru jízdy vlaku R 1234 od km 6,350, tj. 709 m před hlavním (vjezdovým) návěstidlem S žst. Postřelmov, do km 4,552, tj. 89 m za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov, vedena v přímé koleji. Od km 4,552 do km 4,400 (místo zastavení vlaku R 1234 po vzniku MU) je SK vedena v pravém oblouku s přechodnicemi o poloměru $R = 175$ m, s převýšením $D = 75$ mm. V žst. Postřelmov je pro objízdnu SK č. 2 na bludovském zhlaví v km 5,353 vložena výhybka č. 3, mající tvar JS49 1:9-00, a na zábřežském zhlaví v km 4,579 výhybka č. 1, mající tvar JS49 1:14-760. Výhybka č. 1 je ústředně přestavovaná, opatřená elektromotorickým přestavníkem EP 600, je vložena

102 m za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 a 249 m před hlavním (vjezdovým) návěstidlem L. SK č. 1 a SK č. 2 v žst. Postřelmov jsou ve sklonu 0‰ (vodorovném sklonu). Železniční svršek je ve SK č. 1 a SK č. 2 a přilehlých TK tvořen kolejnicemi tvaru S49 s pružným upevněním na příčných betonových podporách B91S.

Na zábřežském záhlaví žst. Postřelmov se v km 4,569, tj. ve směru jízdy vlaku R 1234, 112 m za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 a 10 m za výhybkou č. 1, nachází jednokolejný ŽP P 6655 zabezpečený PZS bez závor. ŽP umožňuje křížení dráhy v úrovni kolejí s místní komunikací, ulicí Zahradní, v obci Postřelmov, pod úhlem 90 °. Délka ŽP je 8 m, volná šířka komunikace je 5,4 m, výstražné kříže jsou spolu s výstražníky PZS umístěny po obou stranách ŽP vpravo pozemní komunikace na společném sloupku ve vzdálenosti 4 m od osy koleje. Povrch přejezdové vozovky je pryžové konstrukce STRAIL na betonových pražcích.

Na zábřežském záhlaví se dále v km 4,355, tj. ve směru jízdy vlaku R 1234 ve vzdálenosti 326 m za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 a 224 m za výhybkou č. 1, nachází jednokolejný ŽP P 6654 zabezpečený PZS bez závor. ŽP umožňuje křížení dráhy v úrovni kolejí s místní komunikací, ulicí 1. máje / Vyhnálovská, v obci Postřelmov, pod úhlem křížení 70 °.

V žst. Postřelmov jsou pro jízdu vlaků určeny SK č. 1, o délce 607 m, a SK č. 2, o délce 575 m. Pro výstup a nástup cestujících jsou určena jednostranná nástupiště č. 1 o délce 140 m, situované ve směru jízdy vlaku R 1234 vpravo SK č. 1, a nástupiště č. 2 o délce 140 m. Nástupiště jsou typu L. Přístup na nástupiště č. 1 je zajištěn rampou v prostoru před výpravní budovou, přístup na nástupiště u SK č. 2 je zajištěn bezbariérovým podchodem v km 5,230 přímo od výpravní budovy.

Jednokolejný mezistaniční úsek Postřelmov – Zábřeh na Moravě je vybaven TZZ 3. kategorie s automatickým hradlem AH 88A a oddílovými návěstidly Lo, situovaným v km 1,153 pro směr Zábřeh na Moravě – Postřelmov a So v km 1,848 pro směr Postřelmov – Zábřeh na Moravě. Jednokolejný mezistaniční úsek Bludov – Postřelmov je vybaven obousměrným TZZ, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typu automatické hradlo AH 88A bez oddílových návěstidel.

Traťový úsek Šumperk – Zábřeh na Moravě je pokryt „Vf“ signálem SRD prostřednictvím TRS, zapojeného ve stuhové síti, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhy č. 21 s kmitočtem 157,450 MHz spojení mezi dispečerem a strojvedoucím vedoucího HDV vlaku v celé síti a výpravčími žst. příslušného úseku a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS, vždy v obvodu dosahu ZRDS, kterou ovládá výpravčí. Ostrůvky sítě SRD tvoří ZRDS umístěné v jednotlivých žst. Pokyn o změně kanálové skupiny je strojvedoucím dán návěstidlem rádiovník s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“.

Traťová rychlost je ve směru jízdy vlaku R 1234 v žst. Postřelmov do km 4,549, dle dokumentace provozovatele dráhy obsažené v TTP 311B, stanovena na $v = 100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ a dále na $v = 90 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$.

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 vlaků a k ohlášení vzniku MU, a to ve:

- 14.18.44 h prostřednictvím ZRDS TRS vyslán traťovým výpravčím z řídicího stanoviště v žst. Šumperk příkaz „GENERÁLNÍ STOP“;

- 14.19.29 h prostřednictvím ZRDS TRS adresným voláním traťový výpravčí z řídicího stanoviště v žst. Šumperk kontaktoval strojvedoucího vlaku R 1234, kterému oznámil vznik MU a zakázal jakoukoli manipulaci s vlakem R 1234;
- 14.29.12 h volal vlakvedoucí vlaku Os 3714 traťovému výpravčímu žst. Šumperk, který ho informoval o vzniku MU a domlouval s ním další postup.

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

- 14.18.44 h vyslal traťový výpravčí žst. Šumperk prostřednictvím ZRDS příkaz „GENERÁLNÍ STOP“;
- 14.20.13 h prostřednictvím služebního telefonu, v souladu s ohlašovacím rozvrhem provozovatele dráhy, traťový výpravčí z řídicího stanoviště v žst. Šumperk ohlásil vznik MU;
- 14.35.12 h oznámen vznik MU osobou odborně způsobilou ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU (dále jen pověřená osoba) provozovatele dráhy a dopravce na COP DI bez udání následků MU podle ustanovení § 8 odst. 2 vyhlášky č. 376/2006 Sb.;
- 14.37 h na základě telefonicky oznámených neúplných skutečností, viz bod 2.1.3 této zprávy, udělen DI souhlas se zahájením odklizovacích prací a uvolněním dráhy;
- 15.20 h zahájeno ohledání místa vzniku MU pověřenou osobou provozovatele dráhy a dopravce;
- 16.33 h obnoven provoz.

Ohledání místa vzniku MU bylo provedeno bez účasti DI, viz bod 2.1.3 této zprávy.

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

Vzhledem k charakteru a následkům MU nebyly složky IZS aktivovány.

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

Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku škoda nevznikla.

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

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

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: denní doba, jasno, + 22 °C, 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

- traťový výpravčí v žst. Šumperk – ze Zápisu se zaměstnancem, vyhotoveném provozovatelem dráhy, mj. vyplývá:
 - po obdržení předvídaného odjezdu vlaku R 1234 od dispozičního výpravčího žst. Šumperk a vlaku Os 3714 od dispečera CDP Přerov postavil normální obsluhou ZZ vlakovou cestu pro vlak R 1234 v žst. Bludov – průjezd po SK č. 1 a v žst. Postřelmov vjezd na SK č. 1 a pro protijedoucí vlak Os 3714 vjezd na SK č. 2 žst. Postřelmov;
 - po vjezdu vlaku R 1234 na SK č. 1 žst. Postřelmov, kdy vlak Os 3714 byl ještě na trati mezi žst. Zábřeh na Moravě a Postřelmov, normální obsluhou ZZ postavil pokračování vlakové cesty pro vlak Os 3714 ze SK č. 2 žst. Postřelmov na TK Postřelmov – Bludov;
 - krátce nato uslyšel varovný signál ZZ oznamující ztrátu šuntu a rozřez výhybky. Pohledem na monitor zjistil rozřez výhybky č. 1 v žst. Postřelmov a nedovolenou jízdu vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov do vlakové cesty protijedoucího vlaku Os 3714;
 - na vzniklou situaci reagoval obsluhou ZRDS TRS a vysláním příkazu „GENERÁLNÍ STOP“;
- strojvedoucí vlaku R 1234 – ze Zápisů se zaměstnancem, vyhotoveném dopravcem a Podání vysvětlení, vyhotoveném DI, mj. vyplývá:
 - vjezd vlaku R 1234 byl do žst. Postřelmov dovolen návěstí „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S žst. Postřelmov;
 - s vlakem R 1234 zastavil na SK č. 1 u nástupiště č. 1;
 - po zastavení, vzhledem ke silnému slunečnímu svitu, seřizoval intenzitu

- osvětlení monitoru radiostanice a následně pohledem z pravého bočního okna kabiny strojvedoucího sledoval výstup a nástup cestujících;
- v čase odjezdu vlaku pohlédl na hlavní (odjezdové) návěstidlo S1, proti svitu slunce, nabyt přesvědčení, že hlavním (odjezdovým) návěstidlem je návěstěna návěst „Volno“. Proto se následně podíval směrem k vlakvedoucímu, který po navázání očního kontaktu dal návěst „Souhlas k odjezdu“;
 - po obdržení návěsti „Souhlas k odjezdu“, aniž by se opětovně přesvědčil o návěsti návěstěné hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1, uvedl vlak do pohybu;
 - v průběhu jízdy po SK č. 1 žst. Postřelmov k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 se věnoval přepínání VRDS do režimu simplex, kanálové skupiny 32 a sledoval údaje v SJŘ. Trať, SK č. 1 a návěst návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nesledoval;
 - krátce před úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 pohledem zjistil, že tímto návěstidlem je návěstěna návěst „Stůj“. Na základě svého zjištění ihned zavedl rychločinné brzdění;
 - v průběhu rychločinného brzdění zjistil zaúčinkování mobilní části vlakového zabezpečovače, účinkem VRDS TRS, dáním příkazu „GENERÁLNÍ STOP“;
 - po zastavení vlaku byl traťovým výpravčím informován o vzniku MU;
 - před a v průběhu směny neregistroval žádné mimořádnosti týkající se výkonu služby, ničím nebyl rozrušen. Na směnu nastoupil odpočatý;
- vlakvedoucí vlaku R 1234 – ze Zápisu se zaměstnancem, vyhotoveném dopravcem, mj. vyplývá:
 - po vyklonění se strojvedoucího vlaku R 1234 z pravého bočního okna stanoviště strojvedoucího dal strojvedoucímu návěst pro výpravu vlaku „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;
 - v době dávání návěsti „Souhlas k odjezdu“ viděl návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov. Domníval se, že strojvedoucí na pokyn traťového výpravčího s vlakem popojede blíže k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1, pro urychlení opuštění žst. Postřelmov po změně návěsti tohoto návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku;
 - strojvedoucí vlaku Os 3714 – ze Zápisů se zaměstnancem, vyhotoveném dopravcem, mj. vyplývá:
 - po odjezdu ze zastávky Zábřeh na Moravě zastávka byl vlak Os 3714 nouzově zastaven zaúčinkováním mobilní částí vlakového zabezpečovače, po přijetí příkazu „GENERÁLNÍ STOP“;
 - po nouzovém zastavení vlaku na trati byl prostřednictvím služebního mobilního telefonu informován traťovým výpravčím z žst. Šumperk o vzniku MU;
 - změnu návěsti návěstěných předvěstí PŘL vjezdového návěstidla žst. Postřelmov, z návěsti „Volno“ na návěst „Výstraha“, z důvodu velké vzdálenosti nezaregistroval.

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 udíleny 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 MU byly zjištěny nedostatky, viz bod 3.5.1, 3.7, 4.2.1 a 4.4.1 této zprávy.

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 nebyly zjištěny závady.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Zábřeh na Moravě – Bludov, 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, Zábřeh na Moravě – Bludov, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 11000, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 5. 2008, č. j.: 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č.: ÚP/2008/9002, v platném znění.

Provozovatel dráhy byl držitelem Osvědčení provozovatele dráhy, vydaného DÚ dne 30. 6. 2008, č. j.: 3-4274/07-DÚ/Pd, ev. č. OSPD/2008/007, v platném znění, s platností do 29. 6. 2013.

Dopravcem vlaků R 1234 a Os 3714 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 dopravcem ČD, a. s., 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 uvedeno:
„Dopravce je povinen se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy,“;
- § 35 odst. 1 písm. f) vyhlášky č. 173/1995 Sb., 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 mj. 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. 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“;
- § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kde je mj. uvedeno:
„Světelné přejezdové zabezpečovací zařízení musí varovat uživatele pozemní komunikace s dostatečným časovým předstihem, že se k přejezdu blíží vlak nebo drážní vozidlo, červeným přerušovaným světlem a přerušovaným zvukovým signálem. ...“;
- § 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 Dražní 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 a technické normy:

- čl. 307 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Při provozování dráhy se používají pokyny. ...“;
- čl. 308 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je uvedeno:
„Pod pojmem pokyn se rozumí rozkaz, příkaz, hlášení, popř. informace daná ústně, písemně, telekomunikačním zařízením, zabezpečovacím zařízením, technickým zařízením, návěstí, nápisem nebo nátěrem.“;
- čl. 747 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje strojvedoucímu jízdu vlaku. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem. ... Vzdálenost 10 m před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení.“;
- čl. 1232 vnitřního předpisu provozovatele dráhy SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Návěst Přepněte kanálovou skupinu přikazuje přepnout vlakový rádiový systém na stanovenou kanálovou skupinu. ... Černé písmeno „S“ na radiovníku před (nad) číslem kanálové skupiny vyjadřuje simplexní provoz.“;
- čl. 2977 vnitřního předpisu SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku (včetně PN) dává výpravčí strojvedoucímu rozkaz k odjezdu ... vlaku. ...“;
- čl. 2979 písm. b) vnitřního předpisu SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
*„Ve stanicích, kde je povolena výprava vlaků návěstí hlavního návěstidla, se dále postupuje podle těchto ustanovení:
b) vidí-li ... strojvedoucí, že nejbližší hlavní návěstidlo dovoluje odjezd vlaku (nebo tuto skutečnost zjistil z návěstí předchozího hlavního návěstidla, ... nebo dotazem u výpravčího), uvede po provedení dopravcem předepsaných úkonů vlak do pohybu“;*
- čl. 3925 vnitřního předpisu SŽDC D1, kde je mj. uvedeno:
„Ve stanici za odjezdu ... vlaku pozoruje strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná.“;
- čl. 4 vnitřního předpisu SŽDC Dp 17 (prozatímní), kde je mj. 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. 48 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z 11, kde je mj. uvedeno:
„... Spojení strojvedoucích s účastníkem mimo TRS je možné navázat na určených simpexních kmitočtech jen se souhlasem výpravčího v jehož obvodu se vozidlová rádiová stanice nachází. ...“;
- čl. 243 vnitřního předpisu ČD D2, kde je mj. uvedeno:
„Jsou-li splněny všechny podmínky pro odjezd vlaku podle předpisu SŽDC D1, zachová se při odjezdu vlaku s přepravou cestujících z prostoru pro výstup a nástup postup uvedený v následujících ustanoveních. ...“;
- čl. 244 písm. e) vnitřního předpisu ČD D2, kde je mj. uvedeno:
„po obdržení návěsti Souhlas k odjezdu strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla uzavře centrálně uzavírané dveře (je-li souprava jimi vybavena) a uvede vlak do pohybu.“;
- čl. 23 písm. c) vnitřního předpisu ČD V 2, kde je uvedeno:
„Lokomotivní četa je zejména povinna pozorovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi.“;
- čl. 90 vnitřního předpisu ČD V 2, kde je mj. 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 (prozatímní), kde je mj. 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. ...“;
- čl. 5.1.1.4 ČSN 34 2650 ed. 2, kde je mj. uvedeno:
„Výstraha musí být zahájena tak, aby i nejdelší a nejpomalejší uživatel pozemní komunikace, který je při spuštění výstrahy 1 m před výstražníkem (...), minul závoru za přejezdem, než se její břevno začne sklápět (nebo hranici nebezpečného pásma, není-li v jízdním pruhu za přejezdem závoru). ...“.

3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Elektrické obvody SZZ žst. Postřelmov, typu ESA 11, s kolejovými obvody a s integrovaným TZZ 3. kategorie pro traťový úsek Postřelmov – Bludov a Postřelmov – Zábřeh na Moravě, plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy. Usnadňuje řízení drážní dopravy a eliminuje vliv pochybení (omyl nebo selhání) obsluhujícího lidského činitele, výpravčího. V žst. Postřelmov jsou vpravo přímo u dopravních kolejí umístěna světelná návěstidla, typu AŽD 70, s rychlostní návěstní soustavou. V případě dovolení jízdy vlaku stanovují rychlost. Informace o návěstech hlavních návěstidel nejsou na vedoucí DV v obvodu žst. Postřelmov a přilehlých traťových úsecích Bludov – Postřelmov a Postřelmov – Zábřeh na Moravě přenášeny. SZZ umožňuje stavění zabezpečených vlakových a posunových cest.

Žst. Postřelmov není obsazena výpravčím, který by organizoval a řídil drážní dopravu v obvodu žst. Postřelmov. SZZ žst. Postřelmov bylo v době vzniku MU dálkově ovládáno traťovým výpravčím z JOP SZZ žst. Šumperk. To je umístěné ve výpravní budově žst. Šumperk. SZZ žst. Šumperk je SZZ 3. kategorie, typu ESA 11, umožňující dálkové ovládání SZZ žst. Bludov a žst. Postřelmov. SZZ žst. Šumperk je vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat o činnosti a obsluze SZZ a TZZ.

SZZ žst. Postřelmov mělo v době vzniku MU platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1533/09-E.41, vydaný DÚ dne 5. 10. 2009, s platností prodlouženou na dobu neurčitou. Aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího neumožňuje.

SZZ žst. Šumperk mělo v době vzniku MU platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1219/04-E.41, vydaný DÚ dne 13. 4. 2004, s platností prodlouženou na dobu neurčitou. Aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího neumožňuje.

V obvodu žst. Postřelmov, na zábřežském záhlaví, se v úrovni kolejí dráha kříží s pozemními komunikacemi, a to v:

- km 4,569, ŽP P 6655. Toto křížení je zabezpečené PZS 3SBI s úplnými závislostmi, typu AŽD PZZ-EA, bez závorových břeven. PZZ mělo v době vzniku MU platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1521/09-E.41, vydaný DÚ dne 1. 10. 2009, s platností na dobu neurčitou;
- km 4,355, ŽP P 6654. Toto křížení je zabezpečené PZS 3SBI s úplnými závislostmi, typu AŽD PZZ-EA, bez závorových břeven. PZZ mělo v době vzniku MU platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1522/09-E.41, vydaný DÚ dne 1. 10. 2009, s platností na dobu neurčitou.

PZS ŽP jsou ovládány automaticky ovládacími prvky závislými na jízdě DV, resp. od povolení jízdy návazným SZZ žst. Postřelmov. Ve smyslu § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb. a čl. 5.1.1.4 ČSN 34 2650 ed. 2 musí být nejdelší a nejpomalejší uživatel pozemní komunikace (silniční vozidlo o délce 22 m, jedoucí rychlostí 5 km·h⁻¹ nebo cyklista nebo chodec) činností PZS ŽP P 6655 v km 4,569 varován minimálně po dobu 22 s (vyklizovací doba), že se k ŽP blíží vlak nebo DV. V případě ŽP P 6654 v km 4,355 musí být nejdelší a nejpomalejší uživatel pozemní komunikace činností PZS varován minimálně po dobu 24 s.

Mezistaniční úsek Postřelmov – Zábřeh na Moravě je vybaven TZZ 3. kategorie s automatickým hradlem AH 88A a oddílovými návěstidly Lo, situovaným v km 1,153 pro směr Zábřeh na Moravě – Postřelmov a So v km 1,848 pro směr Postřelmov – Zábřeh na Moravě.

TZZ mělo v době vzniku MU platný Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení, ev. č.: PZ 1531/09-E.41, vydaný DÚ dne 5. 10. 2009, s platností prodlouženou na dobu neurčitou. Aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího neumožňuje.

Žst. Postřelmov, včetně přilehlých traťových úseků, není vybavena:

- 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).

Výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru nástupiště žst. Postřelmov, byla v době vzniku MU prováděna ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy, obsažených v čl. 2979 a 3925 vnitřního předpisu SŽDC D1. Dle těchto postupů rozkaz k odjezdu vlaku dává traťový výpravčí strojvedoucímu vedoucího DV návěstí dovolující jízdu vlaku, včetně PN, návěstěnou hlavním (cestovým, odjezdovým) návěstidlem. **Tento způsob výpravy vlaku byl v žst. Postřelmov provozovatelem dráhy zaveden na základě SŘ žst. Postřelmov, účinného od 15. 3. 2012.**

Ve stanicích, kde byla provozovatelem dráhy povolena výprava vlaků návěstí dovolující jízdu vlaku, včetně PN, návěstěnou hlavním (cestovým, odjezdovým) návěstidlem, tj. i v žst. Postřelmov, a strojvedoucí vedoucího DV z místa zastavení vidí návěstí návěstěnou tímto návěstidlem, se před odjezdem vlaku s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru nástupiště, doprovod vlaku řídí následujícími postupy:

- dle čl. 257 předpisu ČD D2 „*Před odjezdem vlaku s přepravou cestujících je člen doprovodu vlaku povinen nejpozději v době, kdy je dávana návěst Výzva k pohotovosti, vyzvat cestující, aby ukončili výstup a nástup do vlaku.*“;
- dle čl. 475 předpisu ČD KC 1 „*V případě, že cestující nereagují na výzvu k ukončení nástupu, je zaměstnanec obsluhy vlaku povinen upozornit cestující na plánovaný odjezd návěstí 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 návěstí 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. 244 písm. a) předpisu ČD D2 „*strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla dá v případě potřeby nejdříve v čase pravidelného odjezdu návěst „Výzva k pohotovosti“.* Členové obsluhy vlaku mohou v případě potřeby návěst, „Výzva k pohotovosti“ návěstí píšťalkou dát, případně tuto návěst opakovat“;
- dle čl. 245 předpisu ČD D2, „*návěst „Souhlas k odjezdu“ musí člen obsluhy vlaku nejbližší strojvedoucímu dávat z takového místa, aby strojvedoucí vedoucího hnacího vozidla mohl tuto návěst zpozorovat. Tuto návěst přestane dávat, jakmile strojvedoucí potvrdí její příjem nebo začne podle ní jednat*“;
- dle čl. 261 předpisu ČD D2 vždy těsně před odjezdem vlaku zkontroluje strojvedoucí pohledem situaci na nástupišti a podél soupravy v rozsahu, kam může ze svého stanoviště strojvedoucího dohlédnout;
- dle čl. 2979 písm. b) a čl. 3925 vnitřního předpisu SŽDC D1, vidí-li strojvedoucí, že návěst návěstěnou nejbližším hlavním návěstidlem dovoluje jízdu vlaku, uvede vlak do pohybu. Za odjezdu vlaku pak pozoruje, zda příslušná návěstidla dovolují jeho jízdu a je-li odjezdová kolej volná.

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 obsluhy**

vlaku před uvedením vlaku do pohybu, tj. i dávání návěstí „Pohotovi k odjezdu“ a „Souhlas k odjezdu“, **byl prováděn bez ohledu na skutečnost, zda:**

- dle čl. 244 písm. b) předpisu ČD D2 „*po výstupu a nástupu cestujících a uzavření dveří dávají členové obsluhy vlaku postupně od konce vlaku směrem k vedoucímu hnacímu vozidlu návěst „Pohotovi k odjezdu“. Poté dá člen obsluhy vlaku nejbližší ke strojvedoucímu návěst „Souhlas k odjezdu“*“;
- **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 nástupiště, bez ohledu na další možný nástup cestujících;**
- **zahájení postupu inicioval strojvedoucí vedoucího DV.**

Dle těchto postupů dopravce **nemusí dání návěstí „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. 2979 písm. b), čl. 3925 předpisu SŽDC D1 a čl. 244 písm. a) předpisu ČD D2 odpovídá za to, že vlak z žst. neodjede před časem odjezdu podle jízdního řádu. Nevyčkáním obsluhy vlaku na dání návěstí „Výzva k pohotovosti“ strojvedoucím a dáváním návěstí „Souhlas k odjezdu“ obsluhou vlaku však může být strojvedoucí uveden v omyl, že jsou splněny všechny podmínky pro odjezd vlaku, a to včetně návěstí dovolující jízdu vlaku návěstěnou hlavním návěstidlem. Jeho omyl se pak projeví chybou, mající za následek nedovolené uvedení vlaku do pohybu, nedovolený odjezd z prostoru nástupiště v situaci, kdy návěst návěstěna hlavním návěstidlem jízdu vlaku nedovoluje, viz bod 6 Bezpečnostní doporučení této zprávy.

3.4.2 Součásti dráhy

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

Z dat zaznamenaných záznamovým zařízením technologického počítače TPC4 žst. Šumperk, mj. vyplývá, že v:

- 14.05.02 h traťový výpravčí normální obsluhou ZZ postavil jízdní (vlakovou) cestu pro vlak R 1234 od hlavního (vjezdového) návěstidla S žst. Postřelmov na SK č. 1. Jízda vlaku byla povolena návěstí „Výstraha“;
- 14.05.17 h traťový výpravčí normální obsluhou ZZ postavil jízdní (vlakovou) cestu pro vlak Os 3714 od hlavního (vjezdového) návěstidla L na SK č. 2. Jízda vlaku byla povolena návěstí „Rychlost 40 km/h a výstraha“;
- 14.06.32 h změna směru traťového souhlasu traťového úseku Postřelmov – Zábřeh na Moravě. TS udělen pro jízdu DV (vlaku Os 3714) ve směru Zábřeh na Moravě – Postřelmov;
- 14.16.01 h vlakem R 1234 obsazen KO za hlavním (vjezdovým) návěstidlem S žst. Postřelmov;

- 14.16.02 h následkem jízdy vlaku R 1234 za hlavní (vjezdové) návěstidlo S se změnila návěst „Výstraha“ návěstěná hlavním (vjezdovým) návěstidlem na návěst „Stůj“;
- 14.16.25 h vlak R 1234 vjel na SK č. 1;
- 14.16.57 h traťový výpravčí normální obsluhou ZZ postavil jízdní (vlakovou) cestu pro vlak Os 3714 od hlavního (odjezdového) návěstidla L2, ze SK č. 2 žst. Postřelmov na TK Bludov – Postřelmov. Jízda vlaku byla povolena návěstí „Rychlost 40 km/h a volno“;
- 14.16.59 h změnu návěstního znaku návěstěného hlavním (vjezdovým) návěstidlem L z návěstí „Rychlost 40 km/h a výstraha“ na návěst „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“;
- **14.18.36 h vlakem R 1234 nedovoleně obsazen KO za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov (vznik MU).** Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 nadále návěstilo návěst „Stůj“;
- **14.18.36 h obsazením KO za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov vlakem R 1234 spuštěna výstraha PZS ŽP P 6654 v km 4,355 a ŽP P 6655 v km 4,569;**
- 14.18.37 h obsazením KO za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov vlakem R 1234 změna návěstního znaku vjezdového návěstidla L z návěstí „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“ na návěst „Stůj“;
- 14.18.40 h rozřez výhybky č. 1 vlakem R 1234;
- 14.18.55 h vlakem R 1234 uvolněn ŽP P 6655 v km 4,569, ŽP uveden do stavu anulace.

Po vzniku MU bylo odborně způsobilými osobami provozovatele dráhy provedeno komisionální přezkoušení činnosti SZZ žst. Šumperk a Postřelmov. Ta vykazovala správnou činnost, závady nebyly zjištěny. Technický stav SZZ a způsob jejich obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Návěsti návěstěné hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov byly ze stojícího vedoucího DV viditelné nejen na vzdálenost větší než 100 m, ale také z místa odjezdu vlaku R 1234, vzdáleného 402 m od hlavního (odjezdového) návěstidla S1 a z prostoru nástupiště č. 1. Viditelnost návěstí nebyla přerušena pohyblivými či pevnými překážkami. Z vedoucího DV jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí $100 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ jsou návěsti tohoto návěstidla viditelné po dobu větší jak 19,02 s, ze vzdálenosti 527 m. Viditelnost návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Postřelmov byla v souladu s ustanovením § 7 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.

Součásti dráhy nebyly v příčinné ani mimo příčinnou souvislost se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.3 Komunikační prostředky

V souvislosti se vznikem předmětné MU nebyly komunikační prostředky použity. Po vzniku MU byly použity následující komunikační prostředky:

- ZRDS typ ZR 47 v DK žst. Šumperk;
- VRDS VS 47, č. 319/12, HDV 362.122-4 vlaku R 1234;
- VRDS VS 67, č. 335, HDV 163.075-5 vlaku Os 3714.

Použití komunikačních prostředků bylo zaznamenáno záznamovým zařízením ReDat RS CA/020, typ 3, v. č. 006020 umístěným v DK žst. Šumperk.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

HDV 362.122-4, jedoucí v čele vlaku R 1234, mělo platný „PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA“, ev. č.: PZ 6970/99-V.03, vydaný DÚ dne 8. 10. 1999. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla, v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., dopravcem provedena dne 19. 8. 2013, s platností do 19. 2. 2014. HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

V souladu s § 9 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. bylo HDV 362.122-4 vybaveno mobilní částí VZ typu LS 4. **VZ při včasné reakci strojvedoucího (obsluze tlačítka bdělosti) na činnost zařízení, jenž reakci vyžaduje, neumožňuje v případě pochybení (selhání nebo omylu) strojvedoucího aktivní zásah do řízení vlaku (nouzové zastavení DV).**

HDV 362.122-4 bylo v době vzniku MU, v souladu s odst. 5 části II přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno záznamovým zařízením s elektronickým záznamem dat. Ze zaznamenaných dat mj. vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy vlaku;
- ve 14.16.41 h vlak R 1234 zastavil v žst. Postřelmov;
- **ve 14.18.03 h je registrováno uvedení vlaku R 1234 do pohybu a plynulý rozjezd;**
- **ve 14.18.36 h HDV minulo úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1, a to rychlostí 83 km·h⁻¹ (vznik MU). Doba jízdy HDV po úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 činila 32 s;**
- ve 14.18.36 h je, při rychlosti 84 km·h⁻¹, registrováno použití rychlobrzdy;
- **ve 14.18.42 h, při rychlosti 71 km·h⁻¹, v průběhu rychločinného brzdění vlaku, čelo vlaku vjelo na ŽP P 6655 v km 4,569;**
- ve 14.18.54 h je v průběhu rychločinného brzdění vlaku registrováno odpadnutí ventilu mobilní části VZ, a to následkem příkazu „GENERÁLNÍ STOP“;
- ve 14.18.59 h vlak zastavil v km 4,400 tj. 288 m za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku R 1234 (100 km·h⁻¹) nebyla v místě vzniku MU překročena;
- mobilní část VZ byla zapnuta a po celou dobu jízdy vlaku strojvedoucím řádně obsluhována.

HDV 163.075-5, jedoucí v čele vlaku Os 3714, mělo platný „PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA“, ev. č.: PZ 0123/00-V.01, vydaný DÚ dne 29. 5. 2000. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla, v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., dopravcem provedena dne 14. 8. 2013, s platností do 14. 2. 2014. HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

V souladu s § 9 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. bylo HDV 163.075-5 vybaveno mobilní částí VZ typu LS 4. **VZ při včasné reakci strojvedoucího (obsluze tlačítka bdělosti) na činnost zařízení, jenž reakci vyžaduje, neumožňuje v případě pochybení (selhání nebo omylu) strojvedoucího aktivní zásah do řízení vlaku (nouzové zastavení DV).**

HDV 163.075-5 bylo v době vzniku MU, v souladu s odst. 5 části II přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno záznamovým zařízením s elektronickým záznamem dat. Ze zaznamenaných dat mj. vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy vlaku;
- ve 14.17.32 h vlak Os 3714, se zpožděním 4 min., odjel ze zastávky Zábřeh na Moravě zastávka;
- ve 14:18:37 h vlak jel rychlostí $89 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, nacházel se v km 2,780, tzn. ve vzdálenosti 820 m před předvěstí PŘL žst. Postřelmov;
- ve 14.18.54 h je registrováno při rychlosti $89 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ odpadnutí ventilu VZ následkem příkazu „GENERÁLNÍ STOP“;
- ve 14.19.18 h vlak Os 3714 nouzově zastavil na trati v km 3,318.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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 31. 8. 2013 traťový výpravčí, prostřednictvím JOP nacházejícího se v žst. Šumperk, realizoval v žst. Postřelmov, v souladu s GVD, křižování vlaků R 1234 a Os 3714. Jízdní (vlakovou) cestu pro vlak R 1234 postavil normální obsluhou SZZ z TK Bludov – Postřelmov na SK č. 1. Vjezd vlaku R 1234 byl dovolen návěstí „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S. Tato návěst současně upozorňovala strojvedoucího vlaku R 1234 na návěst „Stůj“, která byla návěstěna následujícím hlavním návěstidlem, v tomto případě hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov. Jízdní (vlakovou) cestu protijedoucímu vlaku Os 3714 postavil traťový výpravčí normální obsluhou SZZ z TK Postřelmov – Zábřeh na Moravě na SK č. 2. Vjezd vlaku Os 3714 byl dovolen návěstí „Rychlost 40 km/h a výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L. Tato návěst byla strojvedoucímu vlaku Os 3714 předvěstěna návěstí „Očekávejte rychlost 40 km/h“ návěstěnou předvěstí PŘL.

Po vjezdu vlaku R 1234 na SK č. 1 žst. Postřelmov traťový výpravčí pokračoval ve stavění jízdní (vlakové) cesty pro vlak Os 3714, a to ze SK č. 2 na TK Bludov – Postřelmov. Odjezd vlaku Os 3714 z žst. Postřelmov byl dovolen (výprava vlaku byla uskutečněna) návěstí „Rychlost 40 km/h a volno“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem L1. Tato změna návěstního znaku hlavního (odjezdového) návěstidla L 1 měla za následek změnu návěstí „Rychlost 40 km/h a výstraha“ na návěst „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40km/h“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L. Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov nadále červeným světlem návěstilo návěst „Stůj“. Tato návěst odjezd vlaku R 1234 ze SK č. 1 žst. Postřelmov zakazovala. Současně

strojvedoucímu, bez jiného povolení stanoveného provozovatelem dráhy, nedovolovala uvést vlak do pohybu.

Vlak R 1234 zastavil na SK č. 1 žst. Postřelmov v prostoru nástupiště č. 1, čelem HDV ve vzdálenosti 402 m, před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1. Návěst „Stůj“ návěstěna hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 byla ze stanoviště strojvedoucího HDV 362.122-4 vlaku R 1234 a také z prostoru nástupiště č. 1 podél soupravy vlaku viditelná. Strojvedoucí vlaku R 1234 výstup a nástup cestujících sledoval pohledem z pravého bočního okna stanoviště strojvedoucího. Ve 14.18 h, v době pravidelného odjezdu vlaku R 1234, kdy protijedoucí vlak Os 3714, z důvodu 4 min zpoždění, byl stále na trati, tzn. na TK Zábřeh na Moravě – Postřelmov, se blížil k žst. Postřelmov a hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 stále návěstilo návěst „Stůj“, byly doprovodem vlaku R 1234 zahájeny postupy před odjezdem vlaku ze stanice. Zahájení těchto postupů nebylo iniciováno strojvedoucím dáním návěstí „Výzva k pohotovosti“, ale vzájemným pohledem mezi ním a vlakvedoucím. Vlakvedoucí návěstní píšťalkou poté upozornil cestující na odjezd vlaku, nastoupil do otevřených nástupních dveří TDV a návěstní pomůckou dal strojvedoucímu návěst „Souhlas k odjezdu“. **Postup doprovodu vlaku R 1234 před odjezdem vlaku ze stanice, tj. i dání návěstí „Souhlas k odjezdu“, byl uskutečněn v souladu s jednotnými technologickými postupy dopravce, i když hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov návěstilo návěst „Stůj“.**

Strojvedoucí vlaku R 1234 po přijetí pokynu „Souhlas k odjezdu“, **aniž by si pohledem ověřil, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 dovoluje odjezd vlaku, vlak nedovoleně uvedl do pohybu.** Odjezdové návěstidlo S1 žst. Postřelmov 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. 2977 a 2979 písm. b) vnitřního předpisu SŽDC D1, čl. 243 a 244 písm. e) vnitřního předpisu ČD D2, čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2 a § 35 odst. 1 písm. f) a h) vyhlášky č. 173/1995 Sb. nedodržením § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb.

Strojvedoucí vlaku R 1234 se dle svého vyjádření v průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 žst. Postřelmov věnoval sledování údajů v SJŘ a obsluze VRDS. Ačkoliv neobdržel žádný pokyn k navázání spojení na simplexním kmitočtu, po uvedení vlaku do pohybu bezdůvodně přepínal VRDS do režimu simplex, kanálové skupiny 32.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 307 a 308 vnitřního předpisu SŽDC D1 a čl. 48 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z 11 nedodržením § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb.

Strojvedoucí vlaku R 1234 v průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 návěst návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nesledoval. Návěst „Stůj“ návěstěnou tímto návěstidlem zaregistroval až ve vzdálenosti cca 10 m před úrovní návěstidla. Na vzniklou situaci reagoval obsluhou kontroléru brzdiče průběžné samočinné brzdy OBE 1, kterým zavedl rychločinné brzdění. Pro krátkou vzdálenost vlak R 1234 před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil a pokračoval v nedovolené jízdě za toto návěstidlo.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 747 a 3925 vnitřního předpisu SŽDC 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.

Vlak R 1234 následně vjel do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714, kde násilně přestavil výhybku č. 1 postavenou pro vjezd vlaku Os 3714 z TK Zábřeh na Moravě – Postřelmov na SK č. 2 žst. Postřelmov a na ŽP P 6655 v km 4,569. Vlak R 1234 rychločinným brzděním zastavil na zábřežském záhlaví v km 4,400, tj. 281 m za úrovni hlavního (odjezdového) návěstidla S1.

Nedovolená jízda vlaku R 1234 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 byla činností SZZ signalizována traťovému výpravčímu na JOP v žst. Šumperk. Traťový výpravčí pohledem na monitor zjistil projetí hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Postřelmov vlakem R 1234, rozřez výhybky č. 1 a vjetí vlaku R 1234 do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714. Proto ihned obsloužil ZRDS a v 14.18.44 h, tj. 8 sekund po vzniku MU, dal příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ pokyn k nouzovému zastavení vlaků. Vlak R 1234 v té době již rychločinně brzdil. Dání tohoto příkazu jízdu vlaku R 1234 neovlivnilo. Ovlivnilo však jízdu vlaku Os 3714, ten byl nouzově zastaven v km 3,318, ve vzdálenosti 302 m před předvěstí PŘL.

Nedovoleným obsazením KO za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 a násilným přestavením výhybky č. 1 vlakem R 1234 bylo ovlivněno SZZ žst. Postřelmov. To svojí správnou činností změnilo návěst dovolující vjezd protijedoucího vlaku Os 3714 do žst. Postřelmov „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“, návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L na návěst „Stůj“. Současně se změnila návěst návěstěna předvěstí PŘL z návěsti „Očekávejte rychlost 40 km/h“ na návěst „Výstraha“. Vlak Os 3714 se v té době nacházel v km 2,780, tj. ve vzdálenosti 840 m před předvěstí PŘL. Strojvedoucí vlaku Os 3714 uvedenou změnu návěstních znaků předvěstí PŘL vzhledem k značné vzdálenosti od předvěsti PŘL nezaregistroval.

Nedovoleným obsazením KO za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 vlakem R 1234 byly také ovlivněny PZS ŽP P 6654 v km 4,355 a ŽP P 6655 v km 4,569, které se ve 14.18.36 h uvedly do stavu výstraha. Čelo vlaku R 1234 v průběhu rychločinného brzdění vlaku vjelo na ŽP P 6655 ve 14.18.42 h. **Nejdelší a nejpomalejší uživatel pozemní komunikace, ulice Zahradní v obci Postřelmov, byl činností PZS ŽP P 6655 varován, že se k ŽP blíží vlak R 1234, pouze po dobu 6 s.** Vyklizovací doba t_k tohoto ŽP je však **22 s**. Z uvedeného vyplývá, že následkem nedovolené jízdy vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov, které návěstilo návěst „Stůj“, nebyl, v souladu s ustanovením čl. 5.1.1.4 ČSN 34 2650 ed. 2 a § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb., uživatel pozemní komunikace, ulice Zahradní, v obci Postřelmov, činností PZS ŽP P 6655 v dostatečném časovém předstihu varován, že se k ŽP blíží vlak, tzn. vlakem R 1234 byla skutečně jízda při otevřeném ŽP.

Byl zjištěn nedostatek.

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

V době vlastního šetření MU provozovatelem dráhy a dopravcem nebylo na místě MU s na MU zúčastněnými DV vlaků R 1234 a Os 3714 nikterak manipulováno. Po ukončení

vlastního šetření provozovatel dráhy a dopravce na místě MU nezajistili, aby až do vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací, uděleného zaměstnancem DI na základě úplného stručného popisu MU, zabránily pohybu na MU zúčastněných DV vlaků R 1234 a Os 3714 a provedli nepřípustné změny původního stavu na místě MU i přesto, že na místě MU nebyly prováděny záchranné práce a zaměstnanec DI nedal k jejich zahájení souhlas, viz bod 2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku, této zprávy, a v 16.33 h v místě vzniku MU obnovili provozování dráhy a drážní dopravy.

Provedením změn původního stavu na místě MU nebyl provozovatelem dráhy a dopravcem akceptován oprávněný zájem DI vyjádřený ustanovením § 53b zákona č. 266/1994 Sb., tím, že SŽDC, s. o., a ČD, a. s., zabránily DI v řádném a nezávislém zjišťování příčin a okolností vzniku MU na jejím místě vzniku.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení § 9 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb. nedodržením § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb.

Byl zjištěn nedostatek.

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku R 1234 směnu započal dne 30. 8. 2013 v 9.30 h v DKV Brno. První část směny ukončil dne 30. 8. 2013 ve 21.56 h po vlaku R 817 v Břeclavi. Zaměstnavatel zajistil strojvedoucímu odpočinek na lůžku v délce 7.54 h. Druhou část směny strojvedoucí započal v Břeclavi v 5.50 h, a to nástupem na vlak R 800. Odpočinek před směnou měl více jak 13.07 h;
- vlakvedoucí vlaku R 1234, ve směně dne 31. 8. 2013 od 7.30 h, odpočinek před směnou měl více jak 12 h;
- traťový výpravčí žst. Šumperk, ve směně dne 31. 8. 2013 od 6:00 h, odpočinek před směnou měl více jak 12 h.

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

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 (traťový výpravčí žst. Šumperk) a dopravce (strojvedoucích vlaků R 1234 a Os 3714) nemělo vliv na vznik MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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 **84 podobných MU** (k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události celkem **94**), 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 nabytí účinnosti SŘ žst. Postřelmov, účinného od 15. 3. 2012, kdy výprava vlaků s přepravou cestujících, které stály (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru nástupiště, byla v žst. Postřelmov 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. Postřelmov došlo po vydání bezpečnostních doporučení DI, č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012 a č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013, kterými bylo provozovateli dráhy SŽDC, s. o., mj. 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);
- instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena, jenž bude automaticky aktivováno rozříznutím výhybky vlivem nedovolené jízdy DV.

Provozovatel dráhy však i nadále 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.

Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 4 vnitřního 20předpisu 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.....**18x**;
- v roce 2013**19x**;
- v roce 2014 k datu vydání této zprávy.....**2x**.

Dopravce ve stanicích, kde je povolena výprava vlaku s přepravou cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, spoléhal a nadále 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, aby postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu, tj. i dávání návěstí „Pohotoví 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 návěstní pomůckou nebo technickým zařízením, případně ústně, viz bod 3.4.1 této zprávy.

Na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU 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 ze dne 25. 9. 2012 a č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013, 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 povolena 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 návěstní pomůckou nebo technickým zařízením, případně ústně.

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, **žádná 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 31. 8. 2013 traťový výpravčí, prostřednictvím JOP nacházejícího se v žst. Šumperk, realizoval v žst. Postřelmov, v souladu s GVD, křižování vlaků R 1234 a Os 3714. Jízdní (vlakovou) cestu pro vlak R 1234 postavil normální obsluhou SZZ z TK Bludov – Postřelmov na SK č. 1. Vjezd vlaku R 1234 byl dovozen návěstí „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S. Tato návěst současně upozorňovala strojvedoucího vlaku R 1234 na návěst „Stůj“, která byla návěstěna následujícím hlavním návěstidlem, v tomto případě hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov. Jízdní (vlakovou) cestu protijedoucímu vlaku Os 3714 postavil traťový výpravčí normální obsluhou SZZ z TK Postřelmov – Zábřeh na Moravě na SK č. 2. Vjezd vlaku Os 3714 byl dovozen návěstí „Rychlost 40 km/h a výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L. Tato návěst byla strojvedoucímu vlaku Os 3714 předvěstěna návěstí „Očekávejte rychlost 40 km/h“ návěstěnou předvěstí PŘL.

Po vjezdu vlaku R 1234 na SK č. 1 žst. Postřelmov traťový výpravčí pokračoval ve stavění jízdní (vlakové) cesty pro vlak Os 3714, a to ze SK č. 2 na TK Bludov – Postřelmov. Odjezd vlaku Os 3714 z žst. Postřelmov byl dovozen návěstí „Rychlost 40 km/h a volno“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem L1. Tato změna návěstního znaku hlavního (odjezdového) návěstidla L 1 měla za následek změnu návěstí „Rychlost 40 km/h a výstraha“ na návěst „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40km/h“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L. Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov nadále červeným světlem návěstilo návěst „Stůj“. Tato návěst odjezd vlaku R 1234 ze SK č. 1 žst. Postřelmov zakazovala. Současně strojvedoucímu, bez jiného povolení stanoveného provozovatelem dráhy, nedovolovala uvést vlak do pohybu.

Vlak R 1234 zastavil na SK č. 1 žst. Postřelmov v prostoru nástupiště č. 1, čelem HDV ve vzdálenosti 402 m, před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1. Návěst „Stůj“ návěstěna hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 byla ze stanoviště strojvedoucího HDV 362.122-4 vlaku R 1234 a také z prostoru nástupiště č. 1 podél soupravy vlaku viditelná. Strojvedoucí vlaku R 1234 výstup a nástup cestujících sledoval pohledem z pravého bočního okna stanoviště strojvedoucího. Ve 14.18 h, v době pravidelného odjezdu vlaku R 1234, kdy protijedoucí vlak Os 3714, z důvodu 4 min. zpoždění, byl stále na trati, tzn. po

TK Zábřeh na Moravě – Postřelmov se blížil k žst. Postřelmov a hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 stále návěstilo návěst „Stůj“, byly doprovodem vlaku R 1234, v souladu s jednotnými technologickými postupy dopravce, zahájeny postupy před odjezdem vlaku ze stanice. Zahájení těchto postupů nebylo iniciováno strojvedoucím dáním návěstí „Výzva k pohotovosti“, ale vzájemným pohledem mezi strojvedoucím a vlakvedoucím. Vlakvedoucí návěstní píšťalkou poté upozornil cestující na odjezd vlaku, nastoupil do otevřených nástupních dveří TDV a návěstní pomůckou dal strojvedoucímu návěst „Souhlas k odjezdu“. Strojvedoucí vlaku R 1234 po přijetí pokynu „Souhlas k odjezdu“, aniž by si pohledem ověřil, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 dovoluje odjezd vlaku, vlak ve 14.18.03 h nedovoleně uvedl do pohybu. Odjezdové návěstidlo S1 žst. Postřelmov stále návěstilo návěst „Stůj“ a strojvedoucí jiné povolení k uvedení vlaku do pohybu stanovené provozovatelem dráhy nedostal.

Strojvedoucí vlaku R 1234 se dle svého vyjádření v průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 žst. Postřelmov věnoval sledování údajů v SJŘ a obsluze VRDS, návěst návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 po dobu téměř 32 s nesledoval. Ačkoliv neobdržel žádný pokyn k navázání spojení na simplexním kmitočtu, po uvedení vlaku do pohybu přepínal VRDS do režimu simplex, kanálové skupiny 32. Návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním návěstidlem zaregistroval až ve vzdálenosti cca 10 m před úrovní návěstidla, které minul ve 14.18.35 h, rychlostí 83 km·h⁻¹. Na vzniklou situaci reagoval obsluhou kontroléru brzdiče průběžné samočinné brzdy OBE 1, kterým zavedl rychločinné brzdění. Vlak R 1234 následně vjel do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714, kde násilně přestavil výhybku č. 1 postavenou pro vjezd vlaku Os 3714 z TK Postřelmov – Zábřeh na Moravě na SK č. 2 žst. Postřelmov a na ŽP P 6655 v km 4,569. Vlak R 1234 rychločinným brzděním zastavil na zábřežském záhlaví v km 4,400, tj. 281 m za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1.

Nedovolená jízda vlaku R 1234 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 byla činností SZZ signalizována traťovému výpravčímu na JOP v žst. Šumperk. Traťový výpravčí pohledem na monitor zjistil projetí hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Postřelmov vlakem R 1234, rozřez výhybky č. 1 a vjetí vlaku R 1234 do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714. Proto ihned obsloužil ZRDS a ve 14.18.44 h, tj. 8 sec po vzniku MU, dal příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ pokyn k nouzovému zastavení vlaků. Vlak R 1234 v té době již rychločinně brzdil. Dání tohoto příkazu jízdu vlaku R 1234 neovlivnilo. Ovlivnilo však jízdu vlaku Os 3714. Ten byl nouzově zastaven v km 3,318, ve vzdálenosti 302 m před předvěstí PŘL. Čela vlaků R 1234 a Os 3714 byla v konečném postavení po MU od sebe vzdálena 1082 m.

Nedovoleným obsazením kolejového obvodu za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 a násilným přestavením výhybky č. 1 vlakem R 1234 bylo ovlivněno SZZ žst. Postřelmov. To svoji správnou činností změnilo návěst dovolující vjezd protijedoucího vlaku Os 3714 do žst. Postřelmov „Rychlost 40 km/h a očekávejte rychlost 40 km/h“, návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L na návěst „Stůj“. Současně se změnila návěst návěstěna předvěstí PŘL z návěsti „Očekávejte rychlost 40 km/h“ na návěst „Výstraha“. Vlak Os 3714, jedoucí rychlostí 89 km·h⁻¹, se v té době nacházel v km 2,780, tj. ve vzdálenosti 840 m před předvěstí PŘL žst. Postřelmov. Strojvedoucí vlaku Os 3714 uvedenou změnu návěstních znaků předvěstí PŘL nezaznamenal.

Nedovoleným obsazením kolejového obvodu za hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 vlakem R 1234 byly také ovlivněny PZS ŽP P 6654 v km 4,355 a ŽP P 6655 v km 4,569, které se ve 14.18.36 h uvedly do stavu výstraha. Čelo vlaku R 1234 v průběhu rychločinného brzdění vlaku vjelo na ŽP P 6655 ve 14.18.42 h, rychlostí 71 km·h⁻¹. Uživatel místní komunikace, ulice Zahradní v obci Postřelmov, byl činností PZS

ŽP P 6655 varován, že se k ŽP blíží vlak R 1234, místo minimální stanovené vyklizovací doby 22 s, pouze po dobu 6 s, tzn. vlakem byla následkem nedovolené jízdy za hlavní návěstidlo zakazující jízdu skutečněna jízda při otevřeném ŽP. Jen shodou okolností ke střetnutí vlaku s uživatelem pozemní komunikace (ŽP) nedošlo.

4.2 Rozbor

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

Na dráhách celostátních a regionálních je provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., uskutečňována výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru nástupiště, buď návěstí hlavního (odjezdového, cestového) návěstidla, dovolující jízdu vlaku, včetně PN, 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. Postřelmov 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, tj. i v žst. Postřelmov, 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 za hlavní návěstidlo zakazující 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“ (výpravkou), ústním rozkazem, ústním rozkazem daným telekomunikačním zařízením nebo písemným rozkazem, **nedojde** k nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo zakazující 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 za hlavní návěstidlo zakazující 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 za hlavní návěstidlo zakazující jízdu, **dojde ke vzniku MU** (od 1. 1. 2005 k datu vydání této zprávy se událo **68** obdobných MU, viz bod 3.7 této zprávy).

Ve stanicích, v nichž je výprava předmětných vlaků uskutečňována návěstí „Odjezd“ (výpravkou), 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 za hlavní návěstidlo zakazující 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 za hlavní

návěstidlo zakazující 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 za hlavní návěstidlo zakazující 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 za hlavní návěstidlo zakazující 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 za hlavní návěstidlo zakazující jízdu, **dojde ke vzniku MU** (od 1. 1. 2005 k datu vydání této zprávy k takovéto MU nedošlo, viz bod 3.7 této zprávy);
- 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 za hlavní návěstidlo, **dojde ke vzniku MU** (od 1. 1. 2005 k datu vydání této zprávy došlo ke 2 obdobným MU, viz bod 3.7 této zprávy);.

Z uvedeného vyplývá, že „různorodost“ výpravy vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru nástupiště, nelze označit za příčinu vzniku MU, která se projeví nedovolenou jízdou vlaku za hlavní (odjezdové, cestové) návěstidlo zakazující jízdu. Nedostatkem této „různorodosti“ výpravy vlaku jsou vyšší nároky na odbornou znalost a pozornost nejen strojvedoucích, ale také členů obsluhy vlaku.

Žst. Postřelmov, včetně přilehlých mezistaničních úseků, není vybavena technickými prostředky zabezpečení, které by při pochybení (omylu nebo selhání) strojvedoucího automaticky 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 **84 podobných MU**, zjištěné odpovědnosti a k bezpečnostním doporučením DI č. j.: 571/2012/DI, ze dne 31. 7. 2012, č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012 a č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013, a v žst. Postřelmov ponechal úroveň bezpečnosti drážní dopravy nastolenou účinností SŘ žst. Postřelmov (od 15. 3. 2012). **SŘ žst. Postřelmov byla bez jakékoli náhrady odstraněna bezpečnostní pojistka** při výpravě vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru nástupiště, **kterou byl výpravčí**. Převzetí a splnění pokynů vyjádřených návěstmi hlavními (odjezdovými) návěstidel při výpravě předmětných vlaků provozovatel dráhy ponechal pouze na zaměstnancích dopravců, nekontrolovaných činnostech technického zařízení, aktivním způsobem zasahujícím do řízení vlaku při nedovoleném uvedení vlaku do pohybu. K omylům zaměstnanců dopravců v žst., kde provozovatel dráhy zavedl výpravu vlaků s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru nástupiště postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně PN), dochází nadále, a to s narůstající tendencí, viz bod 3.7 této zprávy.

SZZ žst. Postřelmov v souladu s určenými provozními podmínkami a platnými právními předpisy zajišťovalo svojí funkcí bezpečného provozování dráhy a drážní

dopravy a dále usnadňovalo řízení drážní dopravy a eliminovalo vliv pochybení (omyl nebo selhání) obsluhujícího lidského činitele, traťového výpravčího v žst. Šumperk. SZZ žst. Postřelmov v době vzniku MU jízdu vlaku R 1234 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 R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 nezabraňovalo.

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 2977 a 2979 písm. b) vnitřního předpisu SŽDC D1, čl. 243 a 244 písm. e) vnitřního předpisu ČD D2, 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 R 1234 uvedl ve 14.18.03 h vlak do pohybu, aniž by si pohledem ověřil, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov dovoluje jízdu vlaku. Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov červeným světlem návěstilo návěst „Stůj“, která byla ze stanoviště strojvedoucího na HDV 362.122-4 viditelná, a strojvedoucí jiný pokyn k uvedení vlaku do pohybu stanovený provozovatelem dráhy neobdržel.

Dopravce ČD, a. s., v návaznosti na ustanovení čl. 747 a čl. 3925 vnitřního předpisu SŽDC 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 R 1234 v průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 návěst návěstěnou tímto návěstidlem po dobu téměř 32 s nesledoval, před odjezdovým návěstidlem S1 nezastavil a pokračoval v nedovolené jízdě za toto návěstidlo. Strojvedoucí dle svého vyjádření při jízdě vlaku k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 upřednostnil před pozorováním tratě a návěstí a jednáním podle zjištěných skutečností, manipulaci s VRDS a sledování údajů v SJŘ.

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 **79 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;
- č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013, po předchozí MU podobného charakteru ze dne 29. 3. 2012 v žst. Praha hl. n.;

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 vlaků s přepravou cestujících do pohybu, nedovolený odjezd vlaků z prostoru nástupiště, 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 R 1234 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 návěstěné hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Postřelmov a nepozorování tratě a návěstí a nejednání podle zjištěných skutečností, pramenících z nepozornosti a nesoustředěnosti.

Následkem nedovolené jízdy vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov ve 14:18:36 h bylo ve stejný čas automaticky (jízdou vlaku R 1234) uvedeno do stavu výstraha PZS ŽP P 6655. To červeným přerušovaným světlem a přerušovaným zvukovým signálem začalo varovat uživatele pozemní komunikace, že se k ŽP blíží vlak. Vzhledem k parametrům ŽP musel být nejdelší a nejpomalejší uživatel pozemní komunikace (silniční vozidlo o délce 22 m, jedoucí rychlostí $5 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ nebo cyklista nebo chodec), ulice Zahradní v obci Postřelmov, činností PZS varován, že se k ŽP blíží vlak nebo DV minimálně po dobu 22 s před příjezdem čela vlaku nebo DV. Vlak R 1234 vjel na tento ŽP ve 14.18.42 h, tj. 6 s po uvedení PZS ŽP do stavu výstraha. Z uvedeného vyplývá, že následkem nedovolené jízdy vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov, které návěstilo návěst „Stůj“, nebyl, v souladu s ustanovením čl. 5.1.1.4 ČSN 34 2650 ed. 2 a § 4 odst. 3 vyhlášky č. 177/1995 Sb., uživatel pozemní komunikace činností PZS ŽP P 6655 v dostatečném předstihu varován, že se k ŽP blíží vlak, tzn. vlakem R 1234 byla uskutečněna jízda při otevřeném ŽP.

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 železniční stanice Postřelmov osobou řídící drážní vozidlo vlaku R 1234.

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 osoby řídící drážní vozidlo vlaku R 1234, které se projeвило:

- nedovoleným uvedením tohoto vlaku do pohybu, aniž by se osoba řídící drážní vozidlo pohledem přesvědčila, zda hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 železniční stanice Postřelmov dovoluje jízdu vlaku;
- upřednostněním manipulace s vozidlovou radiostanicí a sledováním údajů v sešitovém jízdním řádu před pozorováním tratě a návěstí před hnacím drážním vozidlem a jednáním podle zjištěných skutečností.

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

Příčiny MU způsobené předpisovým rámcem a v používání systému bezpečnosti:

- nepřijetí odpovídajících vlastních opatření provozovatelem dráhy a dopravcem k předcházení mimořádným událostem na základě přihlédnutí k vyhodnocení příčin a okolností vzniku dříve udaných podobných mimořádných událostí, zjištěné odpovědnosti, popřípadě 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, č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012 a č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013;
- snížení úrovně bezpečnosti drážní dopravy v železniční stanici Postřelmov od 15. 3. 2012, provozovatelem dráhy zavedením uskutečňování výpravy vlaků s přepravou cestujících, které 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 Drážní inspekci provozovatel dráhy opakovaně upozorněn na základě výsledků šetření předchozích mimořádných událostí.

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

U provozovatele dráhy (SŽDC, s. o.):

- v návaznosti na čl. 46, 62, 71, 73 a 147 vnitřního předpisu SŽDC Dp17 (prozatímní) a § 2 odst. 2, § 8 a Přílohu 1 čl. 2 písm. i) vyhlášky č. 376/2006 Sb., nedodržením ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) a § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil dodržení zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a **neprodleně vznik předmětné MU neoznámil DI** tím, že oznámení vzniku MU nebylo úplné, neobsahovalo stručný popis MU – informace o násilném přestavení výhybky č. 1 vlakem R 1234, o vjezdu vlaku R 1234 do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714 a o nouzovém zastavení vlaku Os 3714 příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ i přesto, že tyto informace byly již provozovateli dráhy v době oznámení známy. Telefonickým předáním dne 31. 8. 2013 ve 14.35.12 h provozovatel dráhy oznámil DI pouze nedovolenou jízdu vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov. Úplné oznámení vzniku MU v souladu s platnými předpisy provozovatel dráhy předal DI až dne 2. 9. 2013 v 11.44.34 h, tj. 43.06.34 h po provedení nevratných změn na místě MU (obnovení provozování drážní dopravy), elektronicky, zasláním dokumentu „Přehled mimořádných událostí ze dne 2. 9. 2013“;
- v návaznosti na čl. 102, 103 a 106 vnitřního předpisu SŽDC Dp17 (prozatímní)

a § 2 odst. 2, § 9 odst. 3 a Přílohu 1 čl. 2 písm. i) vyhlášky č. 376/2006 Sb., nedodržením ustanovení § 22 odst. 2 písm. d) a § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil dodržení zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a **nezajistil místo MU** tím, že dne 31. 8. 2013 v 16.33 h bez vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací zaměstnancem DI provedl na místě MU nepřípustné změny původní stavu na místě MU, spočívající v nezabránění pohybu na MU zúčastněných DV vlaků R 1234 a Os 3714 a obnovení provozování drážní dopravy i přesto, že na místě MU nebyly prováděny záchranné práce.

Telefonickým předáním dne 31. 8. 2013 ve 14.35.12 h provozovatel dráhy oznámil DI pouze nedovolenou jízdu vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov. V tomto oznámení neuvedl informace o násilném přestavení výhybky č. 1 vlakem R 1234, o vjezdu vlaku R 1234 do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714 a o nouzovém zastavení vlaku Os 3714 příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ i přesto, že tyto informace byly již provozovateli dráhy v době oznámení známy. Na základě tohoto oznámení dala DI provozovateli dráhy souhlas se změnami původního stavu na místě MU – souhlas DI byl platný pouze pro v předaném oznámení provozovatelem dráhy uvedené skutečnosti.

U dopravce (ČD, a. s.):

- v návaznosti na ustanovení čl. 307, čl. 308 a čl. 1232 vnitřního předpisu SŽDC D1, čl. 48 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) Z 11, 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 R 1234 v průběhu jízdy k hlavnímu (odjezdovému) návěstidlu S1 žst. Postřelmov, ačkoliv neobdržel žádný pokyn k navázání spojení na simplexním kmitočtu, na trati pokryté TRS, svévolně a bezdůvodně přepínal VRDS do režimu simplex, kanálové skupiny 32;
- v návaznosti na čl. 46, 62, 71, 73 a 147 vnitřního předpisu ČD D 17 a § 2 odst. 2, § 8 a Přílohu 1 čl. 2 písm. i) vyhlášky č. 376/2006 Sb., nedodržením ustanovení § 35 odst. 2 písm. f) a § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil dodržení zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy a **neprodleně vznik předmětné MU neoznámil DI** tím, že oznámení vzniku MU nebylo úplné, neobsahovalo stručný popis MU – informace o násilném přestavení výhybky č. 1 vlakem R 1234, o vjezdu vlaku R 1234 do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714 a o nouzovém zastavení vlaku Os 3714 příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ i přesto, že tyto informace byly již dopravci v době oznámení známy. Telefonickým předáním dne 31. 8. 2013 ve 14.35.12 h dopravce oznámil DI pouze nedovolenou jízdu vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov. Úplné oznámení vzniku MU v souladu s platnými předpisy dopravce předal DI až dne 2. 9. 2013 v 11.44.34 h, tj. 43.06.34 h po provedení nevratných změn na místě MU (obnovení provozování drážní dopravy), elektronicky, zasláním dokumentu „Přehled mimořádných událostí ze dne 2. 9. 2013“;
- v návaznosti na čl. 102, 103 a 106 vnitřního předpisu ČD D 17 (prozatímní) a § 2 odst. 2, § 9 odst. 3 a Přílohu 1 čl. 2 písm. i) vyhlášky č. 376/2006 Sb., nedodržením ustanovení § 35 odst. 2 písm. f) a § 49 odst. 3 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil dodržení zavedeného systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy a **nezajistil místo MU** tím, že dne 31. 8. 2013 v 16.33 h bez vydání souhlasu se zahájením odklizovacích prací zaměstnancem DI provedl na místě MU nepřípustné změny původní stavu na místě MU, spočívající v nezabránění pohybu na MU zúčastněných DV vlaků R 1234 a Os 3714 a obnovení provozování drážní dopravy i přesto, že na místě MU

nebyly prováděny záchranné práce.

Telefonickým předáním dne 31. 8. 2013 ve 14.35.12 h dopravce oznámil DI pouze nedovolenou jízdu vlaku R 1234 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Postřelmov. V tomto oznámení neuvedl informace o násilném přestavení výhybky č. 1 vlakem R 1234, o vjezdu vlaku R 1234 do postavené jízdní (vlakové) cesty protijedoucího vlaku Os 3714 a o nouzovém zastavení vlaku Os 3714 příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ i přesto, že tyto informace byly již dopravci v době oznámení známy. Na základě tohoto oznámení dala DI dopravci souhlas se změnami původního stavu na místě MU – souhlas DI byl platný pouze pro v předaném oznámení dopravcem uvedené skutečnosti.

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.

Doprovce ČD, a. s., v souvislosti s MU nepřijal, vyjma opatření ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., pozastavení odborné způsobilosti strojvedoucímu a rutinního 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, č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013 a č. j.: 40/2014/DI, ze dne 16. 1. 2014:

- 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 se neplánuje zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS, 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 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, výpravčího při výpravě vlaku, dále nerozšiřovat počet stanic, ve kterých je výprava vlaku s přepravou cestujících, který stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru nástupiště, uskutečňována návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku.

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 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, č. j.: 741/2012/DI, ze dne 25. 9. 2012, č. j.: 446/2013/DI, ze dne 13. 5. 2013 a č. j.: 40/2014/DI, ze dne 16. 1. 2014:

- 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 nástupiště ve stanici, kde je povolena výprava vlaku postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti, 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, se zapracováním významného podílu vedoucího obsluhy vlaku na ověření postavení hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., resp. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Dražní 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 21. 2. 2014

Ing. Vladimír Handl v. r.
vrchní inspektor
Územního inspektorátu Ostrava

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 3: Pohled na čelo vlaku R 1234 po zastavení po vzniku MU v km 4,400 zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 4: Pohled na čelo vlaku Os 3714 po nouzovém zastavení příkazem „GENERÁLNÍ STOP“ v km 3,318 zdroj: SŽDC, s. o.



Obr. č. 5: Pohled přes výhybku č. 1 žst. Postřelmov a ŽP P 6655,
 v km 4,569, na konec vlaku R 1234

zdroj: SŽDC, s. o.