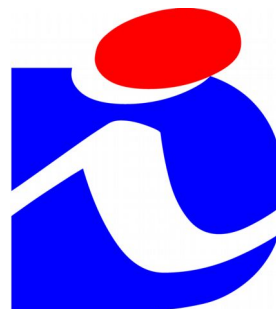




**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

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

Nedovolená jízda vlaku Os 3127 kolem hlavního (odjezdového)  
návěstidla S1 do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku Os 3150  
v železniční stanici Baška

Pondělí, 5. prosince 2011

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

Unauthorized regional train of ride No. 3127 behind the main signal S1 into train  
routes regional train No. 3150 at the railway station Baška

Monday, 5<sup>th</sup> December 2011

č. j. 6-3776/2011/DI



## SUMMARY



- Grade: incident.
- Date and time: 5<sup>th</sup> December 2011, 14:58 h (13:58 GMT).
- Occurrence type: regional passenger train No. 3127 passed a signal at danger (exit signal showing red aspect).
- Description: unauthorized ride of regional passenger train No. 3127 behind the main signal S1 into train route of regional passenger train No. 3150 after previous unlawful departure of regional passenger train No. 3127 from the area for entrance and exit of passengers (station Baška).
- Type of train: regional passenger train.
- Location: railway station Baška, main (departures) signal S1, km 108,655.
- Parties: SŽDC, s. o (IM);  
ČD, a. s. (RU of the regional passenger train No. 3127 and No. 3150).
- Consequences: no injuries;  
total cost CZK 0,-
- Direct cause: train driver's operational error (didn't respect red signal).
- Contributory factor: absence of technical equipment preventing train from passing signal at danger.

## Underlying cause:

- unauthorized putting of regional passenger train No. 3127 in to motion when the main (departures) signal S1 of railway station Baška prohibited movement of the train;
- prioritizing of monitoring of the situation along the departing train sets before watching the track lines and signals from leader rolling stock and acting according to the findings.

Root cause: not taking of adequate own measures to prevent similar incidents based on safety recommendations issued, No. 6-538/2009/DI-1 dated 18<sup>th</sup> March, 2010, after previous incidents of similar character on 16<sup>th</sup> February 2009, in the railway station Paskov.

## Recommendations:

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

- It is recommended to hurry on introduction of ETCS to both main and regional lines, in accordance with the wording of previous documents „Vydání bezpečnostního doporučení“ (The issue of safety recommendations), No. 6-538/2009/DI-1 on 18<sup>th</sup> March 2010, No. 739/2010/DI on 15<sup>th</sup> December 2010 and No. 355/2012/DI on 01<sup>st</sup> June 2012;
- 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 (eg system VNPN safety system which alerts of unauthorized passing signals);
- 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 an area for entrance and exit of passengers only by using of signal.

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

- 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 an area for entrance 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 by technical equipment.

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

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

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

## Obsah

<b>Summary .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Souhrn .....</b>	<b>12</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>14</b>
2.1 Mimořádná událost .....	14
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	14
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	15
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	17
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	18
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	18
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	18
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	19
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	20
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	21
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	21
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	21
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	21
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	21
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	22
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ...	22
2.4 Vnější okolnosti .....	22
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	22
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>22</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) .....	22
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	22

3.1.2 Jiné osoby .....	24
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	25
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny .....	25
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	25
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	25
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	25
3.3 Právní a jiná úprava .....	26
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	26
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	26
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	27
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	27
3.4.2 Součásti dráhy .....	30
3.4.3 Komunikační prostředky .....	30
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	30
3.5 Dokumentace o provozním systému .....	31
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	31
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	33
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	33
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	34
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	34
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	34
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	34
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	34
<b>4 Analýza a závěry .....</b>	<b>36</b>
4.1 Konečný popis mimořádné události .....	36
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	36
4.2 Rozbor .....	38
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	38
<b>4.3 Závěry .....</b>	<b>39</b>
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení .....	39
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	40
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	40
<b>4.4 Doplnující zjištění .....</b>	<b>40</b>
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	40
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>40</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	40
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>41</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>43</b>
Obrázek 1: Pohled od čela vlaku Os 3127 na stojící vlak Os 3150 .....	43
Obrázek 2: Indikační panel SZZ žst. Baška po vzniku MU .....	43
Obrázek 3: Čelo vlaku Os 3127 v km 108,730 .....	44



## Seznam použitých zkratk a symbolů

AH	automatické hradlo (typu AH 83)
AVV	automatické vedení vlaku
COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD, a. s.	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DK	dopravní kancelář
DKV	Depo kolejových vozidel
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo/vozidla
EDD	elektronická dopravní dokumentace
ETCS	European Train Control System
GVD	grafikon vlakové dopravy
HDV	hnací drážní vozidlo
IZS	integrovaný záchranný systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
JZB	jednoduchá zkouška brzdy
KÚ	kolejový úsek
MU	mimořádná událost v drážní dopravě
OMU	Odbor šetření mimořádných událostí
Os	osobní vlak
PJ	Provozní jednotka
PČR	Policie České republiky
PMD	posun mezi dopravami
PO	Provozní obvod
PP	Provozní pracoviště
RCP	Regionální centrum provozu
RCVD	Regionální centrum vlakového doprovodu
SJŘ	sešitový jízdní řád
SK	staniční kolej/koleje
SRD	síť radiodispečerská
Sv	soupravový vlak
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s. o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo / vozidla
TK	traťová kolej
TNŽ	Technická norma železnic
TRS	traťový rádiový systém
TS	traťový souhlas
TTP	tabulky traťových poměrů
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚZB	úplná zkouška brzdy
ÚI	Územní inspektorát
VI	vrchní inspektor
VNPN	systém „Výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla“
ZDD	základní dopravní dokumentace
ZZ	zabezpečovací zařízení
žst.	železniční stanice



## 1 SOUHRN

Skupina události: ohrožení.  
Vznik události: 05. 12. 2011, 14:58 h.  
Popis události: nedovolená jízda vlaku Os 3127 kolem hlavního (odjezdového) návěstidla S1 do postavené vlakové cesty vlaku Os 3150 po předchozím nedovoleném rozjezdu vlaku Os 3127 z prostoru pro výstup a nástup cestujících.  
Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať 302A), železniční stanice Baška, hlavní (odjezdové) návěstidlo S1, km 108,655.  
Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);  
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 3127 a Os 3150).  
Následky: bez následků.

Bezprostřední příčiny: nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška vlakem Os 3127.

Příspěvající 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:

- nedovolené uvedení vlaku Os 3127 do pohybu v době, kdy hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška zakazovalo jízdu;
- upřednostnění sledování situace podél soupravy odjíždějícího vlaku před pozorováním tratě a návěstí před vedoucím drážním vozidlem a jednáním podle zjištěných skutečností.

Příčiny v systému bezpečnosti:

nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení obdobným mimořádným událostem na základě vydaného bezpečnostního doporučení, č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, po předchozí mimořádné události podobného charakteru, ze dne 16. 02. 2009, v žst. Paskov.

**Bezpečnostní doporučení:**

Provozovateli dráhy, kategorie celostátní a regionální, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, č. j. 739/2010/DI, ze dne 15. 12. 2010, a č. j. 355/2012/DI, ze dne 01. 06. 2012;
- 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 drážního vozidla za hlavní návěstidlo (např. systém VNPN bezpečnostním systémem výstrahy při nedovoleném projetí návěstidla);
- ve stanicích trvale obsazených výpravčím, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní žst. a přilehlých mezistaničních úsecích, neprovádět výpravu vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstupu a nástupu cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti.

Dopravci České dráhy, a. s., se doporučuje:

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

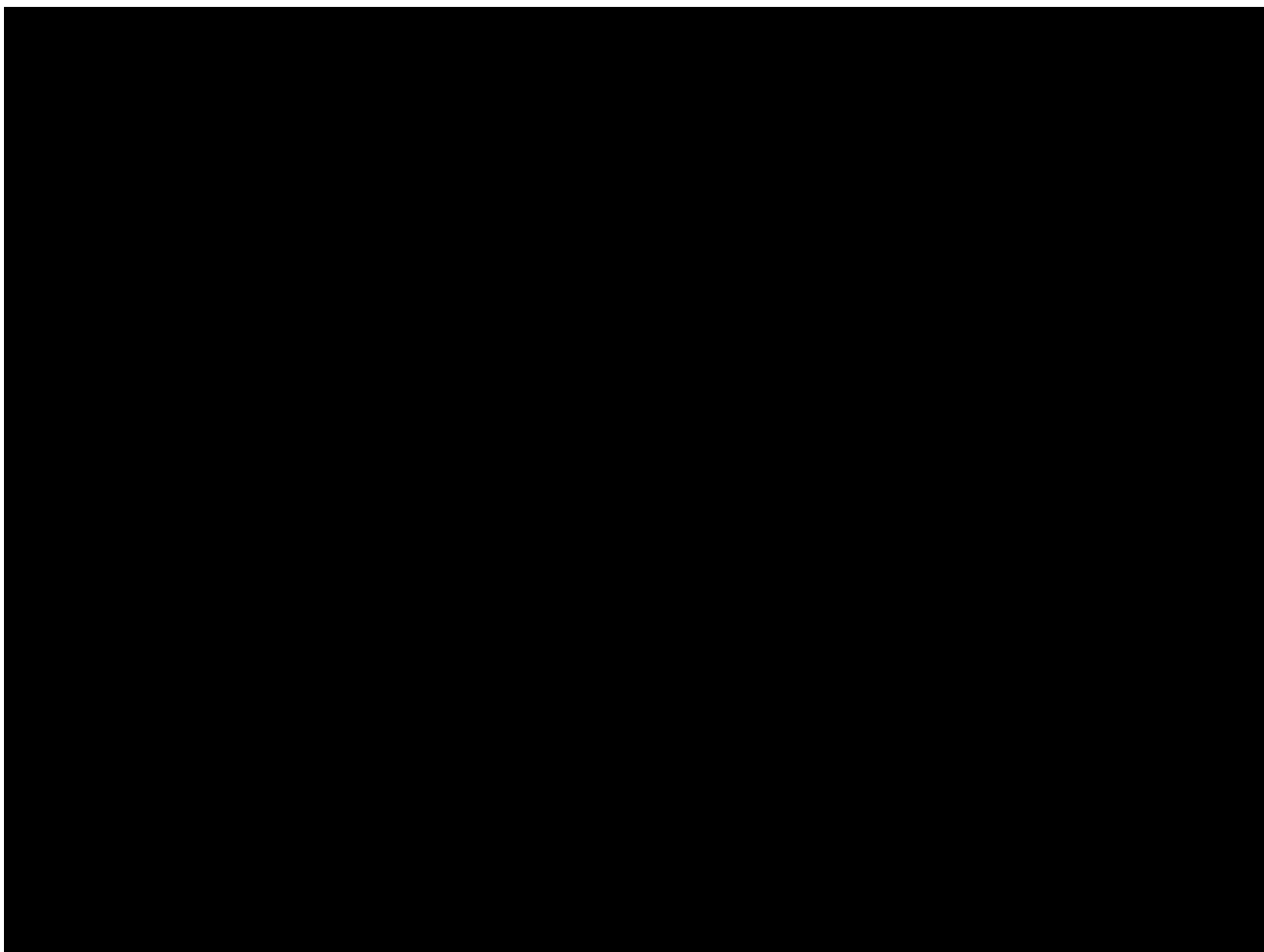
Drážnímu úřadu se doporučuje přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

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

Ke vzniku MU došlo dne 05. 12. 2011 ve 14:58 h na dráze železniční, kategorie celostátní Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať 302A), která je v úseku Vratimov – Valašské Meziříčí jednokolejná, v žst. Baška, na SK č. 1, u hlavního (odjezdového) návěstidla S1, km 108,655. Sousední stanicí žst. Baška ve směru k začátku trati, tj. k žst. Ostrava hl. n., je žst. Frýdek-Místek, sousední stanicí ve směru ke konci trati, tj. k žst. Valašské Meziříčí, je žst. Pržno.



Obr. č. 1: Mapa místa vzniku MU v žst. Baška

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

Dne 05. 12. 2011 bylo osobou řídící drážní dopravu (dále jen výpravčí) v žst. Baška realizováno křižování vlaků Sv 3170 a Os 3127, po kterém s ohledem na vývoj dopravní situace mělo následovat další křižování vlaků Os 3127 a Os 3150. V době vjezdu vlaku

Os 3127, ze směru od žst. Pržno, na SK č. 1 stál vlak Sv 3170 připravený k odjezdu na SK č. 3 do žst. Pržno. Po vjezdu vlaku Os 3127 byla výpravčím žst. Baška postavena vlaková cesta pro odjezd vlaku Sv 3170. Po odjezdu vlaku Sv 3170 a uvolnění SK č. 3 byla výpravčím žst. Baška připravena a postavena vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 3150 ze směru Frýdek-Místek na SK č. 3. Vjezd vlaku Os 3150 byl dovolen návěstí „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška. V době přípravy a postavení vlakové cesty pro vlak Os 3150 na SK č. 3 se z prostoru pro výstup a nástup cestujících na SK č. 1 nedovoleně rozjel vlak Os 3127. Osoba řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) vlaku Os 3127 návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 zaregistroval až bezprostředně před úrovní tohoto návěstidla. I přes okamžitou reakci strojvedoucího, který zavedl rychločinné brzdění, vlak před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil. Vlak zastavil na frýdecko-místeckém zhlaví žst. Baška ve výhybce č. 1. Nedovoleným vjetím vlaku Os 3127 do postavené vlakové cesty protijedoucího vlaku Os 3150 bylo ovlivněno SZZ žst. Baška, což mělo za následek změnu návěstního znaku hlavního (vjezdového) návěstidla L na návěst „Stůj“. Strojvedoucí vlaku Os 3150 na změnu návěstního znaku a zahlédnutí protijedoucího vlaku na vjezdovém zhlaví zavedl ihned rychločinné brzdění. Vlak Os 3150 zastavil na trati před úrovní hlavního (vjezdového) návěstidla L žst. Baška. Čela vlaků Os 3127 a Os 3150 byla po zastavení od sebe vzdálena 310 m.

Ohledáním infrastruktury dráhy v místě vzniku MU bylo zjištěno:

- výhybka č. 1 umožňuje jízdu DV na/z TK Frýdek-Místek – Baška a z/na SK č. 1 nebo 3 žst. Baška a byla přestavena vedlejším směrem doleva pro jízdu vlaku Os 3150 z TK Frýdek-Místek – Baška;
- k násilnému přestavení výhybky č. 1 vlakem Os 3127 nedošlo;
- hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 je nepřenosné, stožárové, třísvětelné návěstidlo typu AŽD 70, situované v km 108,655 vpravo SK č. 1, platné jen pro SK č. 1, pro jízdu vlaku i posun. Návěstidlo je označeno červeným štítkem s bílým orámováním a bílým nápisem S1. Stožár návěstidla je opatřen označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, které jsou kratší délky než červené. Označovací štítek ani označovací pás nebyly znečištěny;
- hlavní (odjezdové) návěstidlo červeným světlem návěstilo návěst „Stůj“, optika červeného světla nebyla znečištěna;
- SK č. 1 je vedena v přímém směru;
- viditelnost návěstí hlavního (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 hlavního (vjezdového) návěstidla S, situovaného v km 107,576 vpravo traťové koleje Pržno – Baška, tzn. i z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících v žst. Baška, a není přerušena pohyblivými či pevnými překážkami;
- vzdálenost mezi koncem jednostranného úrovnového nástupiště u SK č. 1 a úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 je 220 m;
- hlavní (vjezdové) návěstidlo L je nepřenosné, stožárové, pětisvětelné návěstidlo typu AŽD 70, situované v km 108,942 vpravo traťové koleje Frýdek-Místek – Baška. Návěstidlo je označeno červeným štítkem s bílým orámováním a bílým nápisem L. Stožár návěstidla je opatřen označovacím pásem s červenými a bílými pruhy stejné délky. Označovací štítek ani označovací pás nebyly znečištěny;
- ZZ v době ohledání vykazovalo správnou činnost. Porucha SZZ ani TZZ v knize „Záznamník poruch na sdělovacím a zabezpečovacím zařízení“ nebyla evidována ani zjištěna;

- TRS byl funkční, bez závad.

Ohledáním indikační desky ZZ žst. Baška bylo zjištěno:

- vlaková cesta pro vjezd vlaku Os 3150 byla postavena normální obsluhou SZZ od hlavního (vjezdového) návěstidla L na SK č. 3;
- indikační světla pro indikaci stavu (dále jen průsvitky) KÚ, SK č. 1, „1K“ – nesvítí, indikace volnosti SK č. 1;
- průsvitky KÚ, výhybky č. 1, „V1“ – svítí červeným světlem, indikace obsazení KÚ (vlakem Os 3127);
- průsvitky KÚ, SK č. 3, „3K“ – svítí bílým světlem, indikace volnosti koleje a uskutečnění závěru jízdní cesty;
- průsvitky KÚ, koleje mezi výhybkou č. 1 a vjezdovým návěstidlem L, „LK“ – svítí bílým světlem, indikace volnosti koleje a uskutečnění závěru jízdní cesty;
- průsvitky KÚ, traťový úsek před vjezdovým návěstidlem L, „L-TÚ“ – svítí červeným světlem, indikace obsazení KÚ (vlakem Os 3150);
- indikační světla „Traťový souhlas – směr FRÝDEK-MÍSTEK“:
  - „Udělení souhlasu“ – svítí červené světlo, udělen traťový souhlas pro jízdu ve směru Frýdek-Místek – Baška;
  - „Volnost tratě“ – nesvítí, traťová kolej obsazena (vlakem Os 3150);
  - „Přijem souhlasu“ – nesvítí, traťový souhlas udělen pro jízdu ve směru Frýdek-Místek – Baška;
- indikační světla odjezdových návěstidel S1 a S3 – nesvítí, indikace návěsti „Stůj“ příslušných návěstidel;
- indikační světlo vjezdového návěstidla L – svítí červené světlo, indikace návěsti „Stůj“;
- ovládací prvky, kterými se provádí nouzová obsluha, byly opatřeny neporušenými bezpečnostními závěry;
- stav počítadel obsluhy přivolávacích návěstí hlavních (odjezdových) návěstidel S1 a S3, „Přivolávací návěst S1-S3“, souhlasí s údaji uvedenými v knize „Záznamník stavu počítadel“, započatý dne 01. 09. 2011;
- stav počítadel obsluhy přivolávacích návěstí hlavního (vjezdového) návěstidla L, „Přivolávací návěst L“, souhlasí s údajem uvedeným v knize „Záznamník stavu počítadel“, započatý dne 01. 09. 2011.

Ohledáním DV vlaku Os 3127 bylo zjištěno:

- čelo vlaku se v konečném postavení po vzniku MU nacházelo v km 108,730, ve výhybce č. 1 na frýdecko-místeckém zhlaví žst. Baška, 75 m za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1;
- vlak byl tažen HDV 92 54 2 742 046-6 (dále jen HDV 742.046-6) jedoucím vpřed krátkým představkem. Jízda vlaku byla řízena z vedlejšího stanoviště strojvedoucího, pravého ve směru jízdy. HDV bylo obsazeno pouze strojvedoucím;
- lokomotivní souprava TRS VS47 byla funkční, bez závad;
- k vykolejení ani poškození DV nedošlo.

Ohledáním DV vlaku Os 3150 bylo zjištěno:

- čelo vlaku se v konečném postavení po vzniku MU nacházelo na traťové koleji Frýdek-Místek – Baška, v km 109,040, tj. 98 m před úrovní hlavního (vjezdového) návěstidla L žst. Baška;
- vlak byl tažen HDV 92 54 2 754 039-6 (dále jen HDV 754.039-6). Jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího 1, předního ve směru jízdy. HDV bylo obsazeno pouze strojvedoucím;

- lokomotivní souprava TRS VS47 byla 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.

Složky IZS na místě MU nezasahovaly.

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

Vznik MU byl oznámen na COP DI Praha dne 05. 12. 2011 v 15:30 h, tj. 32 min. po vzniku MU. Vzhledem k oznámeným okolnostem vzniku MU a skutečnosti, že předmětná MU patří do sledu významných MU pro celý systém provozování dráhy a systém provozování drážní dopravy, zahájila DI zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě MU. Vyšetřování na místě prováděl jeden VI ÚI Ostrava. Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen ÚI Ostrava. Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo DI prováděno v souladu s § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, v platném znění (dále jen vyhláška 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:

- provozovatele dráhy:
  - výpravčí žst. Baška, zaměstnanec provozovatele dráhy SŽDC, s. o., RCP Ostrava, PO Český Těšín;
- dopravce:
  - strojvedoucí vlaku Os 3127, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Valašské Meziříčí;
  - strojvedoucí vlaku Os 3150, zaměstnanec ČD, a. s., DKV Olomouc, PJ Bohumín, PP Frýdek-Místek;
  - obsluha vlaku Os 3127 (vlakvedoucí), zaměstnanec ČD, a. s., RCVD Ostrava.

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

Výchozí stanicí vlaku Os 3127 byla žst. Frenštát pod Radhoštěm, cílovou žst. Ostrava hl. n. Vlak Os 3127 byl tažen HDV 742.046-6 ve vlastnictví ČD, a. s., vedeným v evidenčním stavu DKV Olomouc. HDV bylo vybaveno mobilní částí rádiového systému TRS – Lokomotivní soupravou VS47 a adaptérem XX48 [pro dálkové (nouzové) zastavení HDV, hrozí-li nebezpečí z prodlení, při bezprostředním ohrožení bezpečnosti drážní dopravy]. Souprava vlaku byla sestavena ze tří TDV Bdtax<sup>782</sup> 50 54 93 29 114-8, Btax<sup>780</sup> 50 54 24 29 016-9 a Bdtax<sup>782</sup> 50 54 93 29 081-9. TDV byla vybavena centrálním zavíráním



nástupních dveří, které centrálně zavíral strojvedoucí ze stanoviště strojvedoucího. Vlak měl délku 56 m, hmotnost 124 t, požadovaná brzdící % 66, skutečná brzdící % 84. Vlak byl brzděn I. způsobem brzdění v režimu brzdění P. ÚZB vlaku byla vykonána dne 05. 12. 2011 v 05:19 h v žst. Valašské Meziříčí pro vlak Sp 1640. JZB pro vlak Os 3127 byla vykonána dne 05. 12. 2012 v žst. Frenštát pod Radhoštěm ve 14:45 h.

Výchozí stanicí vlaku Os 3150 byla žst. Ostrava hl. n., cílovou žst. Frýdlant nad Ostravicí. Vlak Os 3150 byl tažen HDV 754.039-6 ve vlastnictví ČD, a. s., vedeným v evidenčním stavu DKV Olomouc. HDV bylo vybaveno mobilní částí rádiového systému TRS – Lokomotivní soupravou VS47 a adaptérem XX48. Souprava vlaku byla sestavena ze čtyř TDV Bdt<sup>280</sup> 50 54 21 08 282-5, Bdt<sup>280</sup> 50 54 21 08 275-9, Bdt<sup>262</sup> 50 54 20 19 321-9 a Bdt<sup>280</sup> 50 54 21 08 276-7. Vlak měl délku 115 m, hmotnost 242 t, požadovaná brzdící % 91, skutečná brzdící % 107. Vlak Os 3150 byl brzděn I. způsobem brzdění v režimu brzdění R. ÚZB vlaku byla vykonána dne 05. 12. 2011 v 07:16 h v žst. Ostrava hl. n. pro vlak Os 3116. JZB pro vlak Os 3150 byla vykonána dne 05. 12. 2012 ve 13:50 h v žst. Ostrava hl. n.

Vlaky Os 3127 a Os 3150 byly určeny k přepravě cestujících, v celé své trase byly dopravovány na licenci dopravce ČD, a. s.

Stanovená rychlost vlaku Os 3127 mezi žst. Baška a žst. Frýdek-Místek, tj. i v místě vzniku MU, byla SJŘ 302 osobní stanovena na hodnotu  $v = 80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

Stanovená rychlost vlaku Os 3150 mezi žst. Frýdek-Místek a žst. Baška byla SJŘ 302 osobní stanovena na hodnotu  $v = 80 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

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

Žst. Baška se nachází na jednokolejném, neelektrifikovaném úseku trati Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí. Žst. Baška je vybavena SZZ 3. kategorie, dle TNŽ 34 2620 „Železniční zabezpečovací zařízení – Staniční a traťové zabezpečovací zařízení.“ (dále jen TNŽ 34 2620), reléovým SZZ, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, cestového systému, typu Reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71, s počítači náprav Alcatel pro bezpečné hlášení volnosti KÚ, světelnými návěstidly, umístěnými vpravo přímo u koleje, typu AŽD 70, s rychlostní návěstní soustavou, tj. soustavou návěstí světelných hlavních návěstidel, které zakazují nebo dovolují jízdu vlaku. V případě dovolení jízdy vlaku stanovují rychlost. Informace o návěstech hlavních návěstidel není na vedoucí DV v obvodu žst. Baška a traťové koleji Frýdek-Místek – Baška přenášena. SZZ umožňuje stavění zabezpečených vlakových a posunových cest. Obsluha SZZ žst. Baška se provádí z dopravní kanceláře žst. Baška. SZZ umožňuje dálkovou obsluhu sousední žst. Pržno.

Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška je situované v km 108,655 vpravo přímo u SK č. 1, třísvětelné, stožárové. Návěstidlem jsou řízeny jízdy vlaků ze SK č. 1 žst. Baška do žst. Frýdek-Místek a posunů ve směru Frýdek-Místek. Hlavní (vjezdové) návěstidlo L žst. Baška je situované v km 108,942 vpravo traťové koleje Frýdek-Místek – Baška, pětisvětelné, stožárové. Návěstidlem L jsou řízeny jízdy vlaků a PMD do žst. Baška od žst. Frýdek-Místek.

V žst. Baška jsou pro jízdu vlaků určeny SK č. 1 a SK č. 3, každá o délce 575 m. U SK č. 1 se nachází jednostranné úrovněvé nástupiště v délce 208 m, u SK č. 3 se

nachází jednostranné úroňové nástupiště v délce 285 m. Přístup na nástupiště je zřízen úroňovými přechody v km 108,343 (před dopravní kanceláří) a v km 108,340 úroňovým přechodem pro pěší P7391, označeném a zabezpečeném pouze výstražnými kříži. SK č. 1 a frýdecko-místecké zhlaví jsou vedeny v přímém směru. Na frýdecko-místeckém zhlaví od km 108,825, tj. 93 m za místem zastavení vlaku Os 3127, do km 108,958 následuje levostranný oblouk o poloměru  $r=900$  m, bez převýšení, o délce 133 m. V km 108,772 kříží železniční dráhu v úrovni koleje účelová pozemní komunikace. Železniční přejezd P7392 je označen a zabezpečen pouze výstražnými kříži. Od km 108,958 do km 109,196 je kolej vedena v přímém směru. SK č. 1, ve směru jízdy vlaku Os 3127, od km 108,080 do km 108,250 klesá ve sklonu  $-7,04$  ‰. Od km 108,250 do km 108,596 klesá ve sklonu  $-2,60$  ‰, od km 108,596 do km 108,730, tj. místa zastavení vlaku Os 3127, klesá ve sklonu  $-6,30$  ‰.

Jednokolejný traťový úsek Baška – Frýdek-Místek je vybaven obousměrným TZZ, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, typu automatické hradlo AH 83 bez oddílových návěstidel, s traťovým souhlasem, počítači náprav Alcatel pro bezpečné hlášení volnosti KÚ. Kontrolní, ovládací a indikační prvky traťového souhlasu jsou součástí SZZ žst. Baška a žst. Frýdek-Místek. TZZ znemožňuje zaměstnancům obsluhujícím SZZ přilehlých žst. přestavit hlavní (odjezdové) návěstidlo do polohy dovolující jízdu (vyjma PN), pokud nemá pro danou jízdu přijat TS, čímž je mezi dvěma sousedními dopravnami vyloučena současná jízda vlaků opačných směrů po téže traťové koleji, nebo pokud za předchozím vlakem nedošla automatická odhláška AH, čímž je znemožněna jízda následného vlaku do obsazeného prostorového oddílu.

Traťová kolej Frýdek-Místek – Baška je ve směru jízdy vlaku Os 3150 k hlavnímu (vjezdovému) návěstidlu L od km 110,669 do km 109,498 vedena v přímém směru, od km 109,498 do km 109,196, následuje pravostranný oblouk o poloměru  $r=570$  m, bez převýšení a délce 302 m. Od km 109,196 do km 108,958 je traťová kolej vedena v přímém směru. Traťová kolej Frýdek-Místek – Baška v úseku od km 109,847 do km 109,548 stoupá ve sklonu  $+6,33$  ‰, od km 109,548 do km 109,050 stoupá ve sklonu  $+7,30$  ‰, od km 109,050 do km 109,040, místa zastavení vlaku Os 3150, stoupá ve sklonu  $+6,30$  ‰.

Traťový úsek Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí je pokryt „Vf“ signálem SRD prostřednictvím TRS, zapojeného ve stuhové síti, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhu č. 60 s kmitočtovou čtveřicí 60A, 60B, 60C a 60D 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 základnové rádiové stanice, kterou ovládá výpravčí. Ostrůvky sítě SRD tvoří základnové rádiové stanice umístěné v jednotlivých žst. Pokyn o změně kanálové skupiny je strojvedoucím dán návěstidlem rádiovník s návěstí „Přepněte kanálovou skupinu“ ve směru Valašské Meziříčí – Ostrava hl. n., traťovém úseku Valašské Meziříčí – Hostašovice, v km 65,000, ve směru Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí v km 0,000 žst. Ostrava hl. n. Strojvedoucí jsou o pokrytí trati Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať č. 302) TRS a číslech kanálových skupin informováni i údaji Tabulky 1 TTP 302.

Traťová rychlost mezi žst. Frýdek-Místek a žst. Baška je v obou směrech dle dokumentace provozovatele dráhy TTP 302 stanovena na  $v = 80$  km·h<sup>-1</sup>.

## 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Ve 14:55:03 h výpravčí žst. Baška použil staniční rozhlas k informování cestujících o příjezdu vlaku Os 3127.

Ve 14:56:47 h, tj. v době jízdy vlaku Os 3127 z žst. Pržno do žst. Baška, použil výpravčí žst. Baška Traťovou základnovou radiostanicí TRS ZR47 pro navázání spojení se strojvedoucím vlaku Os 3127 k informování o křížování s vlakem Os 3150 v žst. Baška. K navázání spojení prostřednictvím TRS se strojvedoucím vlaku Os 3127 však nedošlo. Strojvedoucí pokus výpravčího žst. Baška na radiové stanici Lokomotivní soupravy VS47 o navázání spojení nezaznamenal. Příčinu neuskutečnění navázání spojení mezi výpravčím žst. Baška a strojvedoucím vlaku Os 3127 se nepodařilo zjistit.

Ve 14:58:08 h výpravčí žst. Baška použil staniční rozhlas k informování cestujících o příjezdu vlaku Os 3150, v té době vlak Os 3127 stál na SK č. 1 a v průběhu informování cestujících prostřednictvím staničního rozhlasu se vlak nedovoleně rozjel z prostoru pro výstup a nástup cestujících.

Bezprostředně po vzniku MU strojvedoucí vlaku Os 3127 ohlásil vznik MU služebním mobilním telefonem vedoucí obsluhy vlaku výpravčímu žst. Baška.

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

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem dráhy ani provozovatelem dráhy prováděny žádné opravné nebo údržbové práce na železničním svršku, spodku a ZZ. Taktéž, vyjma organizování drážní dopravy související s jízdou vlaků Sv 3170, Os 3127 a Os 3150, nebyly provozovatelem dráhy prováděny jiné práce při provozování dráhy a organizování drážní dopravy mající souvislost se vznikem předmětné MU.

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

Pro případ hlášení vzniku MU je provozovatelem dráhy SŽDC, s. o., vydán vnitřní předpis SŽDC (ČD) Dp 17 (prozatímní) „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, č. j. 22957/08-OKS, ze dne 27. 06. 2008, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění.

Vznik MU ohlásil výpravčímu žst. Baška strojvedoucí vlaku Os 3127 bezprostředně po jejím vzniku. Výpravčí žst. Baška splnil další povinnosti v souladu s Ohlašovacím rozvrhem.

Na základě smlouvy „Smlouva o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů“, uzavřené dne 31. 08. 2011 mezi SŽDC, s. o., a ČD, a. s., s účinností od 01. 09. 2011, byl vznik MU na COP DI oznámen společně za provozovatele dráhy a dopravce zaměstnancem SŽDC, s. o., OMU Územní pracoviště Ostrava, osobou pověřenou ve smyslu § 9 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU.

Na místo MU se dostavily odborně způsobilé osoby provozovatele dráhy a dopravce a VI DI. Na místě MU byli rovněž přítomni i vedoucí zaměstnanci jednotlivých organizačních složek provozovatele dráhy a dopravce. Za účasti VI DI bylo provedeno komisionální ohledání místa MU. Po ohledání místa vzniku MU byl v 17:30 h dán DI souhlas se změnami původního stavu na místě MU.

Provozování drážní dopravy v žst. Baška, včetně přilehlého traťového úseku Frýdek-Místek – Baška, bylo přerušeno od vzniku MU dne 05. 12. 2011 ve 14:58 h do 18:03 h téhož dne, tj. na 03:05 h.

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

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**

K újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce ani jiných osob při MU nedošlo.

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

## **2.4 Vnější okolnosti**

### **2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje**

- Teplota vzduchu +7 °C, počasí jasno, viditelnost více než 100 m;
- GPS souřadnice místa MU: 49°39'14.851"N, 18°22'9.308"E.

### 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

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

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

- strojvedoucí vlaku Os 3127 – ze Zápisů se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - HDV řídil z vedlejšího stanoviště strojvedoucího;
  - na odjezdu z žst. Frýdlant nad Ostravicí byl vlak Os 3127 opožděn cca 10 min. Důvodem bylo křižování se zpožděným vlakem Os 3126;
  - vzhledem ke zpoždění vlaku Os 3127 předpokládal v žst. Pržno křižování s vlakem Sv 3170, s kterým se dle platného GVD má křižovat v žst. Baška. Ke křižování vlaků v žst. Pržno nedošlo;
  - do žst. Baška vjížděl na návěst „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidla S na SK č. 1;
  - na SK č. 3 v té době stál vlak Sv 3170. Vzhledem ke zpoždění svého vlaku se domníval, že se jedná o vlak Os 3150, s kterým se dle platného GVD pravidelně křižuje v žst. Frýdek-Místek;
  - po zastavení vlaku u nástupiště u SK č. 1 odjistil dveře DV a vykloněný z bočního odsuvného okna HDV sledoval nástup a výstup cestujících;
  - po ukončení nástupu a výstupu cestujících dostal od obsluhy vlaku z prvních dveří, prvního DV za HDV, návěst „Souhlas k odjezdu“. Dání této návěsti neinicioval použitím návěsti „Výzva k pohotovosti“;
  - uzavřel centrálně ovládané nástupní dveře, odbrzdil přímočinnou brzdou a uvedl vlak do pohybu. Z důvodu zpoždění vlaku realizoval rozjezd vlaku s využitím max. výkonu HDV;
  - za odjezdu z prostoru pro výstup a nástup cestujících z bočního odsuvného okna HDV pohledem zpět sledoval situaci podél soupravy odjíždějícího vlaku. Přitom zaregistroval odjezd vlaku ze SK č. 3 ve směru do žst. Pržno, hlavní (odjezdové) návěstidlo L3 žst. Baška návěstilo návěst „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a volno“;
  - návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 zaregistroval až v průběhu rozjezdu vlaku při pohledu před HDV po usednutí na sedadlo strojvedoucího. I přes okamžité zavedení rychločinného brzdění vlak pro krátkou vzdálenost před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil;
  - v průběhu rychločinného brzdění zaregistroval výhybku č. 1 přestavenou pro jízdu vedlejším směrem z/na SK č. 3 a před úrovní hlavního (vjezdového) návěstidla protijedoucí vlak Os 3150;
  - v průběhu jízdy ze žst. Pržno do žst. Baška nezaregistroval pokus výpravčího žst. Baška o navázání spojení prostřednictvím TRS;
  - o prodloužení pobytu z dopravních důvodů (křižování s vlakem Os 3150) nebyl výpravčím žst. Baška přímo informován;
  - strojvedoucí si je vědom, že před uvedením vlaku Os 3127 do pohybu a na počátku rozjezdu nesledoval návěst hlavního (odjezdového) návěstidla S1.

- strojvedoucí vlaku Os 3150 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - při jízdě k hlavnímu (vjezdovému) návěstidlu L žst. Baška byla tímto návěstidlem návěstěná návěst „Stůj“;
  - strojvedoucí provozním brzděním průběžnou samočinnou tlakovou brzdou upravoval rychlost jízdy vlaku tak, aby před hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška bezpečně zastavil;
  - v průběhu provozního brzdění byla návěst „Stůj“ návěstěná hlavním (vjezdovým) návěstidlem L změněna na návěst „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a výstraha“;
  - v žst. Baška zpozoroval jízdu protijedoucího vlaku Os 3127. Brzdící účinek průběžné samočinné tlakové brzdy zvýšil zavedením rychločinného brzdění;
  - před zastavením vlaku Os 3150 byla návěst „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a výstraha“ návěstěná hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška změněna na návěst „Stůj“. S vlakem Os 3150 zastavil cca 100 m před úrovní hlavního (vjezdového) návěstidla L.
- výpravčí žst. Baška – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - vlak Os 3127 odjel z žst. Pržno do žst. Baška ve 14:52 h se zpožděním 7 min.;
  - vlak Sv 3170 přijel do žst. Baška z žst. Frýdek-Místek a zastavil ve 14:52 h na SK č. 3;
  - poté provedl přípravu a postavení vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 3127 do žst. Baška na SK č. 1;
  - v té době obdržel informaci o jízdě vlaku Os 3150 z žst. Frýdek-Místek včas, tj. ve 14:54 h;
  - vývojem dopravní situace, zpoždění vlaku Os 3127, souhlasil s odjezdem vlaku Os 3150 z žst. Frýdek-Místek ve 14:54 h. V žst. Baška plánoval křižování vlaků Sv 3170 s Os 3127 a následné křižování vlaků Os 3127 s Os 3150;
  - v průběhu jízdy vlaku Os 3127 v traťovém úseku Pržno – Baška se prostřednictvím TRS pokusil navázat spojení se strojvedoucím vlakem Os 3127 a informovat ho o prodloužení pobytu vlaku v žst. z dopravních důvodů (mimořádném křižování v žst. Baška s vlakem Os 3150). Spojení se nepodařilo navázat;
  - ihned po příjezdu vlaku Os 3127 na SK č. 1 provedl přípravu a postavení vlakové cesty pro vlak Sv 3170 ze SK č. 3 do žst. Pržno, aby uvolnil vjezdovou kolej pro vlak Os 3150 od žst. Frýdek-Místek. Poté do EDD zadal údaje o příjezdu vlaku Os 3127 do žst. Baška a o odjezdu Sv 3170 do žst. Pržno;
  - po uvolnění SK č. 3 vlakem Sv 3170 provedl přípravu a postavení vlakové cesty pro vjezd vlaku Os 3150 na SK č. 3 a staničním rozhlasem ohlásil cestujícím příjezd vlaku Os 3150;
  - po ukončení hlášení uslyšel slyšitelné upozornění cestujícím dané návěstní píšťalkou obsluhou vlaku Os 3127, po kterém následoval rozjezd vlaku ve směru do žst. Frýdek-Místek. Vyběhl z DK a chtěl vlak Os 3127 zastavit dáváním návěsti „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Protože konec vlaku byl již cca 25 m za DK „a velmi rychle se vzdaloval“, rozhodl se vrátit zpět do DK a vlaky Os 3127 a Os 3150 nouzově zastavit prostřednictvím funkce TRS „Generální stop“;
  - v průběhu návratu do DK zaregistroval, že vlak Os 3150 zastavil dostatečně daleko před vjezdovým návěstidlem L a že vlak Os 3127 prudce brzdí. Funkci TRS „Generální stop“ proto nepoužil;
  - v DK pohledem na panel SZZ uviděl obsazení KÚ výhybky č. 1 a změnu

návěstního znaku na hlavním (vjezdovém) návěstidle L na návěst „Stůj“.

### 3.1.2 Jiné osoby

V souvislosti se zjišťováním příčin a okolností vzniku předmětné MU byly DI shromážděny následující vysvětlení jiných osob:

- výpravčí žst. Frýdek-Místek – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - prostřednictvím EDD vyslal předvídaný odjezd vlaku Os 3150 do žst. Baška, který výpravčí žst. Baška potvrdil, tj. udělil souhlas k jízdě vlaku Os 3150;
  - po provedení přípravy a postavení vlakové cesty a výpravě vlaku vlak Os 3150 odjel z žst. Frýdek-Místek do žst. Baška;
  - na monitoru JOP zaregistroval, že je nezvykle dlouho obsazená traťová kolej Frýdek-Místek – Baška;
  - po dotazu u výpravčího žst. Baška byl informován, že došlo ke vzniku MU.
- obsluha vlaku Os 3127 – ze Zázpisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
  - z žst. Frýdlant nad Ostravicí byl vlak Os 3127 opožděn cca 10 min.;
  - v žst. Baška se vlak křižoval;
  - po ukončení výstupu a nástupu cestujících upozornila cestující návěstní píšťalkou na odjezd vlaku. Poté nastoupila do předních dveří prvního DV za HDV;
  - strojvedoucí byl vykloněn z bočního odsuvného okna HDV a sledoval situaci podél vlaku;
  - protože byl strojvedoucí vykloněn z bočního odsuvného okna HDV, dala návěstní pomůckou návěst „Souhlas k odjezdu“, aniž by strojvedoucí použil návěst „Výzva k pohotovosti“;
  - strojvedoucí poté zavřel centrálně zavírané nástupní dveře a uvedl vlak do pohybu;
  - za prostorem určeným pro výstup a nástup cestujících začal vlak prudce brzdit;
  - po zastavení vlaku jí strojvedoucí oznámil vznik MU.

## 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti.

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

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

Zdravotní způsobilost osob provádějících provozování dráhy a drážní dopravy je posuzována ve smyslu ustanovení vyhlášky č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění.

Požadavky na odbornou způsobilost osob provádějících provozování dráhy, včetně způsobu jejího získávání a prosazování, stanoví vnitřní předpis SŽDC, s. o., Zam1 (prozatímní) „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců“, č. j. 23 138/08-OKS, ze dne 30. 06. 2008, s účinností od 01. 07. 2008, v platném znění.

Požadavky na odbornou způsobilost osob provádějících drážní dopravu, včetně způsobu jejího získávání a prosazování, stanoví vnitřní předpis ČD, a. s., Ok2 „VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, č. j. 55 713/2009 – O10, ze dne 25. 03. 2009, s účinností od 01. 04. 2009, v platném znění.

Podmínku způsobilosti k řízení drážních vozidel stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb.

V době vzniku předmětné MU byly všechny na MU zúčastněné osoby 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, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí, je Česká republika. S tímto majetkem hospodaří SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí, je SŽDC, s. o., se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1 – Nové Město, PSČ 110 00, na základě Úředního povolení vydaného DÚ dne 29. 05. 2008, pod č. j. 3-4277/07-DÚ/Le, ev. č. ÚP/2008/9002, v platném znění.

Dopravcem na MU zúčastněných vlaků byly ČD, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Licence dopravce udělené rozhodnutím DÚ dne 17. 03. 2003, pod č. j. 3-2169/03-DÚ/Bp, ev. č. L/2003/9000. Dopravce je držitelem Osvědčení dopravce, vydaného DÚ dne 26. 03. 2008, pod č. j. DUCR-2366/10/Pd, ev. č. OSD/2008/028, s platností do 25. 03. 2013. Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy „SMLOUVA číslo 001 / 09 o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě celostátní dráhy a regionálních drah ve vlastnictví České republiky“, uzavřené mezi provozovatelem dráhy a dopravcem dne 30. 06. 2009, s účinností od 01. 07. 2009, v platném znění.

## 3.3 Právní a jiná úprava

### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto právních předpisů:

- § 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., dopravní řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 173/1995 Sb.), kde je uvedeno: „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo z vedoucího drážního vozidla pozorovala trať a jednala podle zjištěných skutečností,“;
- § 35 odst. 1 písm. h) vyhlášky č. 173/1995 Sb., kde je mimo jiné uvedeno: „Pro řízení drážního vozidla musí být zajištěno, aby osoba řídící drážní vozidlo hnací drážní vozidlo uvedla do pohybu jen na návěst „Odjezd“ nebo na jiné povolení stanovené provozovatelem dráhy, ...“;
- § 35 odst. 1 písm. 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,“.

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

Při šetření MU bylo zjištěno porušení těchto vnitřních předpisů:

- čl. 120 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, č. j. 55216/97-O11, ze dne 15. 04. 1997, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008 [dále jen předpis SŽDC (ČD) D1], kde je mimo jiné uvedeno: „Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje jízdu strojvedoucímu vlaku. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem. ... Vzdálenost 10 m před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení.“;
- čl. 505 písm. d) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, č. j. 55079/97-O11, ze dne 13. 03. 1997, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29-30, z 16. 07. 2008 [dále jen předpis SŽDC (ČD) D2], kde je mimo jiné uvedeno: „Odjezd z prostoru pro výstup a nástup cestujících se provede podle předpisu dopravce (pro postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu); přitom strojvedoucí odpovídá za to, že vlak neodjede před časem odjezdu podle jízdního řádu. Vidí-li však, že odjezdové (cestové) návěstidlo zakazuje jízdu, nesmí vlak uvést do pohybu, pokud k tomu nedostal pokyn od výpravčího.“;
- čl. 23 písm. c) vnitřního předpisu ČD V 2 „Předpis pro lokomotivní čety“, č. j. 60796/97-O18, ze dne 08. 01. 1998, s účinností od 22. 04. 1998, v platném znění (dále jen předpis 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 mimo jiné uvedeno: „Za jízdy je lokomotivní

*četa povinna sledovat trať či kolejiště před vozidlem, na elektrifikované trati i trakční vedení a plnit ustanovení předpisů tak, aby jízda vlaku byla bezpečná. ...“;*

- čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V 2, kde je uvedeno: „*Strojvedoucí je zejména povinen: vést vlak tak, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu a byl dodržen jízdní řád.*“.

### 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. Baška, typu reléové zabezpečovací zařízení AŽD 71, plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy, usnadňuje řízení drážní dopravy a eliminuje vliv pochybení (omyl nebo selhání) obsluhujícího lidského činitele, výpravčího. SZZ mělo platný „PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ“, ev. č. PZ 6734/96-E.42, vydaný DÚ dne 25. 09. 1996, s platností prodlouženou na dobu neurčitou. SZZ žst. Baška není vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Automaticky je zaznamenáváno pouze udělení traťového souhlasu pro jízdy vlaků mezi žst. Baška a Frýdek-Místek, a to záznamovým zařízením SZZ sousední žst. Frýdek-Místek.

Elektrické obvody SZZ sousední žst. Frýdek-Místek, typového označení ESA 11, plní funkci přímého zajišťování bezpečnosti drážní dopravy. SZZ je vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. SZZ mělo platný „PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ“, ev. č. PZ 1853/04-E.42, vydaný DÚ dne 06. 10. 2004, s platností prodlouženou na dobu neurčitou.

Mezistaniční úsek Frýdek-Místek – Baška je vybaven TZZ typu automatické hradlo AH 83, jehož elektrické obvody plní funkci přímého zajištění bezpečnosti drážní dopravy. TZZ mělo platný „PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ“, ev. č. PZ 6733/96-E.42, vydaný DÚ dne 25. 09. 1996, s platností prodlouženou na dobu neurčitou.

V době vzniku MU byla SZZ žst. Baška a Frýdek-Místek a TZZ traťového úseku Frýdek-Místek – Baška v provozuschopném stavu a vykazovala správnou činnost, závady nebyly zjištěny. SZZ předmětných žst. a TZZ příslušného mezistaničního úseku neumožňují aktivní zásah do řízení vlaku (nouzové zastavení DV) v případě, kdy dojde k pochybení (selhání nebo omylu) strojvedoucího, jenž se projeví nedovolenou jízdou DV za hlavní návěstidlo zakazující jízdu DV.

Žst. Baška, včetně přilehlých mezistaničních 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 nouzové zastavení vlaků (např. VNPN), jejichž bezpečnost je ohrožena při nedovolené jízdě DV za hlavní návěstidlo;
- stacionární částí systému pro automatizaci řízení kolejových vozidel AVV (Systém AVV aktivně řídí jízdu vlaku, např. bezpečné zastavení vlaku před hlavním návěstidlem zakazující jízdu, avšak svým charakterem není zabezpečovacím zařízením).

Žst. Baška je obsazena výpravčím, který organizuje a řídí drážní dopravu v obvodu žst. Baška, sousední žst. Pržno a přilehlých mezistaničních úsecích Frýdek-Místek – Baška a Baška – Pržno – Frýdlant nad Ostravicí. Výprava vlaků s přepravou cestujících,

kteří stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru pro výstup a nástup cestujících v žst. Baška, je prováděna ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy, obsažených v čl. 505 a 502 předpisu SŽDC (ČD) D2. Rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu vedoucího DV postavením hlavního (odjezdového) návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti. Tento způsob výpravy vlaku byl v žst. Baška provozovatelem dráhy zaveden na základě dokumentu „ROZKAZ ŘEDITELE RCP OSTRAVA k ZDD č. 1/2008 ke SŘ ŽST Baška“, č. j. 6380/2008-RCP/OVA, ze dne 11. 12. 2008, s platností od 14. 12. 2008, tj. od platnosti jízdního řádu 2008/2009. Pokyny provozovatele dráhy při organizování drážní dopravy (výpravě vlaku s přepravou cestujících) udílené dopravcům prostřednictvím návěstí hlavních (odjezdových) návěstidel žst. Baška obsazené výpravčím jsou jednoznačné a srozumitelné. Jejich převzetí a splnění je zajištěno pouze pozorováním tratě a návěstí a jednáním podle zjištěných skutečností lidským činitelem, strojvedoucímu vedoucího DV vlaku.

Ve stanicích, kde je povolena výprava vlaků postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně přivolávací návěsti), tj. i v žst. Baška, a strojvedoucí vedoucího DV vidí návěsti tohoto návěstidla, se před odjezdem vlaku s přepravou cestujících, které stojí pravidelně nebo mimořádně v prostoru pro výstup a nástup cestujících, je stanoven následující postup:

- dle čl. 186 vnitřního předpisu ČD KC 1 „Předpis pro činnosti ve vlacích ve vztahu k osobní dopravě a přepravě“, č. j. 60115/2008-O16, ze dne 07. 11. 2008, s účinností od 14. 12. 2008, v platném znění (dále jen předpis ČD KC 1), je člen obsluhy vlaku oprávněn k dání návěsti „Pohotovi k odjezdu“. V případě, že cestující nereagují na výzvu k ukončení nástupu, je povinen upozornit cestující na plánovaný odjezd vlaku návěstní píšťalkou jedním dlouhým tónem, případně několikrát opakovaným, a to před dáním návěsti „Pohotovi k odjezdu“.  
Člen obsluhy vlaku oprávněn k dání návěsti „Souhlas k odjezdu“, upozorní vždy cestující bezprostředně před touto návěstí na odjezd vlaku návěstní píšťalkou jedním dlouhým tónem, případně několikrát opakovaným (u vlaků tvořených pouze samostatným DV určeným k přepravě cestujících postačí ústní upozornění);
- dle čl. 187 předpisu ČD KC 1 nesmí být dána návěst „Souhlas k odjezdu“ bez upozornění na ukončení výstupu a nástupu cestujících.  
Před dáním návěsti „Souhlas k odjezdu“ („Pohotovi k odjezdu“) se člen obsluhy vlaku vždy přesvědčí o ukončení výstupu a nástupu cestujících a o uzavření dveří, nejsou-li ovládány centrálně strojvedoucím;
- dle čl. 504 předpisu ČD D2 „Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy“, č. j. 55079/97-O11, ze dne 13. 03. 1997, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění (dále jen předpis ČD D2), strojvedoucí vedoucího DV **dá v případě potřeby** v době pravidelného odjezdu vlaku (v případě zpoždění vlaku po ukončení výstupu a nástupu cestujících) **návěst „Výzva k pohotovosti“**;
- dle čl. 313 předpisu SŽDC (ČD) D1 o připravenosti vlaku k odjezdu informuje člen obsluhy vlaku, k tomu určený, dáním návěsti „Souhlas k odjezdu“;
- dle čl. 14 předpisu SŽDC (ČD) D1, čl. 504 předpisu ČD D2 a bodu 4 dokumentu „Upřesnění postupu před odjezdem vlaku dle článků 504 a 1301 předpisu ČD D2“, č. j. 1878/2010-O12, ze dne 07. 10. 2010 (dále jen Upřesnění postupu před odjezdem vlaku), se návěst „Souhlas k odjezdu“ přestane dávat, jakmile strojvedoucí vedoucího DV potvrdí její převzetí nebo začne podle ní jednat;
- dle bodu 3 písm. a) dokumentu Upřesnění postupu před odjezdem vlaku, **pokud člen obsluhy vlaku dává návěst „Souhlas k odjezdu“, aniž by strojvedoucím byla dána návěst „Výzva k pohotovosti“, strojvedoucí návěst „Výzva**

**k pohotovosti“ již nedává;**

- dle čl. 505 předpisu SŽDC (ČD) D2 a čl. 1301 předpisu ČD D2 strojvedoucí vedoucího DV po obdržení návěsti „Souhlas k odjezdu“, vidí-li, že hlavní návěstidlo dovoluje jízdu a nastal čas odjezdu podle jízdního řádu, smí uvést vlak do pohybu. Vidí-li strojvedoucí, že hlavní návěstidlo zakazuje jízdu, nesmí vlak uvést do pohybu, pokud k tomu nedostal pokyn od výpravčího.

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

- **hlavní (odjezdové, cestové, vložené) návěstidlo, před kterým vlak stojí, zakazuje nebo dovoluje jízdu vlaku;**
- **nastal čas odjezdu podle jízdního řádu;**
- **zahájení postupu inicioval strojvedoucí vedoucího DV.**

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

### 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 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění.

SZZ žst. Frýdek-Místek je vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat. Analýzou dat archivovaných technologickými a zadávacími počítači ESA 11 (TPC 2) v žst. Frýdek-Místek bylo zjištěno, že pro vlak Os 3150 byl udělen traťový souhlas, viz dokument „Vyjádření provozovatele dráhy Správy železniční dopravní cesty, státní organizace („SŽDC“) – Správy dopravní cesty („SDC“) Ostrava ve věci vzniku mimořádné události kategorie C6 ze dne 5.12.2011 v ŽST Baška.“, č. j. 17665/2011-SDC OVA-ÚPN, ze dne 08. 12. 2011. TZZ jednokolejného traťového úseku Baška – Frýdek-Místek znemožňuje zaměstnancům obsluhujícím SZZ žst. Baška a Frýdek-Místek přestavit hlavní (odjezdové) návěstidlo do polohy dovolující jízdu (vyjma PN), pokud nemá pro danou jízdu přijat TS. Výpravčí žst. Baška vypravit vlak Os 3127 návěstí dovolující jízdu vlaku (vyjma PN) návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem nemohl. **Hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Baška byla v době vzniku MU návěstěna návěst „Stůj“**, viz také bod 2.1.2.

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

### 3.4.3 Komunikační prostředky

V použití komunikačních prostředků nebyly zjištěny nedostatky, viz bod 2.2.4.

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

HDV 742.046-6, jedoucí v čele vlaku Os 3127, mělo platný „PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA“, ev. č. PZ 7067/97-V.20, vydaný DÚ dne 06. 10. 1997. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla, v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., dopravcem provedena dne 28. 09. 2011, s platností do 28. 03. 2012. HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

V souladu s § 9 odst. 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb. bylo HDV 742.046-6 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 742.046-6 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 mechanickým záznamem dat, registračním rychloměrem typu METRA, ev. č. 82097.

Ze zaznamenaných dat mimo jiné vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího č. II;
- z místa posledního zastavení, staniční koleje č. 1 žst. Baška, v km 108,730, se vlak Os 3127 rozjel ve 14:57:42 h. Následuje rozjezd na rychlost  $v = 45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , na dráze 200 m;
- při rychlosti  $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , 5 m za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška, je zaznamenán prudký pokles rychlosti do zastavení na dráze 70 m;
- vzhledem k době plnění brzdových válců DV brzděných v režimu brzdění P je zřejmé, že strojvedoucí rychločinné brzdění zavedl před úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1;
- vlak zastavil ve 14:58:18 h;
- nejvyšší dovolená rychlost vlaku Os 3127 nebyla překročena;
- mobilní část VZ byla zapnutá a strojvedoucím pravidelně obsluhována.

HDV 754.039-6, jedoucí v čele vlaku Os 3150, mělo platný „PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA“, ev. č. PZ 5136/05-V.20, vydaný DÚ dne 12. 01. 2005. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla, v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., dopravcem provedena dne 27. 08. 2011, s platností do 27. 02. 2012. HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

V souladu s § 9 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb. bylo HDV 754.039-6 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 754.039-6 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 mechanickým záznamem dat, registračním rychloměrem typu METRA, ev. č. A 09 204.

Ze zaznamenaných dat mimo jiné vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího č. 1;
- z místa posledního zastavení, tj. ze žst. Frýdek-Místek, se vlak Os 3150 rozjel ve 14:54:00 h. Následuje plynulý rozjezd na rychlost  $v = 60 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , na dráze 1100 m;
- následuje pozvolné a plynulé snížení rychlosti na  $v = 40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , na dráze 1100 m;
- ve 14:57:48 h je registrován začátek snižování rychlosti na  $v = 0 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , na dráze 50 m;
- vlak Os 3150 zastavil ve 14:57:54 h;
- mobilní část VZ byla zapnutá a strojvedoucím pravidelně obsluhována.

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

V žst. Baška bylo v souladu s platným jízdním řádem realizováno křížování vlaků Sv 3170 a Os 3127, po kterém s ohledem na vývoj dopravní situace mělo následovat další křížování vlaků Os 3127 a Os 3150. Na SK č. 3 stál vlak Sv 3170 připravený k odjezdu do žst. Pržno. Pro vlak Os 3127 byla výpravčím žst. Baška postavena normální obsluhou SZZ vlaková cesta z traťové koleje Pržno – Baška na SK č. 1. Vjezd vlaku byl dovolen návěstí „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S žst. Baška. Návěstí „Výstraha“ byla strojvedoucímu vlaku Os 3127 předvěstěna návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem. Návěst „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S strojvedoucí vlaku Os 3127 zaregistroval. S vlakem v žst. Baška zastavil na SK č. 1, která je v přímém směru, v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, 195 m před úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1. Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška návěstilo návěst „Stůj“. Ta byla ze stanoviště strojvedoucího na HDV 742.046-6 vlaku Os 3127, v souladu s § 7 odst. 1 a 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., viditelná. Viditelnost návěstí nebyla přerušena pohyblivými či pevnými překážkami.

Po vjezdu vlaku Os 3127 do žst. Baška na SK č. 1 se na indikační desce SZZ rozsvítilo bílé světlo indikující volnost traťového úseku Baška – Pržno. Výpravčí žst. Baška pohledem na indikační desku SZZ zjistil volnost vlakové cesty, traťového úseku Baška – Pržno, a zkontroloval správnou činnost přejezdových ZZ (zda-li není indikován poruchový stav). Normální obsluhou SZZ postavil vlakovou cestu pro vlak Sv 3170 ze SK č. 3 na traťovou kolej Baška – Pržno. Odjezd vlaku Sv 3170 byl dovolen návěstí „Rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a volno“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem L3. Po odjezdu vlaku Sv 3170 ze SK č. 3, uvolnění SK č. 3 a zjištění volnosti vlakové cesty na SK č. 3 pro vlak Os 3150 výpravčí postavil ve směru traťového souhlasu normální obsluhou SZZ vlakovou cestu pro vlak Os 3150 z traťové koleje Frýdek-Místek – Baška na SK č. 3. Vjezd vlaku Os 3150 byl dovolen návěstí „Rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška. Dovolení vjezdu do žst. Baška strojvedoucí vlaku Os 3150 zaregistroval a upravil technologii jízdy tak, aby v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu (vjezdovému) návěstidlu L žst. Baška nepřekročil rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ .

V době přípravy a stavění vlakové cesty pro vlak Os 3150 hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška stále návěstilo návěst „Stůj“. Ta odjezd vlaku Os 3127 ze SK č. 1 zakazovala a strojvedoucímu nedovolovala uvést vlak do pohybu. Strojvedoucí vlaku Os 3127 sledoval situaci podél vlaku, vykloněn z pravého bočního odsuvného okna ve směru jízdy vlaku. Po ukončení výstupu a nástupu cestujících obsluha vlaku Os 3127 (vlakvedoucí) zahájila postup před odjezdem vlaku. Návěstní píšťalkou upozornila cestující na odjezd vlaku. Poté nastoupila do předních dveří prvního DV za HDV a strojvedoucímu dala návěst „Souhlas k odjezdu“. Postup doprovodu vlaku (vlakvedoucí) Os 3127 před uvedením vlaku do pohybu, tj. i dání návěstí „Souhlas k odjezdu“, byl uskutečněn v souladu s jednotnými technologickými postupy dopravce, i když hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška návěstilo návěst „Stůj“, která byla z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících viditelná, a **zahájení postupu před odjezdem vlaku neinicioval strojvedoucí** dáním návěstí „Výzva k pohotovosti“.

Strojvedoucí vlaku Os 3127 po obdržení pokynu „Souhlas k odjezdu“ uzavřel centrálně ovládané nástupní dveře TDV a **vedl vlak nedovoleně do pohybu, přestože hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška návěstilo návěst „Stůj“** a jiné povolení k uvedení do pohybu, stanovené provozovatelem dráhy, nedostal.

**Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 505 písm. d) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V2 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.**

Hluk nedovoleně uvedeného vlaku Os 3127 do pohybu zaregistroval výpravčí žst. Baška. Výpravčí vyběhl z DK zjistit nastalou situaci a učinit opatření k zastavení vlaku. Protože vlak již nebylo možné zastavit dáváním návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“, rozhodl se vrátit zpět do DK a vlaky Os 3127 a Os 3150 nouzově zastavit prostřednictvím funkce TRS „Generální stop“. Před návratem do DK zaregistroval, že vlak Os 3150 zastavil dostatečně daleko před vjezdovým návěstidlem L a že vlak Os 3127 prudce brzdí. Funkci TRS „Generální stop“ proto nepoužil.

Strojvedoucí vlaku Os 3127 po uvedení vlaku do pohybu upřednostnil sledování situace podél soupravy vlaku, kdy pohledem z pravého bočního odsuvného okna HDV zaregistroval i odjezd vlaku Sv 3170 ze SK č. 3 ve směru do žst. Pržno a návěst hlavního (odjezdového) návěstidla L3 žst. Baška „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a volno“, před pozorováním tratě a návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška. Návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 zaregistroval až ve chvíli, kdy nebylo možné vlak bezpečně před návěstěným místem zastavit. I přes okamžité zavedení rychločinného brzdění vlak před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil. Vlak Os 3127 zastavil čelem 75 m za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška ve výhybce č. 1.

**Uvedené zjištění je v návaznosti na ustanovení čl. 120 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D1, čl. 23 písm. c), čl. 90 a čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V2 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.**

Nedovolenou jízdou vlaku Os 3127 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška bylo ovlivněno SZZ žst. Baška. Vlak Os 3127 obsadil KÚ výhybky č. 1, který byl součástí postavené vjezdové vlakové cesty pro vlak Os 3150 z traťové koleje Frýdek-Místek – Baška na SK č. 3. Ovlivněním SZZ žst. Baška byla jeho správnou činností změněna návěst „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a výstraha“ návěstěná hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška na návěst „Stůj“.

V době jízdy vlaku Os 3150 k hlavnímu (vjezdovému) návěstidlu L žst. Baška, kdy strojvedoucí brzděním průběžnou samočinnou tlakovou brzdou upravoval rychlost jízdy

vlaků, aby v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu (vjezdovému) návěstidlu L nepřekročil rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , zpozoroval jízdu protijedoucího vlaku Os 3127. Strojvedoucí vlaku Os 3150 proto brzdící účinek průběžné samočinné tlakové brzdy zvýšil zavedením rychločinného brzdění. Před zastavením vlaku Os 3150 strojvedoucí zpozoroval změnu návěsti „Rychlost  $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška na návěst „Stůj“. S vlakem Os 3150 zastavil cca 100 m před úrovní hlavního (vjezdového) návěstidla L žst. Baška.

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

Před vznikem MU nebyla vedena žádná verbální hlášení mající souvislost se vznikem MU, technická závada komunikačních prostředků zjištěna nebyla. Následným verbálním hlášením v souvislosti se vznikem MU je ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku Os 3127 výpravčímu žst. Baška.

Ve výměně verbálních hlášení nebyly zjištěny nedostatky.

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

Místo MU bylo provozovatelem dráhy a dopravcem zabezpečeno v souladu s § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb., a to pověřenými osobami provozovatele dráhy a dopravce.

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

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

- strojvedoucí vlaku Os 3127 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 05. 12. 2011 v 06:38 h, volno před směnou měl v délce 71 h 29 min.
- strojvedoucí vlaku Os 3150 nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 05. 12. 2011 v 06:38 h, volno před směnou měl v délce 72 h 06 min.
- výpravčí žst. Baška nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 05. 12. 2011 v 06:05 h, volno před směnou měl v délce 23 h 25 min.

Zaměstnavatel zajistil přestávku v práci během směny a podmínky pro odpočinek před směnou v souladu s Nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě a § 88 a § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění.

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

Všichni zúčastnění zaměstnanci byli v době vzniku MU zdravotně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Šetřením nebylo zjištěno, že by na vznik MU měla vliv osobní situace nebo psychický stav osob zúčastněných na MU. U strojvedoucího vlaku Os 3127



nebylo možné osobní situaci ani psychický stav, jenž by měl souvislost se vznikem MU posoudit, protože využil svého práva nevypovídat.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

Uspořádání a vybavení řídicího pracoviště výpravčího ani HDV nemělo souvislost se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

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

DI eviduje v období od 01. 01. 2005 do doby vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem **45** obdobných MU, jejichž příčinou vzniku byl nedovolený odjezd vlaku s přepravou cestujících z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících, resp. nedovolená jízda těchto vlaků za odjezdové (cestové) návěstidlo, které návěstilo návěst „Stůj”, ve stanici, kde rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního (cestového) návěstidla na návěst dovolující jízdu. Při MU, vzniklých ve sledovaném období, utrpělo **58** osob újmu na zdraví a vznikla celková škoda ve výši **16.186.517,61** Kč.

Na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 16. 02. 2009 (09:08 h) v žst. Paskov, kdy následkem nedovolené jízdy vlaku Os 3101 za hlavní (odjezdové) návěstidlo se vlak Os 3101 srazil s vlakem Os 3116, bylo DI vydáno bezpečnostní doporučení č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010 (dále jen Bezpečnostní doporučení). Předmětem vydaného Bezpečnostního doporučení bylo:

- doporučení provozovateli dráhy, kategorie celostátní a regionální, SŽDC, s. o.:
  - urychlit práce na zavedení evropského vlakového ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních.
- doporučení dopravci a operátorovi provozovatele dráhy ČD, a. s.:
  - urychlit práce na zavedení a vybavení DV mobilní částí ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná DV plně využívat všech funkcionalit ETCS;
  - do doby zavedení ETCS do provozu v žst., kde je povolena výprava vlaků s přepravou cestujících, které stojí v prostoru pro výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, včetně přivolávací návěsti, provést úpravu jednotných technologických postupů výpravy a odjezdu vlaku. Úpravou postupů zamezit omylům a selháním strojvedoucích po uvedení vlaku do pohybu, tzn. aby se strojvedoucí řídil pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy a v situaci, kdy nebude jízda vlaku návěstí příslušného hlavního návěstidla povolena, před tímto návěstidlem vlak bezpečně zastavil.

Přestože dráha železniční, kategorie celostátní Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať 302A), včetně žst. Baška a přilehlých mezistaničních úseků není stacionární částí systému evropského vlakového zabezpečovače ETCS vybavena a ani v dohledné době vybavená nebude, **dopravce ČD, a. s., na základě vydaného Bezpečnostního doporučení, vyjma posílení preventivní (kontrolní) činnosti, pozastavení odborné způsobilosti odpovědným strojvedoucím a seznámení ostatních strojvedoucích s průběhem, příčinami a následky uvedených MU, dle ustanovení § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., odpovídající vlastní opatření k předcházení MU nepřijal**, viz „Odpověď – Dožádání k mimořádné události, vaše č.j. 6-3776/2011/DI-41“, č. j. 115/2012-O12, ze dne 23. 01. 2012, a Vyhodnocení příčin a okolností vzniku obdobných MU (např. č. j. 71258/2009-O18 ze dne 12. 01. 2010, č. j. 70534/2010-O18 ze dne 03. 06. 2010, č. j. 70401/2011-O18 ze dne 14. 06. 2011). K obdobným MU docházelo v podobném počtu i nadále. Dopravce ve stanicích, kde je povolena výprava vlaku s přepravou cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, nadále spoléhal 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. **Nebyla vytvořena žádná bezpečnostní pojistka, úprava postupu doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu, která by možnost selhání, omyl, strojvedoucího vlaku s přepravou cestujících, doprovázeného i vlakovou četou, eliminovala nebo snížila.** Jednotné technologické postupy dopravce umožňují, aby postup doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu, tj. i dávání návěstí „Pohotovi k odjezdu“ a „Souhlas k odjezdu“, byl uplatňován bez ohledu na skutečnost, zda:

- hlavní (odjezdové, cestové, vložené) návěstidlo, před kterým vlak stojí, zakazuje nebo dovoluje jízdu vlaku;
- nastal čas odjezdu podle jízdního řádu;
- zahájení postupu inicioval strojvedoucí vedoucího DV, viz bod 3.4.1.

Technologické postupy neupravil ani operátor provozovatele dráhy, resp. provozovatel dráhy, tzn. i nadále je bezpečnost při odjezdu (křižování) vlaku v žst. na jednokolejných tratích závislá de facto jen na jednom lidském činiteli – strojvedoucím.

## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 05. 12. 2011 bylo v žst. Baška v souladu s platným jízdním řádem realizováno křižování vlaků Sv 3170 a Os 3127, po kterém s ohledem na vývoj dopravní situace mělo následovat další křižování vlaků Os 3127 a Os 3150. Na SK č. 3 stál vlak Sv 3170 připravený k odjezdu do žst. Pržno. Pro vlak Os 3127 byla výpravčím žst. Baška postavena normální obsluhou SZZ vlaková cesta z traťové koleje Pržno – Baška na SK č. 1. Vjezd vlaku byl dovolen návěstí „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S žst. Baška. Návěstí „Výstraha“ byla strojvedoucímu vlaku Os 3127

předvěstěna návěst „Stůj“ návěstěná hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1. V době jízdy vlaku Os 3127 z žst. Pržno do žst. Baška měl výpravčí žst. Baška v úmyslu prostřednictvím Traťové základnové radiostanice TRS informovat strojvedoucího vlaku Os 3127 o křížování s vlakem Os 3150 v žst. Baška. K navázání spojení prostřednictvím TRS se strojvedoucím vlakem Os 3127 však nedošlo. Strojvedoucí pokus výpravčího žst. Baška na radiové stanici lokomotivní soupravy o navázání spojení nezaznamenal. Příčinu neuskutečnění navázání spojení mezi výpravčím žst. Baška a strojvedoucím vlakem Os 3127 se nepodařilo zjistit (technická závada nebyla zjištěna, strojvedoucí vlaku Os 3127 využil svého práva nevypovídat, upřesňující vysvětlení k příčině nenavázání spojení neuvedl). Návěst „Výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem S žst. Baška strojvedoucí vlaku Os 3127 zaregistroval. S vlakem v žst. Baška zastavil na SK č. 1, která je v přímém směru, v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících, 195 m před úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška. Hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška návěstilo návěst „Stůj“. Ta byla ze stanoviště strojvedoucího na HDV 742.046-6 vlaku Os 3127 viditelná. Viditelnost návěsti nebyla přerušena pohyblivými či pevnými překážkami.

Po vjezdu vlaku Os 3127 do žst. Baška na SK č. 1 výpravčí žst. Baška normální obsluhou SZZ postavil vlakovou cestu pro vlak Sv 3170 ze SK č. 3 na traťovou kolej Baška – Pržno. Odjezd vlaku Sv 3170 byl dovolen návěstí „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a volno“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem L3. Po odjezdu vlaku Sv 3170 ze SK č. 3, uvolnění SK č. 3 a zjištění volnosti vlakové cesty na SK č. 3 pro vlak Os 3150 výpravčí postavil ve směru traťového souhlasu normální obsluhou SZZ vlakovou cestu pro vlak Os 3150 z traťové koleje Frýdek-Místek – Baška na SK č. 3. Vjezd vlaku Os 3150 byl dovolen návěstí „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška. Dovolení vjezdu do žst. Baška strojvedoucí vlaku Os 3150 zaregistroval.

V době přípravy a stavění vlakové cesty pro vlak Os 3150 hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška stále návěstilo návěst „Stůj“. Ta odjezd vlaku Os 3127 ze SK č. 1 zakazovala a strojvedoucímu nedovolovala uvést vlak do pohybu. Strojvedoucí vlaku Os 3127 sledoval situaci podél vlaku, vykloněn z pravého bočního odsuvného okna ve směru jízdy vlaku. Po ukončení výstupu a nástupu cestujících obsluha vlaku Os 3127 (vlakvedoucí) zahájila postup před odjezdem vlaku. Návěstní píšťalkou upozornila cestující na odjezd vlaku. Poté nastoupila do předních dveří prvního DV za HDV a strojvedoucímu dala návěst „Souhlas k odjezdu“. Postup doprovodu vlaku (vlakvedoucí) Os 3127 před uvedením vlaku do pohybu, tj. i dání návěští „Souhlas k odjezdu“, byl uskutečněn v souladu s jednotnými technologickými postupy dopravce, i když hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška návěstilo návěst „Stůj“, která byla z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících viditelná, a zahájení postupu před odjezdem vlaku neinicíoval strojvedoucí návěstí „Souhlas k odjezdu“ (návěstí „Souhlas k odjezdu“ nepředcházelo dání návěští „Výzva k pohotovosti“ daná strojvedoucím). Strojvedoucí vlaku Os 3127 po obdržení pokynu „Souhlas k odjezdu“ uzavřel centrálně ovládané nástupní dveře TDV a ve 14:57:42 h uvedl vlak nedovoleně do pohybu, přestože hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška návěstilo návěst „Stůj“ a jiné povolení k uvedení do pohybu, stanovené provozovatelem dráhy, nedostal.

Hluk nedovoleně uvedeného vlaku Os 3127 do pohybu zaregistroval výpravčí žst. Baška. Výpravčí vyběhl z DK zjistit nastalou situaci a učinit opatření k zastavení vlaku. Protože vlak již nebylo možné zastavit dáváním návěsti „Stůj, zastavte všemi prostředky“, rozhodl se vrátit zpět do DK a vlaky Os 3127 a Os 3150 nouzově zastavit prostřednictvím funkce TRS „Generální stop“. V průběhu návratu do DK zaregistroval, že vlak Os 3150 zastavil dostatečně daleko před vjezdovým návěstidlem L a že vlak Os 3127 prudce brzdí.

Funkci TRS „Generální stop“ proto nepoužil.

Strojvedoucí vlaku Os 3127 po uvedení vlaku do pohybu upřednostnil sledování situace podél soupravy vlaku, kdy pohledem z pravého bočního odsuvného okna HDV zaregistroval i odjezd vlaku Sv 3170 ze SK č. 3 ve směru do žst. Pržno a návěst hlavního (odjezdového) návěstidla L3 žst. Baška „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a volno“, před pozorováním tratě před HDV a návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška. Návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 zaregistroval až ve chvíli, kdy z rychlosti 45 km·h<sup>-1</sup> nebylo možné vlak bezpečně před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 žst. Baška zastavit. I přes okamžité zavedení rychločinného brzdění vlak před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil. Vlak Os 3127 zastavil čelem 75 m za úrovní hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška ve výhybce č. 1.

Nedovolenou jízdou vlaku Os 3127 za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška bylo ovlivněno SZZ žst. Baška. Vlak Os 3127 obsadil KÚ výhybky č. 1, který byl součástí postavené vjezdové vlakové cesty pro vlak Os 3150 z traťové koleje Frýdek-Místek – Baška na SK č. 3. Ovlivněním SZZ žst. Baška byla jeho správnou činností změněna návěst „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a výstraha“ návěstěná hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška na návěst „Stůj“.

V době jízdy vlaku Os 3150 k hlavnímu (vjezdovému) návěstidlu L žst. Baška, kdy strojvedoucí brzděním průběžnou samočinnou tlakovou brzdou upravoval rychlost jízdy vlaku tak, aby v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu (vjezdovému) návěstidlu L nepřekročil rychlost 40 km·h<sup>-1</sup>, důsledným pozorováním tratě zpozoroval jízdu protijedoucího vlaku Os 3127. Strojvedoucí jednal podle zjištěné skutečnosti a zvýšil brzdící účinek průběžné samočinné tlakové brzdy zavedením rychločinného brzdění. Před zastavením vlaku Os 3150 strojvedoucí důsledným pozorováním návěstí zpozoroval změnu návěstí „Rychlost 40 km·h<sup>-1</sup> a výstraha“ návěstěnou hlavním (vjezdovým) návěstidlem L žst. Baška na návěst „Stůj“. S vlakem Os 3150 zastavil ve 14:58 h cca 100 m před úrovní hlavního (vjezdového) návěstidla L žst. Baška.

Následkem MU nedošlo k újmě na zdraví osob ani ke vzniku hmotné škody.

## 4.2 Rozbor

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

Odjezd vlaku Os 3127 z žst. Baška byl, činností SZZ žst. Baška obsluhovaného výpravčím žst. Baška, zakázán návěstí „Stůj“, návěstěnou červeným světlem, hlavního (odjezdového) návěstidla S1. Na tuto návěst byl strojvedoucí vlaku Os 3127 upozorněn návěstí „Výstraha“, návěstěnou světlem žluté barvy, hlavního (vjezdového) návěstidla S žst. Baška.

SZZ žst. Baška v souladu s určenými provozními podmínkami a platnými právními předpisy zajišťovalo svojí funkcí bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a dále usnadňovalo řízení drážní dopravy a eliminovalo vliv pochybení (omyl nebo selhání) obsluhujícího lidského činitele, výpravčího žst. Baška. SZZ žst. Baška jízdu vlaku Os 3127 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 jízdě vlaku Os 3127 za hlavní (odjezdové) návěstidlo S1

nezabraňovalo ani na vzniklou situaci výpravčího žst. Baška neupozorňovalo (s výjimkou optické signalizace obsazení KÚ výhybky č. 1, zapříčiněné jízdou předmětného vlaku).

Dopravce v návaznosti na ustanovení čl. 505 písm. d) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V2 a § 35 odst. 1 písm. f) a h) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb. nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy a platné licence a neřídil se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Os 3127 po obdržení pokynu „Souhlas k odjezdu“, kterému v souladu s jednotnými technologickými postupy dopravce nepředcházelo dání návěsti „Výzva k pohotovosti“ daná strojvedoucím, uvedl vlak nedovoleně do pohybu, přestože hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška návěstilo návěst „Stůj“, která byla ze stanoviště strojvedoucího na HDV 742.046-6 viditelná, a jiné povolení k uvedení do pohybu vlaku, stanovené provozovatelem dráhy, nedostal.

Dopravce v návaznosti na ustanovení čl. 120 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D1, čl. 23 písm. c), čl. 90 a čl. 91 písm. a) vnitřního předpisu ČD V2 a § 35 odst. 1 písm. f) a m) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) a g) zákona č. 266/1994 Sb. nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy a platné licence a neřídil se při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Os 3127 po uvedení vlaku do pohybu upřednostnil sledování situace podél soupravy vlaku, včetně zaregistrování odjezdu vlaku Sv 3170 ve směru do žst. Pržno, před pozorováním tratě a návěstí hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška. Návěst „Stůj“ návěstěnou hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 zaregistroval až ve chvíli, kdy nebylo možné vlak bezpečně před návěstěným místem zastavit. I přes okamžité zavedení rychločinného brzdění, vlak Os 3127 před hlavním (odjezdovým) návěstidlem S1 nezastavil a nedovoleně pokračoval v jízdě za návěstidlo. Zastavil čelem 75 m za úroveň hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška, ve výhybce č. 1.

DI eviduje v období od 01. 01. 2005 do 31. 05. 2012 na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální celkem **59** obdobných MU, jejichž příčinou vzniku byl nedovolený odjezd vlaku s přepravou cestujících z prostoru určeného pro výstup a nástup cestujících, resp. nedovolená jízda těchto vlaků za odjezdové (cestové) návěstidlo, které návěstilo návěst „Stůj“, ve stanici, kde rozkaz k odjezdu vlaku dává výpravčí strojvedoucímu postavením hlavního (cestového) návěstidla na návěst dovolující jízdu. Při MU, vzniklých ve sledovaném období, utrpělo **58** osob újmu na zdraví a vznikla celková škoda ve výši **16.636.517,61** Kč:

- v roce 2005 došlo k celkem **2** MU;
- v roce 2006 došlo k celkem **4** MU;
- v roce 2007 došlo k celkem **5** MU;
- v roce 2008 došlo k celkem **5** MU;
- v roce 2009 došlo k celkem **13** MU;
- v roce 2010 došlo k celkem **8** MU;
- v roce 2011 došlo k celkem **11** MU;
- v roce 2012 (do 31. 05. 2012) došlo k celkem **11** MU.

Přestože dráha železniční, kategorie celostátní Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí (trať 302A), včetně žst. Baška a přilehlých mezistaničních úseků není stacionární částí systému evropského vlakového zabezpečovače ETCS vybavena a ani v dohledné době vybavená nebude, dopravce ČD, a. s., na základě Bezpečnostního doporučení vydaného DI po vzniku

MU ze dne 16. 02. 2009 v žst. Paskov, vyjma posílení preventivní (kontrolní) činnosti, pozastavení odborné způsobilosti odpovědným strojvedoucím a seznámení ostatních strojvedoucích s průběhem, příčinami a následky uvedených MU, dle ustanovení § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., odpovídající vlastní opatření k předcházení MU nepřijal. K obdobným MU docházelo v podobném počtu i nadále, viz uvedená statistika. Ve stanicích, kde je povolena výprava vlaku s přepravou cestujících postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu, dopravce nadále spoléhal 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. Nebyla vytvořena žádná bezpečnostní pojistka, úprava postupu doprovodu vlaku před uvedením vlaku do pohybu, která by možnost selhání, omyl, strojvedoucího vlaku s přepravou cestujících, doprovázeného i vlakovou četou, eliminovala nebo snížila.

Technologické postupy neupravil ani operátor provozovatele dráhy, resp. provozovatel dráhy, tzn. i nadále je bezpečnost při odjezdu (křižování) vlaku v žst. na jednokolejných tratích závislá de facto jen na jednom lidském činiteli – strojvedoucím.

### 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 vzniku MU bylo nerespektování návěsti „Stůj“ hlavního (odjezdového) návěstidla S1 žst. Baška vlakem Os 3127.

Faktor, který přispěl ke vzniku MU, je 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 byly chyby strojvedoucího Os 3127 spočívající:

- v nedovoleném uvedení vlaku Os 3127 do pohybu v době, kdy hlavní (odjezdové) návěstidlo S1 žst. Baška zakazovalo jízdu;
- v upřednostnění sledování situace podél soupravy odjíždějícího vlaku před pozorováním tratě a návěstí před vedoucím DV a jednáním podle zjištěných skutečností.

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

Příčinou, která byla způsobena předpisovým rámcem a nenaplněním požadavků na systém zajišťování bezpečnosti, bylo nepřijetí odpovídajících vlastních opatření k předcházení obdobným MU na základě vydaného bezpečnostního doporučení, č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010, po předchozí MU podobného charakteru, ze dne 16. 02. 2009 v žst. Paskov.

## 4.4 Doplnující zjištění

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

Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku MU, které však nejsou významné pro závěry o příčinách, nebyly DI zjištěny.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku MU byla ze strany dopravce, ve smyslu § 49 odst. 3 písm. e) zákona č. 266/1994 Sb. a § 13 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb., přijata níže uvedená opatření:

- prokazatelně seznámit strojvedoucí s průběhem, příčinami a následky předmětné MU;
- pozastavit odbornou způsobilost strojvedoucímu vlaku Os 3127.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., Drážní inspekce doporučuje provozovateli dráhy, kategorie celostátní a regionální, Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, v souladu se zněním předchozích dokumentů „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j. 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010 , č. j. 739/2010/DI, ze dne 15. 12. 2010, a č. j. 355/2012/DI, ze dne 01. 06. 2012;
- 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 drážního vozidla za hlavní návěstidlo (např. systém VNPN);
- ve stanicích trvale obsazených výpravčím, který řídí a organizuje drážní dopravu v obvodu vlastní žst. a přilehlých mezistaničních úsecích, neprovádět výpravu vlaku s přepravou cestujících, který stojí (pravidelně nebo mimořádně) v prostoru určeném k výstup a nástup cestujících, postavením hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu vlaku, včetně přivolávací návěsti.

V souladu s ustanovením § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., Drážní inspekce doporučuje dopravci České dráhy, a. s.:

- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí evropského

vlakového zabezpečovače ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit tohoto zabezpečovače;

- upravit jednotné technologické postupy před uvedením vlaku s přepravou cestujících do pohybu, který stojí v prostoru určeném pro výstup a nástup cestujících ve stanici, kde je dovolena 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 DV, a to návěstí „Výzva k pohotovosti“ danou ústně, návěstní pomůckou nebo technickým zařízením.

V souladu s ustanovením přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedených bezpečnostních doporučení i u ostatních provozovatelů drah a dopravců v České republice.

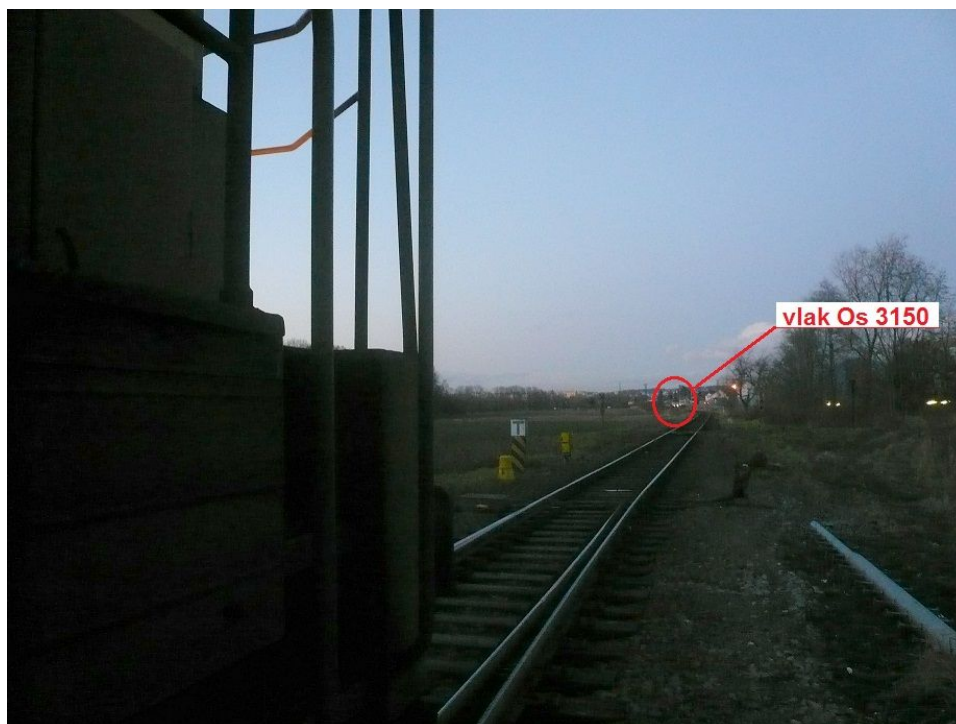
V Ostravě dne 25. 06. 2012.

Lumír Kuchyňka, v. r.  
vrchní inspektor  
Územního inspektorátu Ostrava

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



## 7 PŘÍLOHY



Obrázek 1: Pohled od čela vlaku Os 3127 na stojící vlak Os 3150



Obrázek 2: Indikační panel SZDC žst. Baška po vzniku MU



*Obrázek 3: Čelo vlaku Os 3127 v km 108,730*