



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Vyskočení cestujícího z jedoucího vlaku R 888 mezi železničními stanicemi
Třebovice v Čechách a Česká Třebová

Čtvrtek, 13. prosince 2018

Accident and incident investigation report

Jumping out of a passenger from the moving long distance passenger train
No. 888 between Třebovice v Čechách and Česká Třebová stations

Thursday, 13th December 2018

č. j.: 6-4632/2018/DI



Tato závěrečná zpráva je veřejná a veškeré v ní uvedené skutečnosti jsou podloženy vyšetřovacím spisem.

1 SHRnutí



Zdroj: DI

Skupina události: nehoda.

Vznik události: 13. 12. 2018, 13.14 h.

Popis události: vyskočení cestujícího z jedoucího vlaku R 888.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, mezi železniční stanicí Třebovice v Čechách a Česká Třebová, traťová kolej č. 2, km 2,737.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku R 888).

Následky: 1 usmrcený.

Bezprostřední příčina:

- vyskočení cestujícího z jedoucího vlaku R 888.

Příspěvajícím faktorem mimořádné události bylo:

- psychické vypětí poškozeného cestujícího vlivem jeho konfliktu s ostatními cestujícími a následné aktivace Policie ČR k řešení nastalé situace.

Zásadní příčina:

- rizikové jednání cestujícího, spočívající v jeho úmyslné manipulaci s ovládacími prvky pro nouzové otevření dveří a jejich otevření za jízdy vlaku R 888.

Příčina v systému bezpečnosti:

- nebyla Drážní inspekcí zjištěna.

Bezpečnostní doporučení:

- nebylo Drážní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Grade: accident.
- Date and time: 13th December 2018, 13:14 (12:14 GMT).
- Occurrence type: an accident to a person caused by a rolling stock in motion.
- Description: jumping out of a passenger from the moving long distance passenger train No. 888.
- Type of train: the long distance passenger train No. 888.
- Location: open line between Třebovice v Čechách and Česká Třebová stations, track line No. 2, km 2,737.
- Parties: SŽDC, s. o. (IM);
ČD, a. s. (RU of the long distance passenger train No. 888).
- Consequences: 1 fatality.
- Direct cause:
- the passenger jumped out from the moving long distance passenger train No. 888.
- Contributory factor:
- psychic strain of the passenger due to conflict with other passengers and subsequent activation of the Police of the Czech Republic to solve the situation.
- Underlying cause:
- risky behavior of the passenger, consisting in intentional manipulation with the controls for the emergency door opening while movement of the long distance passenger train No. 888.
- Root cause: none.
- Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	5
2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.....	10
2.1 Mimořádná událost.....	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události.....	10
2.1.2 Popis průběhu mimořádné události a místa vzniku, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby.....	11
2.2 Okolnosti mimořádné události.....	12
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci.....	12
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel.....	13
2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení).....	13
2.2.4 Použití komunikačních prostředků.....	13
2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti.....	14
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů.....	14
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů.....	14
2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda.....	14
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravy, včetně osob ve smluvním poměru.....	15
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku.....	15
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí.....	15
2.4 Vnější okolnosti.....	15
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje.....	15
3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH.....	15
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob).....	15
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu.....	15
3.1.2 Jiní svědci.....	17
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti.....	18
3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů.....	18
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků.....	19
3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky.....	19
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy.....	19
3.3 Právní a jiná úprava.....	19
3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie.....	19
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy.....	20
3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení.....	20
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	20
3.4.2 Součásti dráhy.....	21

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení.....	21
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat.....	21
3.5 Dokumentace o provozním systému.....	22
3.5.1 Opatření přijatá zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení a zabezpečení dopravy.....	22
3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení.....	22
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události.....	22
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky.....	22
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky mimořádné události.....	22
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly dopad na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu.....	23
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo drážního vozidla, které má vliv na jeho ovládání a užívání.....	23
3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru.....	25
4 ANALÝZA A ZÁVĚRY.....	25
4.1 Konečný popis mimořádné události.....	25
4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3.....	25
4.2 Rozbor.....	25
4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb.....	25
4.3 Závěry.....	27
4.3.1 Přímé a 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.....	27
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou.....	27
4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti.....	27
4.4 Doplnující zjištění.....	27
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách.....	27
5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ.....	27
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata.....	27
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	28
7 PŘÍLOHY.....	29

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	Centrální ohlašovací pracoviště
ČD	České dráhy, a. s.
DI	Drážní inspekce
DV	drážní vozidlo, drážní vozidla
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IZS	integrovaný záchranný systém
MU	mimořádná událost
OCP	oblastní centrum provozu
PČR	Policie České republiky
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TDV	tažené drážní vozidlo
TK	traťová kolej (traťové koleje)
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	Územní inspektorát
ZAP	Zákaznický personál
ZZ	Závěrečná zpráva o výsledcích šetření MU
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 262/2006 Sb.	zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 16/2012 Sb.	vyhláška č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 101/1995 Sb.	vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 175/2000 Sb.	vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění platném v době vzniku mimořádné události
ČD SPPO	Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu vyhlášené dopravcem, ve znění platném v době vzniku mimořádné události

2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

2.1 Mimořádná událost

2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události

Datum: 13. 12. 2018.

Čas: 13.14 h.

Dráha: železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová.

Místo: trať 309A Přerov – Česká Třebová, mezi železničními stanicemi Třebovice v Čechách a Česká Třebová, 2. TK, km 2,737.

GPS: 49.8813606N, 16.4692572E.



Obr. č. 1: Dveře TDV dotčené vznikem MU

Zdroj: DI

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

Dne 13. 12. 2018 došlo k vyskočení cestujícího z jedoucího vlaku R 888 mezi žst. Třebovice v Čechách a Česká Třebová. Vzniku MU předcházel incident tohoto cestujícího (dále též poškozený) s jinou cestující, kdy mezi nimi došlo k hádce o její zavazadlo umístěné na chodbě TDV při pokusu o jeho zcizení, a fyzické potyče s jiným cestujícím. Při MU došlo k újmě na zdraví s následkem smrti poškozeného.



Obr. č. 2: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: mapy.cz

Ohledáním místa MU bylo zjištěno, že vlak R 888 zastavil na 2. TK mezi žst. Třebovice v Čechách a Česká Třebová čelem HDV v km 1,849, tj. 888 metrů za místem, kde cestující z vlaku vyskočil. Vlak byl sestaven celkem z 5 TDV a HDV. Ohledáno bylo TDV č. 61 54 20 70 516 – 7 řady Bee²³⁸ vlaku, dotčené vznikem MU. Byly zjištěny krevní stopy poškozeného kolem levých dveří na předním představku ve směru jízdy vlaku, ze kterých poškozený vyskočil. U těchto dveří byla stržená plomba na páce pro nouzové ovládní dveří, na stěně u této páky byly krevní stopy poškozeného. Dále pokračovaly krevní stopy do chodby TDV.

Byla zjištěna stržená plomba u záchranné brzdy v kupé č. 9, kterou aktivovala průvodčí po vyskočení poškozeného z vlaku. Poškozený vyskočil do prostoru mezi 1. a 2. TK, vlevo ve směru jízdy vlaku, ze dveří na předním představku TDV ve směru jízdy vlaku. První stopa po vyskočení poškozeného a kontaktu s kolejištěm byla v km 2,737, tělo se nacházelo o 49 metrů dále mezi traťovými kolejemi ve směru jízdy vlaku. Mezi první stopou, tělem a dále se nacházely osobní věci poškozeného. V kupé, kde seděl poškozený, se nacházely jeho osobní věci.

Při stažení vlaku R 888 do žst. Česká Třebová byl proveden ověřovací pokus funkce zajištění dveří dotčeného TDV, kdy byly dveře před rozjezdem otevřeny pomocí tlačítek pro otevření a při dosažení rychlosti cca 5 km.h⁻¹ byl aktivován regulátor protismyku a došlo k jejich zavření. Následně byla aktivována páka nouzového ovládní dveří a poté madlo pro jejich nouzové otevření dle piktogramu umístěného přímo nad madlem. Dveře bylo poté možno otevřít, při tomto zněla výstraha pro cestující. Po

deaktivaci páky nouzového ovládnání dveří se dveře opět samy zavřely. Spolu s tímto byla provedena tato zkouška u protějších dveří tohoto představku TDV se shodným výsledkem.

Po stažení vlaku R 888 do žst. Česká Třebová bylo TDV zajištěno pečetěmi pro potřeby DI, k zajištění provedení komisionálního přezkoušení funkce dveří a provedení komisionální prohlídky TDV.

Při MU byl aktivován IZS.

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

2.1.3 Rozhodnutí o zahájení šetření, složení týmu odborně způsobilých osob pro šetření a způsob vedení šetření

MU oznámena na COP DI:	13. 12. 2018, ve 13.57 h (tj. 43 min. po vzniku MU).
Způsob oznámení:	telefonicky.
Oznámeno pověřenou osobou za:	provozovatele dráhy (SŽDC) a dopravce (ČD).
Souhlas DI s uvolněním dráhy:	byl udělen ihned po oznámení vzniku MU, poté byl souhlas ve 14.17 h odvolán a byl nařízen výjezd na místo vzniku MU. Souhlas udělený na místě vzniku MU byl vydán v 17.01 h (tj. 3 h 47 min. po vzniku MU).

Oznámení MU za provozovatele dráhy a dopravce bylo v souladu s ustanovením § 49 odst. 3 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. a § 7 odst. 3 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

Rozhodnutí DI o zahájení šetření:	13. 12. 2018, a to na základě závažnosti mimořádné události.
Šetření DI na místě MU:	1x inspektor ÚI Brno.
Sestavení vyšetřovacího týmu:	nebylo nutno sestavovat.
Externí spolupráce:	nebyla využita.

Následným šetřením příčin a okolností vzniku MU byl v rámci DI pověřen ÚI Brno. Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI z vlastních poznatků a zjištění, z vlastní fotodokumentace, z dokumentace pořízené při šetření provozovatelem dráhy, dopravcem, PČR a z dokumentace HZS.

Šetření příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno podle zákona č. 266/1994 Sb. a vyhlášky č. 376/2006 Sb.

2.2 Okolnosti mimořádné události

2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku R 888, zaměstnanec ČD, OCP Východ;
- vlakvedoucí vlaku R 888, zaměstnanec ČD, ZAP Olomouc;
- průvodčí vlaku R 888, zaměstnanec ČD, ZAP Olomouc.

Třetí strana:

- poškozený cestující.

Ostatní osoby, svědci:

- zúčastnění cestující v MU dotčeném TDV vlaku R 888.

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

Vlak:	R 888	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	142	HDV:	91 54 7 371 004 – 3	PE160
Počet náprav:	24	TDV (za HDV):		
Hmotnost (t):	326	1.	61 54 20 70 509 – 2	R
Potřebná brzdící procenta (%):	153	2.	61 54 20 71 084 – 5	R+Mg
Skutečná brzdící procenta (%):	179	3.	61 54 20 71 078 – 7	R+Mg
Chybějící brzdící procenta (%):	0	4.	61 54 20 70 516 – 7	R
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU: (km.h ⁻¹)	120	5.	61 54 19 70 001 – 3	R
Způsob brzdění:	R+Mg			

Pozn. k vlaku R 888:

- vlak byl sestaven výlučně z vozů pro přepravu cestujících;
- ve vlaku cestovalo cca 250 cestujících;
- držitelem a provozovatelem všech DV byly ČD, a. s.

Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

2.2.3 Popis součástí dráhy a zabezpečovacího systému (tj. zejména stav koleje, výhybky, stavědla, návěstidla a vlakového zabezpečovacího zařízení)

Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku je vedena v přímém směru v úrovni okolního terénu. Jedná se o dvoukolejnou, elektrifikovanou trať, zabezpečenou traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, v místě MU s nejvyšší povolenou rychlostí 120 km.h⁻¹. V místě vzniku MU je souběh dvou tratí, vpravo je vedena dvoukolejná trať 309A a vlevo dvoukolejná trať 501B. Vlevo od souběhu tratí je vedena souběžně účelová komunikace, vpravo vede souběžně silnice I. třídy č. 14.

2.2.4 Použití komunikačních prostředků

- 13.17 h výpravčí žst. Česká Třebová přijal ohlášení od strojvedoucího vlaku R 888 o vzniku MU a aktivoval IZS.

Komunikace mezi strojvedoucím vlaku R 888 a výpravčím žst. Česká Třebová byla zaznamenávána.

2.2.5 Práce prováděné na místě a v jeho blízkosti

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

2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a návazných postupů

- 13.14 h aktivovány složky IZS průvodčí vlaku R 888;
- 13.17 h ohlášení vzniku MU strojvedoucím vlaku R 888 výpravčímu žst. Česká Třebová;
- 13.20 h MU ohlášena výpravčím dle ohlašovacího rozvrhu na O18 SŽDC;
- 13.25 h MU ohlášena výpravčím dle ohlašovacího rozvrhu na HZS SŽDC;
- 13.57 h MU ohlášena pověřenou osobou O18 SŽDC na COP DI, udělení souhlasu COP DI s uvolněním dráhy;
- 14:17 h zrušení souhlasu uděleným COP DI pověřené osobě O 18 SŽDC;
- 14.17 – 16.30 h evakuace cestujících z vlaku R 888;
- 16.15 h obnovení provozu v 1. TK;
- 16.30 h ohledání místa vzniku MU zaměstnanci DI, PČR a SŽDC;
- 17.01 h přítomným inspektorem DI udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 17.10 h obnovení provozu v 2. TK.

2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policejních a zdravotnických záchranných služeb a návazných postupů

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován ve 13.14 h průvodčí vlaku R 888.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, obvodní oddělení Česká Třebová, která provedla zajištění místa MU;
- Rychlá záchranná služba Ústí nad Orlicí;
- Hasičská záchranná služba SŽDC, která provedla evakuaci cestujících z vlaku R 888, návazně odstraňování následků MU;
- PČR, kriminální oddělení Ústí nad Orlicí.

2.3 Úmrtí, zranění a způsobená škoda

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

Při MU došlo k usmrcení poškozeného, který vyskočil z vlaku R 888.

Při MU nedošlo k jiné újmě na zdraví u zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce, osob ve smluvním poměru, ostatních cestujících a třetích osob.

2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí

Škoda na drážních vozidlech, součástech dráhy a životním prostředí nevznikla.

2.4 Vnější okolnosti

2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Povětrnostní podmínky: skoro jasno, sníh, - 1 °C, viditelnost nesnížena.

3 ZÁZNAM O VYŠETŘOVÁNÍ A PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob)

3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu

- strojvedoucí vlaku R 888 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - při jízdě vlaku R 888 byla obsloužena ve vlaku záchranná brzda;
 - po zastavení zjistil, že došlo k vyskočení cestujícího za jízdy z vlaku;
 - podrobil se dechové zkoušce na přítomnost alkoholu s negativním výsledkem.
- strojvedoucí vlaku R 888 – z Úředního záznamu PČR vyplývá:
 - o ničem nevěděl, po zastavení vlaku zjistil, že byla použita záchranná brzda. Šel se podívat do strojovny HDV, ale žádnou závadu tam nezjistil;
 - následně byl vyzooměn, že došlo k vyskočení cestujícího za jízdy z vlaku.
- vlakvedoucí vlaku R 888 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - v žst. Přerov vystřídal vlakvedoucího tohoto vlaku a poté prováděl kontrolu jízdenek;

- po skončení kontroly jízdenek byl v kupé vyčleněném pro služební účely, kde dodělával služební úkoly. Po chvíli přišla průvodčí a řešili problémy s TDV č. 367 řazeným v soupravě vlaku R 888, které netopilo;
 - následně v době, kdy se blížili k žst. Česká Třebová, uslyšel ve služebním kupé pláč dítěte a vyhlédl do chodby TDV. Na druhé straně TDV na sebe cestující křičeli, šel tedy zjistit, co se stalo. Když k této skupině cestujících přišel, bylo mu sděleno, že poškozený nechce pustit batoh spolucestujících, která cestovala vlakem s dětmi a že se pokouší toto zavazadlo odcizit;
 - další cestující se pokoušel zastat se dotčené cestující s dětmi a přetahovali se o její zavazadlo, které poškozený nechtěl pustit;
 - na dotaz vlakvedoucího, proč to dělá, poškozený nijak nereagoval, vlakvedoucímu se jevil jako by byl ovlivněn psychotropními látkami. Z toho důvodu se rozhodl zavolat PČR, která by v následující žst. Česká Třebová tento incident mezi cestujícími vyřešila;
 - v době, kdy na PČR volal, zaslechli spolu s průvodčí křičet cestující, že poškozený hodlá vyskočit z vlaku;
 - vyšel opět na chodbu TDV a viděl, jak poškozený manipuluje s dveřmi TDV. Podařilo se mu strhnout plombu, nouzově odjistit a otevřít dveře a před ním vyskočit cca v rychlosti $120 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ z jedoucího vlaku R 888;
 - po vyskočení poškozeného zakřičel na kolegyni a ta aktivovala záchrannou brzdu;
 - po zastavení zavolal síťovému dispečerovi a šel z důvodu případného poskytnutí první pomoci k místu, kde poškozený z vlaku vyskočil. Dle jeho vyjádření bylo poskytnutí první pomoci zbytečné;
 - počkal na příjezd rychlé záchranné služby, kterou zavolala průvodčí, po jejím příjezdu a příjezdu PČR se vrátil do soupravy vlaku a posléze zajišťoval za asistence HZS SŽDC evakuaci cestujících. Průvodčí odjela s cestujícími, on zůstal na soupravě vlaku R 888.
- vlakvedoucí vlaku R 888 – z Úředního záznamu PČR vyplývá:
 - při jízdě byl problém s cestujícím – poškozeným ve vlaku, který se přetahoval o zavazadlo cestující. Rozhodl se zavolat PČR do nejbližší žst. Česká Třebová, aby tuto záležitost vyřešila;
 - poté uviděl, jak se před poškozeným otevřely dveře TDV a jak z jedoucího vlaku vyskočil. Kolem něj se nenacházela žádná další osoba, poškozený vyskočil sám;
 - nestihl na tuto situaci nijak zareagovat, průvodčí poté zastavila vlak záchrannou brzdou;
 - s jednou cestující, která se nabídla, šli směrem k poškozenému, který nejevil známky života. Událost opětovně oznámil na PČR.
 - průvodčí vlaku R 888 – ze Zápisu se zaměstnancem mimo jiné vyplývá:
 - doprovázela vlak R 888 z Přerova do Prahy, měla přidělené první tři vozy soupravy vlaku č. 367, 368 a 369;
 - po odjezdu ze žst. Olomouc hl. n. prováděla kontrolu jízdních dokladů,

s kontrolou skončila cca před žst. Rudoltice v Čechách a poté odešla do služebního oddílu;

- s vlakvedoucím zde řešili služební záležitosti a poté uslyšela z chodby křik. Vlakvedoucí šel na chodbu TDV zjistit, co se děje, po chvíli se vrátil s tím, že poškozený chtěl ukrást zavazadlo svědkyni 1, matce s dětmi, které měla odložené na chodbě TDV;
- vlakvedoucí se rozhodl, že zavolá PČR do následující žst., aby tento incident vyřešila;
- mezitím začali cestující na chodbě křičet, že někdo vyskočil z vlaku. Vlakvedoucí se ihned rozeběhl ke dveřím TDV, kde se poškozený v tu dobu zdržoval. Dveře byly otevřené a poškozený zde již nebyl. Použila záchrannou brzdu a vlak zastavil před žst. Česká Třebová;
- vlakvedoucí šel k místu vyskočení cestujícího, volala na linku 112 pro aktivaci složek IZS a poté informovala cestující ve vlaku o této situaci.

3.1.2 Jiní svědci

- svědek 1, cestující v 1. kupé – z Úředního záznamu o podaném vysvětlení PČR ze dne 13. 12. 2018 dále vyplývá:
 - seděl v prvním kupé od dveří, z nichž poškozený vyskočil;
 - před žst. Česká Třebová, cca kolem času 13.00 h, uslyšel křik z chodby TDV. Vyšel na chodbu a viděl, jak se přetahuje poškozený s cestující (svědkyní 1) o větší batoh. Na chodbě TDV bylo v tu dobu cca 6 lidí, včetně průvodčího;
 - přišel k poškozenému a zeptal se jej, zda je to zavazadlo jeho. Ten mu neodpověděl, ale cestující, se kterou se o toto zavazadlo přetahoval, odpověděla, že je její;
 - upozornil tedy poškozeného, ať toto zavazadlo pustí. Nevěděl, zda mu poškozený rozumí, poté na něj mluvil cizím jazykem a pak ho začal odstrkávat. Vedle cestující bylo malé dítě, které křičelo a cestující stále křičela, ať její zavazadlo pustí;
 - poškozený chtěl s tímto zavazadlem odejít, svědek 1 jej chytil za ruku a chtěl po poškozeném, ať jej pustí. Po chvíli zavazadlo pustil a začal strkat svědka 1 směrem k WC. Cestující se zavazadlem na něj křičela, ať toho nechá, a poté raději šla s dítětem zpět do kupé;
 - další cestující se svědka 1 snažili též zastat a poškozenému říkali, že má této činnosti zanechat a že byla volána PČR do následující žst. Česká Třebová. Toto mu zopakoval i svědek 1, odstrčil jej od sebe a šel si sednout do svého kupé. Poškozený poté prošel dveřmi na představek a sledoval jej skrze ně;
 - po chvíli vyšel a šel zkontrolovat cestující, která seděla o tři kupé dál, zda je vše v pořádku a opět se vracel do svého kupé. Na chodbě se proti němu opět rozešel poškozený a potkali se spolu u druhého kupé, kde jej poškozený chytil za mikinu a chtěl po něm opět, aby s ním šel směrem k WC. Při tom jej přimáčknu na stěnu chodby TDV, svědek 1 s ním ale jít nehodlal, udeřil poškozeného do nosu a ten ho pustil. Svědek 1 ho odstrčil a odešel do svého kupé, z něj mu podal papírové kapesníky, jelikož mu tekla krev, a šel si sednout;

- pak již uslyšel vlakvedoucího, jak křičí, a uviděl něco prolétnout venku a vlakvedoucí křičel, že poškozený vyskočil. Všiml si otevřených dveří a vlak začal brzdit.
- svědkyně 1, cestující s dětmi ve 2. kupé – z Úředního záznamu PČR vyplývá:
 - cestující s sebou měla dvě děti ve věku 1,5 a 4 roky, se kterými seděla ve druhém kupé TDV ve směru jízdy vlaku. Svě zavazadlo, velký batoh, si nechala venku na chodbě. Poté si všimla cizího muže (poškozeného), který jí zavazadlo bral;
 - z toho důvodu vyšla z kupé a řekla poškozenému, že toto zavazadlo je její, ať jej nechá na svém místě. Na to on nereagoval a zavazadlo nechtěl pustit;
 - poškozený nemluvil česky a všimla si, že měl rudé bělmo očí. Vzhledem k tomu, že se kolem ní pohybovaly děti, neměla sílu se s ním o zavazadlo přít a odešla s nimi do kupé. Další lidé jí na chodbě pomáhali, zejména svědek 1.
- svědek 2, cestující ve 3. kupé – z Úředního záznamu PČR vyplývá:
 - seděl v dalším kupé než seděla svědkyně 1, cestující s dětmi. Slyšel z chodby TDV nějaký hluk, vyšel z kupé a uviděl, jak se přetahuje svědkyně 1, cestující s dětmi, o zavazadlo s poškozeným;
 - nevěděl, čím je to zavazadlo, svědkyně říkala, že její. Poškozený byl cizinec, z jeho chování usoudil, že byl buď opilý nebo pod vlivem psychotropní látky;
 - do této situace se vložil svědek 1 a poškozený svědka 1 tahal za oblečení směrem k WC. Když bylo řečeno, že bude přivolána PČR, tak mu připadalo, že to poškozeného znepokojilo;
 - uvedl, že tahání poškozeným za oděv svědka 1 bylo intenzivní a ten poškozeného udeřil rukou do obličeje a jemu začala téct krev. Poté poškozený svědka 1 pustil a ten odešel do svého kupé;
 - poškozený byl poté sám na představku u nástupních dveří TDV, které otevřel a za jízdy z vlaku vyskočil.
- dvě svědkyně, cestující v 1. kupé – z Úředního záznamu PČR vyplývá:
 - v kupé s nimi cestoval svědek 1. Viděly spor na chodbě TDV o zavazadlo mezi poškozeným a svědkyní 1, cestující s dětmi. Následně vyšel na chodbu z jejich kupé svědek 1 a poškozený jej chtěl napadnout, tahal jej při tomto za jeho oblečení;
 - svědek 1 se bránil, udeřil poškozeného do obličeje a poté se vrátil k nim do kupé na místo, kde seděl. Dále si již ničeho nevšimly, pouze jedna z nich si všimla otevřených dveří TDV.

3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

3.2.1 Rámcová organizace a způsob udělování a provádění pokynů

Provozovatel dráhy a dopravce mají přijatý systém zajišťování bezpečnosti na základě ustanovení zákona č. 266/1994 Sb. Přijaté systémy zajišťování bezpečnosti

nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a uplatňování těchto požadavků

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

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

3.2.3 Postupy vnitřní kontroly bezpečnosti a auditu a jejich výsledky

Postup vnitřní kontroly bezpečnosti dopravce nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. Stav TDV – viz části 3.4.4 a 3.6.3 této ZZ.

3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty dráhy

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová, je Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonává SŽDC, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00.

Provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Česká Třebová byla SŽDC.

Dopravcem vlaku R 888 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Drážní doprava byla provozována na základě smlouvy uzavřené mezi provozovatelem dráhy SŽDC a dopravcem ČD dne 21. 8. 2013, s účinností od 1. 9. 2013.

V rozhraní mezi zúčastněnými subjekty nebyl zjištěn nedostatek.

3.3 Právní a jiná úprava

3.3.1 Příslušné vnitrostátní právní předpisy a předpisy Evropské unie

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- § 37 odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb.:
„Cestující je povinen při nástupu do drážního vozidla, pobytu v něm a při výstupu z drážního vozidla chovat se tak, aby neohrozil svou bezpečnost, bezpečnost

jiných osob, bezpečnost a plynulost drážní dopravy, a dbát přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy.“;

- § 15 písm. e) a g) vyhlášky č. 175/2000 Sb.:
*„Porušením přepravních podmínek z hlediska bezpečnosti cestujícího, bezpečnosti jiných osob a ochrany zdraví, bezpečnosti a plynulosti veřejné osobní dopravy a z hlediska zajištění řádné, klidné a pohodlné přepravy je, jestliže cestující při přepravě ...
e) otevírá za jízdy dveře vozidla nebo zábranu proti vypadnutí ...
g) za jízdy vystupuje z vozidla nebo nastupuje do něj nebo se z něj vyklání“...;*
- § 16 odst. 2 vyhlášky č. 175/2000 Sb.:
„Cestující může do vozidla nastoupit nebo z něj vystoupit jen ve stanici, a není-li vozidlo v pohybu ...“.

Při šetření MU bylo zjištěno porušení ustanovení právních předpisů.

3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy údržby, použitelné technické normy a další vnitřní předpisy

Při šetření bylo zjištěno porušení ČD SPPO, které byly v příčinné souvislosti se vznikem MU:

- čl. 135 ČD SPPO:
*„Cestující ve veřejné osobní železniční dopravě jsou povinni:
a) dbát zvýšené opatrnosti, přiměřené charakteru železniční, silniční a jiné dopravy a provozu lanové dráhy“;*
- čl. 144 ČD SPPO:
*„Za porušení přepravních podmínek se považuje, pokud cestující:
b) otevírá za jízdy vlaku boční dveře vozu, první a poslední čelní dveře vlaku, zamčené dveře mezi vozy nebo odstraňuje zábrany proti vypadnutí (i při pobytu vlaku ve stanici), vystupuje nebo nastupuje za jízdy nebo se z vozu vyklání“.*

Při šetření MU bylo zjištěno porušení smluvního ujednání mezi dopravcem a cestujícím ze strany cestujícího.

3.4 Činnost drážních vozidel a dalších technických zařízení

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

TZZ vykazovalo normální činnost, a technický stav TZZ a způsob jeho obsluhy nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.4.2 Součásti dráhy

Součásti dráhy nebyly v příčinné souvislosti se vznikem MU.

3.4.3 Sdělovací a informační zařízení

Použití sdělovacích, komunikačních a informačních zařízení nemělo souvislost se vznikem MU.

3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat

TDV 61 54 20 70 516-7 mělo provedenu pravidelnou technickou kontrolu před vznikem MU dne 5. 7. 2018 s platností do 5. 7. 2019 se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

Dne 19. 12. 2018 byla provedena komisionální prohlídka a ověřovací pokus na TDV. Při komisionální prohlídce byly přezkoušeny nástupní dveře na pozici vozu 1L, byla provedena kontrola otevírání a zavírání dveří (bez vzduchu/se vzduchem), zablokování ovládání otevření nástupních dveří, a to jak stacionárně za pomoci testu z protismykového regulátoru, tak dynamicky, a to za jízdy vozu. Na předmětných dveřích nebyla zjištěna technická závada. Při této zkoušce byla zjištěna snížená citlivost ochranné tlakové lišty. V době stání vozu a simulace samotné jízdy, při rychlosti od 5 km.h⁻¹, došlo vždy k úplnému uzavření nástupních dveří, které nebylo možno otevřít jiným než nouzovým způsobem.

Při ověřovacím pokusu bylo zjištěno:

- při stacionárním zkoušení dveří bylo zjištěno, že v případě výpadku napájení bylo možno dveře otevřít pomocí madla pro nouzové (ruční) otevření, při tomto nebylo nutno aktivovat páku nouzového odblokování, v případě, že TDV bylo napájeno elektrickou energií, bylo možno dveře obsluhovat pomocí tlačítek „Otevřít“ a „Zavřít“, v takovém případě byly vnější i vnitřní madlo pro nouzové (ruční) otevření neaktivní;
- za jízdy, případně při simulaci rychlosti nad 5 km.h⁻¹ (test protismykového regulátoru) bylo zjištěno, že bylo aktivováno uzavření dveří a dveře se automaticky zavřely. Jejich otevření za jízdy bylo možné v rychlosti nad 5 km.h⁻¹ (dle pokusu rychlost mezi 5 – 6 km.h⁻¹) pouze aktivací páky pro nouzové odblokování a poté použitím madla pro nouzové (ruční) otevření;
- mimo výše uvedené zkoušky bylo zjištěno, že pokud byla vložena překážka mezi křídlo dveří, kdy dochází ke stlačení gumové lišty na křídle dveří, nedošlo k jejich znovuotevření z důvodu snížené citlivosti ochranné tlakové lišty.

HDV 371.004-3 mělo platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, ev. č.: PZ 1146/00 – V.03, vydaný DÚ dne 8. 6. 2000. Poslední pravidelná technická kontrola před vznikem MU byla provedena dne 16. 6. 2018 s platností do 16. 12. 2018 se zjištěním,

že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách, resp. že je používáno v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

HDV 371.004-3 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – typu Metra č. 9002.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 12.37.28 h rozjezd vlaku R 888 ze žst. Olomouc hl. n.;
- 13.14.08 h zaznamenané prudké snižování rychlosti vlaku R 888;
- 13.14.37 h zastavení vlaku R 888.

Nedostatky nebyly zjištěny.

3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Mezi cestujícími, poškozeným a svědkyní 1, která cestovala s dětmi ve vlaku R 888, došlo k hádce o zavazadlo, které bylo umístěné na chodbě TDV, před kupé svědkyně 1, kdy se ho poškozený snažil odnést – odcizit. Nedovoleně s tímto zavazadlem manipuloval a svědkyně 1 se poškozenému v tomto snažila zabránit. Při hádce na chodbu TDV vyšli další cestující a vlakvedoucí. Vlakvedoucím bylo učiněno opatření, kdy se, vzhledem k povaze hádky, rozhodl zavolat do následující žst. Česká Třebová PČR, která by tento spor vyřešila.

Nedostatky nebyly zjištěny.

V souvislosti s MU nebylo nutno před jejím vznikem uskutečnit žádná další opatření zaměstnanci dopravce související se vznikem MU.

3.5.2 Výměna ústních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí, včetně údajů ze záznamového zařízení

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

3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události

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

3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

- strojvedoucí vlaku R 888, ve směně dne 13. 12. 2018 od 11.34 h, odpočinek před směnou více než 12 h; přestávka na jídlo a oddech nebyla před vznikem MU čerpána;
- vlakvedoucí vlaku R 888, ve směně dne 13. 12. 2018 od 11.48 h, odpočinek před směnou 23.41 h; přestávka na jídlo a oddech nebyla před vznikem MU čerpána;
- průvodčí vlaku R 888, ve směně dne 13. 12. 2018 od 11.48 h, odpočinek před směnou 23.41 h; přestávka na jídlo a oddech nebyla před vznikem MU čerpána.

Zaměstnavatel zajistil podmínky pro odpočinek před směnou a v průběhu směny, v souladu se zákonem č. 262/2006 Sb., resp. s nařízením vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě.

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

Zúčastnění zaměstnanci dopravce 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.

Zaměstnanci dopravce se podrobovali pravidelným lékařským prohlídkám v souladu s ustanovením vyhlášky č. 101/1995 Sb. Zdravotní stav a osobní situace, které by mohly mít vliv na vznik MU, včetně fyzického a psychického stresu, nebyly zjištěny.

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

Uspořádání a vybavení pracoviště zaměstnanců provozovatele dráhy nemělo souvislost se vznikem MU.

Ovládací prvky předmětných dveří se nacházely uvnitř, na čele představku TDV, vpravo od dveří. Nejvýše byla umístěna červená páka pro nouzového odblokování dveří, na desce pod ní byla vyznačena malá černá šipka pro její aktivaci ve směru vlevo. Páka byla uzpůsobena pro zajištění plombou, na páce byl umístěn čtyřhranný zámek pro její aktivaci bez poškození plomby dutým čtyřhranným klíčem, v běžné deaktivované poloze směřoval výbrus na čtyřhranném zámku kolmo směrem k podlaze (svisle dolů).

Pod pákou pro nouzového odblokování dveří se nacházela ovládací tlačítka dveří pro cestující. První tlačítko v zeleném orámování se šipkami směřujícími od sebe, druhé pod tímto tlačítkem v červeném orámování se šipkami směřujícími k sobě. Vedle těchto tlačítek byly umístěny nálepky s pětijazyčným vyjádřením jejich funkce „Otevřít“ u výše umístěného a „Zavřít“ u níže umístěného tlačítka. Dále pod těmito tlačítky byla nálepka s pětijazyčným vyjádřením „Nouzové otevírání dveří“ a třemi piktogramy tohoto postupu s vyobrazením zmenšených tvarů páky pro nouzové odblokování se šipkou směrem aktivace vlevo, dále madla pro ruční otevření dveří se šipkou a směrem aktivace dolů a piktogram pro otevření dveří. Pod nálepkou bylo šedé madlo pro nouzové (ruční) otevření dveří. Na dveřích byl v pravé části umístěn tvarovaný úchyt dv: viz legenda k obr. č. 3 , který slouží k posouvání dveřních křídel při jejich nouzovém otevírání, případně zavírání.



Obr. č. 3: Popis ovládacích prvků pro nouzové otevření dveří TDV

V bodu 4 návodu na obsluhu TDV (Modernizácia osobného štvorosového vozňa radu Bee²³⁸ – Návod na obsluhu vozňa) byly uvedeny postupy pro manipulaci s těmito dveřmi, dále zde bylo uvedeno, že dveře se automaticky zavřou při dosažení rychlosti vlaku $5 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a jsou blokovány. V případě poruchy lze jednotlivé dveře TDV otevřít ručně dle piktogramu a to tímto způsobem:

- vyřadit z činnosti blokování červenou pákou (zaplombovanou), resp. čtyřhranným klíčem v červené páce bez porušení plomby;
- mechanicky odblokovat dveře tahem za madlo vedle dveří;
- ručně otevřít dveře.

Uspořádání a vybavení ovládacích prvků pro cestující nemělo souvislost se vznikem MU. **Nedovolené a bezdůvodné** použití nouzových ovládacích prvků poškozeným mělo souvislost se vznikem MU.

3.7 Předchozí mimořádné události obdobného charakteru

Obdobná MU není DI evidována.

4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

4.1 Konečný popis mimořádné události

4.1.1 Vyhotovení závěrů o mimořádné události založených na skutečnostech zjištěných v bodě 3

Dne 13. 12. 2018 při jízdě vlaku R 888 došlo před pravidelným zastavením v žst. Česká Třebová k hádce mezi cestujícími, kdy došlo ke snaze poškozeného o odcizení zavazadla cestující matky s dětmi. Poškozený se pokoušel zavazadlo odnést z prostoru chodby TDV, kde bylo před kupé, ve kterém cestující seděla. Při tom došlo k přetahování o toto zavazadlo a poté se na chodbě TDV sešli další cestující a vlakvedoucí. Vlakvedoucí se rozhodl zavolat PČR do následující zastávky vlaku R 888 a do hádky o zavazadlo se aktivně vložil jeden cestující. Poškozený nakonec zavazadlo pustil a došlo k potyčce mezi poškozeným a tímto cestujícím, která vyústila ve fyzické napadení poškozeného, protože tento cestující se bránil útokům poškozeného, který se jej snažil opakovaně dotlačit do prostoru předního představku ve směru jízdy TDV. Poté se poškozený, který se po tomto incidentu zdržoval na předním představku, pokusil otevřít levé dveře ve směru jízdy vlaku, což se mu povedlo – po stržení plomby na ovládací páce pro nouzové otevření dveří tuto páku aktivoval, dveře odjistil, otevřel a z vlaku jedoucího traťovou rychlostí 120 km.h⁻¹ ve 13.14 h vyskočil.

4.2 Rozbor

4.2.1 Zhodnocení skutečností zjištěných v bodě 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb

Poškozený, který vyskočil z vlaku R 888, měl platný jízdní doklad ze žst. Uherské Hradiště do žst. Praha hl. n. Cestoval ve vlaku, kde bylo řazeno 5 TDV pro cestující, v dotčeném TDV č. 61 54 20 70 516-7 se nacházel i služební oddíl (kupé vyčleněné pro služební účely). TDV bylo ve směru jízdy vlaku situováno jízdou 1. představkem vpřed, s dotčenými dveřmi na pozici 1L vlevo ve směru jízdy vlaku, a na chodbě TDV byla postupně číslována kupé od 1 do 10. Poslední kupé bylo vyhrazené pro služební účely, v pátém kupé cestoval poškozený, ve druhém kupé cestovala svědkyně 1, cestující s dětmi a v prvním kupé svědek 1, který měl později s poškozeným na chodbě TDV fyzický konflikt.

Dle zápisů se zaměstnanci probíhala jízda běžným způsobem až do situace, kdy došlo k hádce o zavazadlo svědkyně 1 s poškozeným, který se snažil odcizit – odnést zavazadlo, které měla umístěné přede dveřmi druhého kupé na chodbě TDV. Do této situace, kdy došlo k hádce a přetahování se o toto zavazadlo, se vložili další cestující, zejména svědek 1 a vlakvedoucí z důvodu křiku na chodbě TDV. Dle výpovědí všech

svědků i vlakvedoucího jevil poškozený známky intoxikace návykovou látkou. Svědkyně 1 tvrdila, že měl rudé bělmo očí, svědek 1 tvrdil, že byl pod vlivem nějaké návykové látky a toto shodně tvrdili ve svých výpovědích i vlakvedoucí a svědek 2, že byl možná opilý, nebo pod vlivem návykové látky. Poškozený byl cizinec, svědci, s nimiž na chodbě TDV komunikoval, uvádějí, že s nimi mluvil cizím jazykem.

Do výše uvedené hádky se aktivně vložil svědek 1, díky kterému poškozený zavazadlo pustil, ale dále chtěl poškozený se svědkem 1 situaci řešit a snažil se svědka 1 natlačit směrem k 1. představku, směrem k čelu vlaku. Tomuto se svědek 1 bránil a došlo k fyzické obraně a svědek 1 poškozeného udeřil do nosu, kdy z tohoto důvodu poškozenému začala téct krev. Dále se poškozený zdržoval na 1. představku kolem prostoru dveří na pozici 1L, kde byly též nalezeny krevní stopy poškozeného na podlaze a stěnách TDV. Než došlo k výše uvedenému, bylo svědkem 2 směrem k poškozenému sděleno, ať již zanechá jakéhokoliv náznaku agrese a že již byla volána PČR do nejbližší stanice (žst. Česká Třebová), která tuto situaci vyřeší. Dle svědka 2 po tomto sdělení poškozený jakoby znejistěl.

Svědek 1 se po fyzickém konfliktu a obraně vrátil zpět do svého kupé, a poté došlo k manipulaci s mechanismem pro odblokování dveří poškozeným, jejich mechanickému odjištění a k jeho vyskočení z vlaku jedoucího traťovou rychlostí 120 km.h⁻¹. Při tom byl poškozený v prostoru 1. představku zcela sám. Poškozený měl u sebe zároveň větší obnos v celkové výši cca 17 000 Kč (česká měna v kombinaci s americkými dolary, ukrajinskými hřivnami a polskými zlotými) a v kupé, ve kterém seděl, zanechal brašnu s notebookem a dalšími věcmi.

Dle výsledku znaleckého posudku nebyl poškozený ovlivněn žádnou omamnou ani psychotropní látkou a ani alkoholem, při jeho pitvě byla v těle zjištěna pouze přítomnost dávek kofeinu a nikotinu. I přes výsledek tohoto posudku se jevil jeho jednání, ukončené vyskočením z jedoucího vlaku R 888, jako nevypočitatelné, nepochopitelné a zkratkovité, a to i vzhledem ke svědectví přítomných a k tomu, že v kupé zanechal nemalou částku peněz a všechny své osobní věci.

Při komisionální prohlídce a ověřovacím pokusu, které byly konané dne 19. 12. 2018, nebylo zjištěno, že by technický stav TDV, resp. dotčených dveří, souvisel se vznikem MU z hlediska funkce a bezpečnosti. Dveře TDV na pozici 1L bylo možno po aktivaci červené páky pro jejich odblokování a následně po aktivaci madla pro mechanické odblokování otevřít bez jakéhokoliv vlivu na rychlost jízdy vlaku, resp. rychost jízdy TDV řazeného ve vlaku R 888. Toto bylo prokázáno zároveň i při stažení vlaku do žst. Česká Třebová. Tento postup odblokování dveří jedoucího TDV je v souladu s odst. 2 bodu 4.2.5.5.9. nouzové otevírání dveří dle nařízení komise (EU), o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii, kde je uvedeno, že je přípustné, aby vnitřní zařízení pro nouzové otevírání dveří bylo aktivní při jakékoliv rychlosti (nezávisle na jakémkoli rychlostním signálu) v případě, že toto ovládání je možné až po provedení nejméně dvou úkonů.

Poškozeným použita (v tomto případě zneužitá) bezpečnostní funkce TDV pro nouzové odblokování dveří slouží pouze pro stav nouze v případě, kdy je nutnost opustit osobami toto TDV v situaci, že by dveře zůstaly blokovány (např. po MU). Tyto ovládací prvky nejsou určeny pro běžnou obsluhu dveří a cestujícím je jejich použití v případě běžného provozu zakázáno. Zneužití této bezpečnostní funkce však v případě úmyslného

použití, jak tomu bylo i v tomto zcela výjimečném případě, nelze zabránit.

4.3 Závěry

4.3.1 Přímé a 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 mimořádné události bylo:

- vyskočení cestujícího z jedoucího vlaku R 888.

Přispívajícím faktorem mimořádné události bylo:

- psychické vypětí poškozeného cestujícího vlivem jeho konfliktu s ostatními cestujícími a následné aktivace Policie ČR k řešení nastalé situace.

4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou

Zásadní příčinou mimořádné události bylo:

- rizikové jednání cestujícího, spočívající v jeho úmyslné manipulaci s ovládacími prvky pro nouzové otevření dveří a jejich otevření za jízdy vlaku R 888.

4.3.3 Příčiny mající původ v právním rámci a v používání systému zajišťování bezpečnosti

Nebyly DI zjištěny.

4.4 Doplnující zjištění

4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během šetření, které se nevztahují k závěrům o příčinách

Nebyly DI zjištěny.

5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatel dráhy a dopravce nepřijali a nevydali žádná opatření. Žádná opatření nevydal ani Drážní úřad.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Dražní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává.

V Brně dne 3. července 2019

Bc. Radim Sucháč v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

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

7 PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Krevní stopy kolem dveří dotčených vznikem MU na pozici 1L

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Pohled do chodby TDV ze směru 1. představku TDV

Zdroj: DI



Obr. č. 6: Stržená plomba páky pro odblokování dveří na pozici 1L dotčených vznikem MU

Zdroj: PČR



Obr. č. 7: Místo dopadu poškozeného mezi 1. a 2. TK

Zdroj: PČR