



Česká republika
The Czech Republic



The Rail Safety Inspection Office

Závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události

Přivření cestujícího v nástupních dveřích drážního vozidla vlaku Os 4219, jeho následný pád do kolejiště a střet s projíždějícím vlakem Nex 45066, mezi železničními stanicemi Moravský Písek a Nedakonice

Pondělí, 16. října 2023

Accident and incident investigation report

Pressing the passenger in the boarding door of rolling stock of the regional passenger train No. 4219 with his consequent fall and collision with the freight train No. 45066 between Moravský Písek and Nedakonice stations

Monday, 16th October 2023

č. j.: 6-3542/2023/DI



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

1 SHRNU TÍ



Zdroj: Dražní inspekce

- Vznik události: 16. 10. 2023, 17:17 h.
- Popis události: přivření cestujícího v nástupních dveřích drážního vozidla vlaku Os 4219, jeho následný pád do kolejiště a střet s vlakem Nex 45066 jedoucím souběžně po sousední koleji.
- Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, mezi železničními stanicemi Moravský Písek a Nedakonice. K pádu cestujícího z vlaku Os 4219 došlo v km 127,733, ke střetu vlaku Nex 45066 s tělem cestujícího v km 127,779.
- Zúčastnění: Správa železnic, státní organizace (provozovatel dráhy);
České dráhy, a. s. (dopravce vlaku Os 4219);
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s. r. o. (dopravce vlaku Nex 45066);
cestující ve vlaku Os 4219.
- Následky: 1 usmrcený;
bez vzniku škody na majetku.
- Bezprostřední příčina:
- nedovolený výstup cestujícího z drážního vozidla vlaku Os 4219 mimo prostory určené k nástupu a výstupu cestujících.
- Prispívající faktor nebyl Dražní inspekcí zjištěn.
- Systémová příčina nebyla Dražní inspekcí zjištěna.
- Bezpečnostní doporučení nebylo Dražní inspekcí vydáno.

SUMMARY

- Date and time: 16th October 2023, 17:17 (15:17 GMT).
- Occurrence type: an accident to person caused by the rolling stock in motion.
- Description: pressing the passenger in the boarding door of rolling stock of the regional passenger train No. 4219 with his consequent fall and collision with the freight train No. 45066.
- Type of train: the regional passenger train No. 4219;
the freight train No. 45066.
- Location: open line between Moravský Písek and Nedakonice stations; place of falling out of the passenger from the regional passenger train No. 4219 was at km 127,733; place of the collision of the freight train No. 45066 with the passenger was at km 127,779.
- Parties: Správa železnic, státní organizace (IM);
České dráhy, a. s. (RU of the regional passenger train No. 4219);
Rail Cargo Carrier – Czech Republic s. r. o. (RU of the freight train No. 45066).
- Consequences: 1 fatality;
total damage CZK 0,-
- Causal factor:
- unauthorized way out of the passenger from rolling stock of the regional passenger train No. 4219 out of the areas specified for boarding and way out of passengers.
- Contributing factor: none.
- Systemic factor: none.
- Recommendation: not issued.

Obsah

1 SHRnutí.....	3
SUMMARY.....	4
2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI.....	9
2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření.....	9
2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění.....	9
2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících.....	9
2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely.....	9
2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty.....	9
2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě.....	9
2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly.....	10
2.9 Interakce se soudními orgány.....	10
2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření.....	10
3 POPIS UDÁLOSTI.....	10
3.1 Popis a základní informace.....	10
3.1.1 Popis typu události.....	10
3.1.2 Datum, přesný čas a místo události.....	10
3.1.3 Popis místa události.....	10
3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody.....	13
3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů.....	13
3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů.....	13
3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel.....	14
3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému.....	16
3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací.....	17
3.2 Faktický popis události.....	22
3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události.....	22
3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb.....	22
4 ANALÝZA UDÁLOSTI.....	23
4.1 Úlohy a povinnosti.....	23
4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah.....	23
4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	29
4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení.....	29
4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice.....	29
4.1.5 Oznamované subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika.....	30
4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel.....	30
4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty.....	30
4.2 Drážní vozidla a technická zařízení.....	33
4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.....	33

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.....	33
4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.....	33
4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení.....	33
4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb.....	33
4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření.....	33
4.3 Lidské faktory.....	33
4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti.....	33
4.3.2 Pracovní faktory.....	34
4.3.3 Organizační faktory a úkoly.....	34
4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím.....	34
4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření.....	34
4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování.....	34
4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce.....	34
4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů.....	34
4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah.....	34
4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen.....	34
4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány.....	34
4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody.....	35
4.4.7 Jiné systémové faktory.....	35
4.5 Předchozí události podobné povahy.....	35
5 ZÁVĚRY.....	35
5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události.....	35
5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem.....	36
5.3 Doplnující zjištění.....	36
6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ.....	37
PŘÍLOHY.....	38

Seznam použitých zkratk a symbolů

COP	centrální ohlašovací pracoviště
CDP	centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy a.s.
DI	Drážní inspekce
DÚ	Drážní úřad
DV	drážní vozidlo
GSM-R CZ	global system for mobile communication for railway (globální systém mobilní komunikace pro železnici)
HDV	hnací drážní vozidlo
HZS	hasičský záchranný sbor
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IZS	integrováný záchranný systém
MU	mimořádná událost
PČR	Police České republiky
RCC CZ	Rail Cargo Carrier – Czech republic s.r.o.
SK	staniční kolej
SRD	síť radiodispečerská
SŽ	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kolej
TRS	traťový radiový systém
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
ÚI	územní inspektorát
ZZ	závěrečná zpráva o výsledcích šetření mimořádné události
ZZS	zdravotnická záchranná služba
ŽKV	železniční kolejová vozidla
žst.	železniční stanice

Seznam zkratk použitých právních předpisů, norem a vnitřních předpisů

zákon č. 266/1994 Sb.	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 173/1995 Sb.	vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění účinném 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 účinném v době vzniku mimořádné události
vyhláška č. 376/2006 Sb.	vyhláška č. 376/2006 Sb., o zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
SPP IDS JMK	Smluvní přepravní podmínky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis ČD V25	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy ČD „ČD V25 Organizace udržování železničních kolejových vozidel“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
vnitřní předpis ČD D 2	vnitřní předpis provozovatele drážní dopravy ČD „ČD D 2 Předpis pro provozování drážní dopravy dopravce České dráhy, a. s.“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
Opatření Ř O18 č. 3/2021	opatření provozovatele drážní dopravy ČD „Opatření ředitele O18 č. 3/2021 Pilotní provoz – Použití systému stranově selektivního odblokování nástupních dveří na vlacích osobní dopravy, č.j.: 1736/2022-O18, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události
Procesní list V-20	procesní list provozovatele drážní dopravy ČD „ČD KC 13 Předpis pro osobní přepravu – Procesní list osobní přepravy V-20 Nástup na směnu a činnosti související s jízdou vlaku V-20“, ve znění účinném v době vzniku mimořádné události

2 ŠETŘENÍ A JEHO SOUVISLOSTI

2.1 Rozhodnutí o zahájení šetření

DI rozhodla o zahájení šetření předmětné MU dne 16. 10. 2023.

2.2 Odůvodnění rozhodnutí o zahájení šetření

Šetřit předmětnou MU se DI rozhodla na základě její závažnosti a dopadů mimořádné události na bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, a to na základě oprávnění vyplývajícího z ustanovení § 53b zákona č. 266/1994 Sb.

2.3 Rozsah a omezení šetření včetně příslušného odůvodnění

DI se v rámci šetření předmětné MU nepotýkala s omezeními, která by negativně ovlivnila způsob a postupy v šetření.

2.4 Souhrnný popis technických kapacit a funkcí v týmu vyšetřujících

Šetření DI na místě MU: 2x inspektor ÚI Brno.

Sestavení vyšetřovacího týmu: nebylo nutno sestavovat.

Externí spolupráce: nebyla využita.

2.5 Komunikace a konzultace v průběhu šetření s osobami nebo subjekty, které se na dané události podílely

Při šetření příčin a okolností vzniku MU vycházela DI především z vlastních poznatků, zjištění a z vlastní fotodokumentace. V průběhu šetření si pak DI vyžádala potřebnou dokumentaci od provozovatele dráhy, zúčastněných dopravců a PČR.

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

2.6 Popis úrovně spolupráce, kterou nabídly zúčastněné subjekty

Úroveň spolupráce se zástupci subjektů zúčastněných na MU byla standardní.

2.7 Popis šetření, metod a technik použitých k prokázání skutkového stavu a zjištění uvedených ve zprávě

V rámci šetření MU postupovala DI následovně, resp. použila mj. tyto metody a techniky:

- ohledání místa MU včetně zúčastněných DV, technických zařízení a infrastruktury dráhy;
- analýza podkladů vyžádaných od provozovatele dráhy, dopravců a PČR;
- analýza dat zaznamenaných registračním rychloměrem HDV 362 033-3;
- podání vysvětlení zúčastněných osob;
- účast na komisionální prohlídce zúčastněného DV.

2.8 Popis obtíží a konkrétních problémů, které se během šetření vyskytly

V průběhu šetření MU se nevyskytly žádné obtíže ani problémy, které by měly vliv na průběh šetření nebo jeho závěry.

2.9 Interakce se soudními orgány

V průběhu šetření předmětné MU nebyla ze strany DI ani ze strany soudních orgánů iniciována žádná komunikace či spolupráce.

2.10 Jakékoli další informace s významem pro šetření

Všechny podstatné zjištěné souvislosti týkající se průběhu šetření předmětné MU byly již uvedeny výše.

3 POPIS UDÁLOSTI

3.1 Popis a základní informace

3.1.1 Popis typu události

Druh MU: újmá na zdraví osoby.

Skupina MU: nehoda.

3.1.2 Datum, přesný čas a místo události

Datum: 16. 10. 2023.

Čas: 17:17 h.

Místo: dráha železniční, kategorie celostátní, mezi žst. Moravský Písek a Nedakonice, 1. TK, km 127,733 (újmá na zdraví).

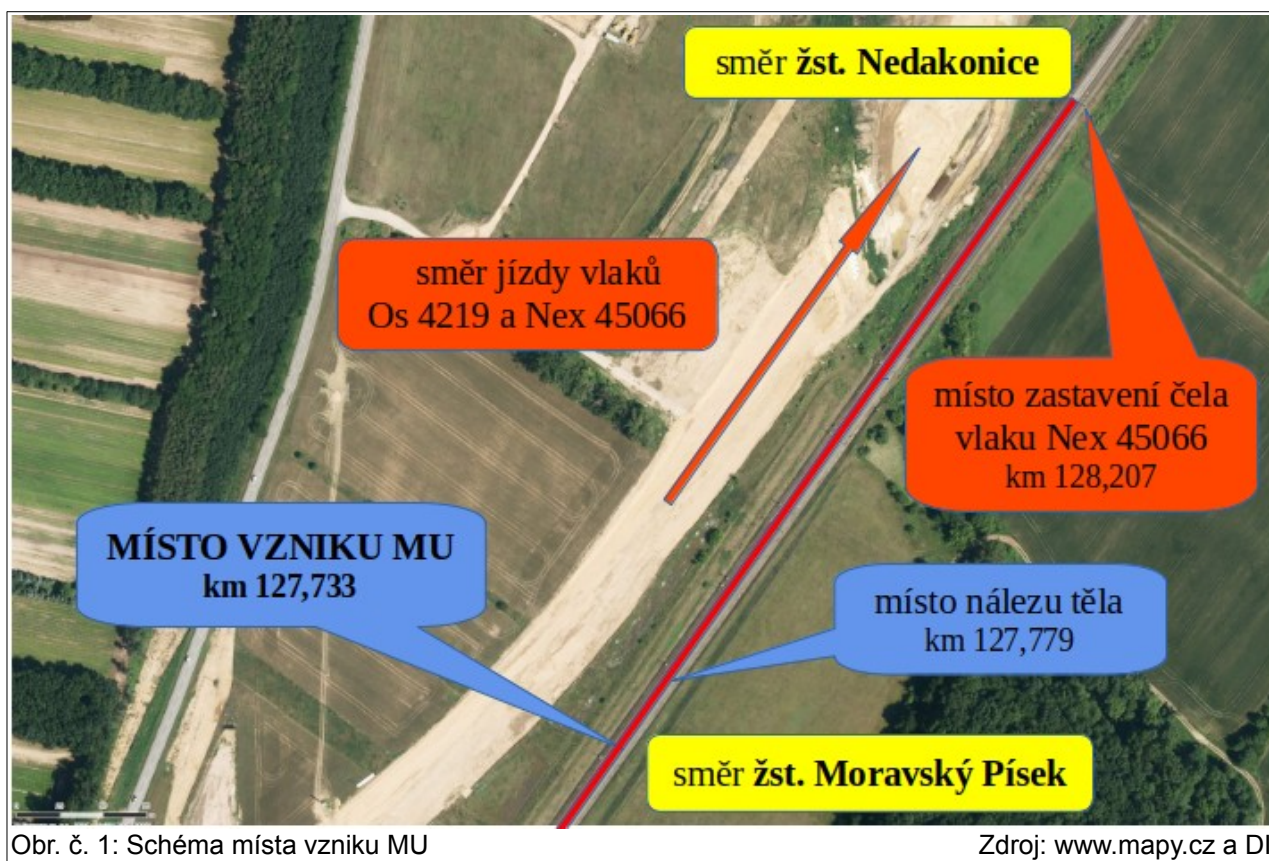
Ke střetu vlaku Nex 45066 s tělem cestujícího došlo v průjezdném průřezu 2. TK v km 127,779.

GPS souřadnice: [49.0013031N, 17.3410525E](#).

3.1.3 Popis místa události

Místo MU se nacházelo na dráze železniční, celostátní, dle tabulek traťových poměrů trať č. 316A Přerov – Břeclav, mezi žst. Moravský Písek a žst. Nedakonice v km 127,733. Trať je v uvedeném mezistaničním úseku elektrifikovaná a dvoukolejná.

Vlak Nex 45066 zastavil ve 2. TK čelem v km 128,207, tj. 474 m za místem vzniku MU. Vlak Os 4219 zastavil až na 1. SK v žst. Nedakonice, čelem v km 132,013.



Obr. č. 1: Schéma místa vzniku MU

Zdroj: www.mapy.cz a DI

Ohledáním místa MU bylo zjištěno:

Ohledání místa vzniku MU bylo provedeno ve směru jízdy vlaku Os 4219 a Nex 45066 (jízda obou vlaků byla souběžná, tj. stejným směrem po sousedních TK). Nejprve bylo provedeno ohledání vlaku Nex 45066, stojícího mezi žst. Moravský Písek a Nedakonice ve 2. TK čelem v km 128,207 a jeho bezprostředního okolí, následně pak ohledání soupravy vlaku Os 4219, odstaveného v žst. Nedakonice.

Stav infrastruktury:

- vzhledem ke zjištěným okolnostem nehodového děje na místě MU bylo irelevantní zkoumat část infrastruktury týkající se trakčního vedení a železničního svršku. První biologické stopy zemřelého na železničním svršku byly nalezeny ve štěrkovém loži mezi 1. a 2. TK v km 127,733 a dále se nacházely ve 2. TK různě až po čelo vlaku v km 128,207. V průjezdném průřezu 2. TK v km 127,765 ležela pánská koženková peněženka s osobními doklady, drobnou finanční hotovostí a jízdenkou IDS JMK označenou místním a časovým kódem „8Hodonín A900 161023 16:52“. Podél 2. TK v km 127,779 zčásti pod soupravou stojícího nákladního vlaku leželo v poloze na břiše mrtvé lidské tělo. V kolejišti mezi 1. a 2. TK v km 127,799 – 127,801 ležely osobní věci usmrcené osoby (batoh a spací pytel).

Stav zabezpečovacího zařízení:

V mezistaničním úseku Moravský Písek – Nedakonice bylo instalováno TZZ 3. kategorie – elektronický obousměrný tříznakový automatický blok ABE-1 s přenosem kódu vlakového zabezpečovače na HDV v obou směrech. Předmětný mezistaniční úsek byl rozdělen na

5 traťových oddílů. Volnost v mezistaničním úseku byla kontrolována kolejovými obvody. TZZ v době vzniku MU v bezporuchovém stavu zabezpečovalo jízdu obou zúčastněných vlaků a vzhledem k nehodovému ději nebylo potřeba dále jeho činnost zkoumat podrobněji.

Stav drážních vozidel:

Vlak Nex 45066 zastavil na 2. TK čelem v km 128,207, tj. 474 m za místem vzniku MU. Jeho ohledáním bylo zjištěno:

- vlak byl sestaven z HDV a 41 nákladních vozů, měl celkovou délku 614 m, hmotnost 982 t, potřebná brzdící procenta 63, skutečná brzdící procenta 95, způsob brzdění vlaku v režimu P;
- strojvedoucí předložil platnou licenci strojvedoucího č. CZ 7120210071, vydanou Drážním úřadem v Praze s platností do 30. 3. 2031, a doplňkové osvědčení č. RCCCZ-2022-033, vydané dopravcem RCCCZ dne 12. 12. 2022;
- čelo i konec vlaku byly řádně označeny předepsanými návěstmi;
- HDV bylo řízeno ze II. stanoviště. Zde byla ověřena funkčnost lokomotivní houkačky – bez závad;
- na druhé nápravě HDV nalezeny biologické stopy – části lidských tkání.

Vlak Os 4219 zastavil na 1. SK v žst. Nedakonice čelem v km 132,013, jeho ohledáním bylo zjištěno:

- vlak byl sestaven z HDV, dvou osobních vozů a řídicího vozu, měl délku 94 m, hmotnost 231 t, potřebná brzdící procenta 98, skutečná brzdící procenta 98, způsob brzdění vlaku v režimu R;
- strojvedoucí předložil platnou licenci strojvedoucího č. CZ7120190187, vydanou DÚ v Praze s platností do 20. 5. 2029, a doplňkové osvědčení č. CZ7120190187, vydané dopravcem ČD dne 24. 3. 2023;
- na stanovišti strojvedoucího se nacházel „Všeobecný rozkaz pro vlak číslo 4219“, č. 0000094-092, vydaný dne 16. 10. 2023 pracovištěm Břeclav - Jih;
- čelo i konec vlaku byly řádně označeny předepsanými návěstmi;
- na HDV byla ověřena funkčnost lokomotivní houkačky – bez závad;
- HDV bylo po obou stranách vybaveno kamerou směřovanou ke konci vlaku. Kamerový systém nedisponoval funkcí uložení záznamu, strojvedoucímu se na monitoru pod střešou kabiny zobrazoval aktuální obraz ze zvolené kamery (v době ohledání pravé kamery ve směru jízdy);
- na levé straně vozu Bdmtee²⁷⁵ CZ-ČD 50 54 22-44 169-9 (dále také jen vůz 44 169-9) mezi prvními a druhými nástupními dveřmi byly na vozové skříni a oknech nalezeny biologické stopy – krevní šmouhy a stříkance. Dále byl u uvedeného vozu ohledán prostor nástupních dveří 1L se zaměřením na ověření správné funkce mechanismu zavírání, otevírání a blokování dveří – závady nebyly zjištěny (dveře a prostor technologie jejich ovládání byly DI na místě MU zapečetěny pro pozdější podrobnější komisionální přezkoušení). Dále byla provedena kontrola se zaměřením na stav nástupních schodů, madel, piktogramů a označení dveří – bez

závad. Vůz byl vybaven funkcí blokování dveří za jízdy při rychlosti vyšší než cca 5 km.h⁻¹.

Povětrnostní podmínky: polojasno, teplota +3 °C, noční doba – viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy (ohledání soupravy vlaku Os 4219 v žst. Nedakonice za umělého osvětlení).

Geografické údaje: přímý úsek, trať je v místě MU vedena v zářezu mezi polem a stavenišťem dálnice D55.

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými subjekty prováděny žádné opravné nebo údržbové práce. Provoz v místě MU a jeho okolí byl v běžném režimu.

3.1.4 Úmrtí, zranění a materiální škody

Při MU došlo k újmě na zdraví s následkem smrti 1 cestujícího z vlaku Os 4219.

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

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

3.1.5 Popis jiných následků, včetně dopadu události na pravidelné činnosti zúčastněných subjektů

V důsledku vzniku MU došlo mezi žst. Moravský Písek a Nedakonice k přerušení provozu v obou traťových kolejích od 17:18 h do 21:25 h, kdy byl obnoven provoz po 2. TK. Provoz po 1. TK byl obnoven ve 22:15 h.

3.1.6 Identifikace osob, jejich funkcí a zúčastněných subjektů

Zúčastněné osoby za:

Dopravce (ČD):

- strojvedoucí vlaku Os 4219, zaměstnanec ČD;
- vlakvedoucí vlaku Os 4219, zaměstnanec ČD.

Dopravce (RCC CZ):

- strojvedoucí vlaku Nex 45066, zaměstnanec RCC CZ.

Ostatní osoby, svědci:

- cestující z vlaku Os 4219, usmrcená osoba;
- cestující z vlaku Os 4219, svědek;
- řídicí dispečer oblasti 2A CDP Přerov, zaměstnanec SŽ.

Zúčastněné subjekty:

Vlastníkem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Břeclav, byla Česká republika. Právo hospodařit s majetkem státu vykonávala SŽ, se sídlem Dlážďená 1003/7, Praha 1, PSČ 110 00, která byla rovněž provozovatelem této dráhy.

Dopravcem vlaku Os 4219 byly ČD, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15.

Dopravcem vlaku Nex 45066 bylo RCC CZ, se sídlem Žerotínova 1132/34, Praha 3, PSČ 130 00.

Drážní doprava byla dopravcem ČD provozována na základě smlouvy o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních drahách uzavřené dne 29. 9. 2022 mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem ČD a uveřejněné v registru smluv dne 30. 9. 2022.

Drážní doprava byla dopravcem RCC CZ provozována na základě smlouvy o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních drahách uzavřené dne 20. 7. 2022 mezi provozovatelem dráhy SŽ a dopravcem RCC CZ a uveřejněné v registru smluv dne 25. 7. 2022.

3.1.7 Popis drážních vozidel a jejich sestav včetně registračních čísel

Vlak Os 4219:

Vlak:	Os 4219	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	94	HDV:	91 54 7 362 033-3	P
Počet náprav:	16	Osobní vozy (za HDV):		
Hmotnost (t):	231	1.	50 54 22-44 286-1	R
Potřebná brzdící procenta (%):	98	2.	50 54 22-44 169-9	R
Skutečná brzdící procenta (%):	98	Řídicí vůz:	50 54 80-30 025-8	R
Chybějící brzdící procenta (%):	0			
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	140			
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Os 4219:

- vlak byl sestaven z HDV v čele vlaku, dvou vozů osobní dopravy uprostřed vlaku a řídicího vozu na konci vlaku;
- držitelem všech DV byly ČD;
- HDV bylo vybaveno zařízením, které umožňovalo nouzové dálkové zastavení vlaku v síti TRS (SRD). Zařízení v případě aktivace zajišťovalo vypuštění vzduchu přes bezpečností šoupátko vlakového zabezpečovače a tedy zavedení rychločinného brzdění. V síti GSM-R CZ by se po obdržení příkazu „STOP“ začala na stanovišti strojvedoucího přehrávat akustická výzva k zastavení vozidla, k samočinnému zastavení DV by nedošlo.

HDV 362 033-3 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat – elektronickým registračním rychloměrem UniControl-Tramex, výrobní číslo 2122.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 17:15:13 h vlak zastavil v zastávce Moravský Písek zastávka;
- 17:15:59 h odjezd vlaku ze zastávky Moravský Písek zastávka, na dráze 1381 m po dobu 69 s postupné zvyšování rychlosti až na 120 km.h⁻¹;

- 17:16:32 h čelo vlaku v rychlosti 77 km.h⁻¹ projelo železničním přejezdem P8158;
- 17:17:08 h čelo vlaku v rychlosti 119 km.h⁻¹ projelo místem MU;
- 17:18:39 h registrováno krátké použití rychlobrzdy (1s) při rychlosti 119 km.h⁻¹;
- 17:19:52 h vlak zastavil v žst. Nedakonice.

Nejvyšší dovolená rychlost v uvedeném úseku nebyla překročena, vlakový zabezpečovač byl zapnutý a průběžně obsluhovaný. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

Vůz osobní dopavy Bdmtee²⁷⁵ 44 169-9 byl vybaven systémem blokování nástupních dveří v autonomním provozu až při překročení rychlosti cca 5 km.h⁻¹ (režim TB 5). Nástupní dveře této řady vozů nejsou blokovány od nulové rychlosti, k jejich zablokování z vnitřní strany dochází až při překročení rychlosti cca 5 km.h⁻¹. Funkce nástupních dveří byla obsluhou vlaku ovládána systémem centrálního zavírání dveří pomocí zařízení aktivovaného čtyřhranným klíčem. Strojvedoucí neměl na stanovišti informaci o aktuálním stavu dveří tohoto vozu (indikace otevřeného/uzavřeného).

Poslední pravidelná technická kontrola vozu před vznikem MU byla provedena dne 18. 8. 2021 s platností 18 měsíců (do 17. 2. 2023, podrobnosti viz kap. 4.1.1 ZZ) se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s technickými podmínkami k uvedené řadě ŽKV.

Poslední technická kontrola vozu typu Bdmtee²⁷⁵ před vznikem MU byla provedena dne 6. 2. 2023 po vyvazovací obnově celků (R1) jako technická kontrola pro dráhu regionální, dráhu místní a vlečku se závěrem, že vozidlo je po obnově způsobilé pro přepravu do domovského střediska údržby v režimu přepravy bez cestujících.

Vlak Nex 45066:

Vlak:	Nex 45066	Sestava vlaku:		Režim brzdění:
Délka vlaku (m):	614	HDV:	A-ÖBB 91 81 1293 036-0	G
Počet náprav:	168	Nákladní vozy (za HDV):		
Hmotnost (t):	982	1.	31 51 5375 139-3	P
Potřebná brzdící procenta (%):	63	2.	31 51 5373 229-4	P
Skutečná brzdící procenta (%):	95	3.	31 51 5495 168-7	P
Chybějící brzdící procenta (%):	0	
Nejvyšší dovolená rychlost vlaku v místě MU (km.h ⁻¹):	100	41.	31 51 5345 520-1	P
Způsob brzdění:	I.			

Pozn. k vlaku Nex 45066:

- vlak byl sestaven z elektrické lokomotivy SIEMENS X4-E-Lok-AB (VECTRON) a dále výlučně z vysokostěnných nákladních vozů řad Eaos-xx a Eanos-xxx;
- držitelem HDV byly ÖBB, držitelem vysokostěnných vozů bylo PKP Cargo;
- HDV bylo vybaveno radiostanicí MESA 23-03 umožňující komunikaci v sítích TRS a GSM-R CZ, která však svým zapojením nepodporovala funkcionalitu GSM-R STOP a na dálkový pokyn k zastavení vlaku v síti GSM-R CZ neumožňovala samočinné zastavení DV.

HDV 1293 036-0 bylo v době vzniku MU vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat výrobce Alstom – typu TRU PO 66392000, výrobní číslo RU-1810038.

Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- 17:17:16 h čelo vlaku minulo odjezdové návěstidlo žst. Moravský Písek;
- 17:17:37 h začátek přenosu zeleného světla, návěst „Volno“, udržování rychlosti 78 km.h⁻¹;
- 17:18:10 h začátek postupného zvyšování rychlosti ze 78 km.h⁻¹ na 97 km.h⁻¹ po dobu 59 s, na HDV přenášena návěst „Volno“;
- 17:18:35 h čelo vlaku v rychlosti 86 km.h⁻¹ projelo železničním přejezdem P8158;
- 17:19:12 h strojvedoucí použil lokomotivní houkačku;
- 17:19:13 h při rychlosti 96 km.h⁻¹ strojvedoucí zavedl rychločinné brzdění přestavením brzdíče do polohy „SOS“;
- 17:19:45 h vlak zastavil.

Nejvyšší dovolená rychlost v uvedeném úseku nebyla překročena, vlakový zabezpečovač byl zapnutý a průběžně obsluhovaný. Skutečný stav vlaku zjištěný na místě MU odpovídal vlakové dokumentaci.

3.1.8 Popis příslušných částí infrastruktury a zabezpečovacího systému

Trať v místě MU ve směru jízdy vlaku byla vedena v přímém směru v zářezu a klesala 2,50 ‰. Jednalo se o dvoukolejnou, elektrifikovanou trať, zabezpečenou TZZ 3. kategorie – elektronickým obousměrným tříznakovým automatickým blokem ABE-1 s přenosem kódu vlakového zabezpečovače na HDV v obou směrech, v místě MU s nejvyšší povolenou rychlostí 160 km.h⁻¹. TZZ vykazovalo normální činnost a jeho technický stav nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. Základní radiové spojení bylo po celém úseku trati zajištěno systémem GSM-R CZ.



Obr. č. 2: Pohled na trať v místě MU v denní době

Zdroj:DI

3.1.9 Jakékoli další informace relevantní pro účely popisu události a základních informací

Souhrn podaných vysvětlení zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce včetně osob ve smluvním vztahu:

- strojvedoucí vlaku Os 4219 – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 16. 10. 2023 vedl vlak Os 4219. Před vjezdem do žst. Nedakonice mu volal vlakvedoucí, že někdo vypadl z vlaku za zastávkou Moravský Písek zastávka;
 - sdělenou informaci pochopil tak, že osoba zůstala v prostoru zastávky, proto nezahájil rychločinné brzdění;
 - po zastavení v žst. Nedakonice šel obhlédnout soupravu, kdy na druhém a třetím voze zjistil zbytky lidských tkání;
 - vznik MU oznámil vlakvedoucí vlaku Os 4219 na CDP Přerov;
 - před odjezdem vlaku ze zastávky Moravský Písek zastávka byly všechny dveře směřující k nástupišti uzavřeny a nesignalizovaly žádnou poruchu. Nefunkční dveře DV 50 54 80 - 300 25 - 8 (pozn. DI: poslední dveře posledního [řídícího] vozu vpravo ve směru jízdy) byly uzamčeny a označeny informačními nálepkami.
- vlakvedoucí vlaku Os 4219 – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 16. 10. 2023 doprovázel vlak Os 4219, v době vzniku MU prováděl revizi jízdních dokladů;
 - o vzniku MU se dozvěděl od cestujícího, který mu řekl, že u druhého vozu za HDV na straně do kolejiště viděl muže, který se držel za vnitřní madlo ve dveřích. V tu dobu již přijížděli k Nedakonicím;
 - odjezd ze zastávky Moravský Písek zastávka proběhl tak, že po kontrole označovače jízenek IDS JMK provedl činnosti spojené s odjezdem vlaku, nastoupil do řídícího vozu, strojvedoucí zavřel centrálně dveře a pak se vlak rozjel. Po rozjetí vlaku se vrátil k cestující, která předtím po něm chtěla zjistit spojení do Olomouce;
 - následně přešel do dalšího vozu, kde mu naproti vyběhl cestující, který ho informoval o muži sevřeném v nástupních dveřích. Na základě této informace ihned telefonicky vyrozuměl strojvedoucího vlaku;
 - po zastavení vlaku v žst. Nedakonice šel strojvedoucí zjistit stav. Zjistil znečištění vozu krví, ale tělo se nikde nenacházelo;
 - telefonicky informoval CDP Přerov a následně dispečera ČD v Brně. Strojvedoucí telefonicky informoval PČR;
 - vlak ze zastávky Moravský Písek zastávka do Nedakonic jede cca 4 minuty. V soupravě bylo cca 30 cestujících, kteří přestoupili na náhradní autobusovou dopravu;
 - vzniklá událost ho mrzí, ale pokud cestující nastupuje z druhé strany, nemá možnost toto zjistit a učinit opatření k odvrácení hrozícího nebezpečí.

- vlakvedoucí vlaku Os 4219 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - při doprovodu vlaku Os 4219 dne 16. 10. 2023 zastával funkci vlakvedoucího a průvodčího, kdy jeho hlavními činnostmi byly doprovod vlaku, výprava vlaku ve stanicích a na zastávkách (pozn. DI: úkony dopravce před odjezdem vlaku), kontrola jízdních dokladů a podávání informací cestujícím;
 - při nástupu do směny dne 16. 10. 2023 se cítil absolutně v pohodě a odpočatý. Ve směně toho dne to byl doprovod jeho prvního vlaku;
 - v zastávce Moravský Písek zastávka dohlížel na nástup a výstup cestujících do/z vlaku Os 4219, ale ničeho nestandardního si tam nevšiml. Vlak jel po správné koleji, všechna drážní vozidla se nacházela v prostoru nástupiště;
 - v zastávce stáli delší dobu než obvykle, minimálně 2 minuty, neboť zde prováděl kontrolu označovače jízdenek IDS JMK. Poté provedl výpravu vlaku (pozn. DI: úkony dopravce před odjezdem vlaku) slyšitelnou návštěví „Pozor“, uzavřením dveří soupravy klíčkou, nastoupením do vozu a danou návštěví „Souhlas k odjezdu“;
 - o skutečnosti, že ve dveřích jedoucího vlaku je zachycen člověk, se dozvěděl od cestujícího, který za ním došel do řídicího vozu a sdělil mu, že ze dveří prostředního vozu vypadl cestující. Krátce předtím uslyšel nějaké tupé rány jakoby od podvozku, domníval se, že se jedná o nějaké zvíře;
 - poté se šel s cestujícím k uvedeným dveřím hned podívat, ale nikdo se tam nenacházel a dveře byly normálně zavřené. V chodbičce se ani nenacházela žádná zavazadla či jiné věci cestujících;
 - ihned volal strojvedoucímu, co se dověděl. To již bylo v době, kdy pomalu vjížděli do žst. Nedakonice. Dále o události telefonicky informoval též dispečera ČD;
 - bezprostředně před zjištěním vypadnutí cestujícího z vlaku se nacházel v posledním voze vlaku, v tzv. řídicím voze, kde prováděl kontrolu jízdních dokladů a dále podával informace ke spojům jedné z cestujících;
 - záchranné brzdy k zastavení vlaku nevyužil, neboť cestující vypadl z vlaku ještě předtím, než se o celé události dověděl. V průběhu přepravy si muže, který později vypadl z vlaku do kolejiště, nevšiml a vůbec si ho nevybavuje;
 - strojvedoucí situaci vyhodnotil zřejmě tak, že již není důvod pro rychločinné brzdění a zastavil normálním způsobem v žst. Nedakonice. Tam společně s ním provedl kontrolu vlaku, kdy zjistili, že na vnější straně skříně prostředního vozu se nacházely krevní stopy;
 - poté čekali na příjezd vyšetřujících orgánů. Cestující, kteří chtěli pokračovat z Nedakonice dále, přestoupili na náhradní autobusovou dopravu. Cestujícího – očitého svědka požádal, aby setrval na místě do příjezdu vyšetřovatelů, ale protože během cca 50 – 60 minut nikdo nepřišel, cestující u něj zanechal na sebe kontakt a své osobní údaje a z místa odjel;
 - po příjezdu vyšetřujících orgánů jim předal kontaktní údaje svědka cestujícího ve vlaku a byl jim plně k dispozici za účelem poskytnutí součinnosti. Dechová

zkouška provedená příslušníky PČR s ním a strojvedoucím os. vlaku byla s výsledkem „negativní“;

- v žst. Nedakonice se ptal ještě ostatních cestujících, zda si některý z nich něčeho nevšiml, ale nikdo údajně nic neviděl. Dále se ptal strojvedoucího, zda měl na displeji řídicího panelu zapnuté zobrazení kamery umístěné na HDV a směřující do kolejiště (pozn. DI: na levé straně ve směru jízdy), kdy mu strojvedoucí odpověděl, že měl na displeji zapnuté zobrazení kamery směřující k nástupišti (pozn. DI: na pravé straně ve směru jízdy).
- strojvedoucí vlaku Nex 45066 – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 16. 10. 2023 ve 14:00 h nastoupil na plánovanou směnu v Břeclavi. Cítil se zdravý a odpočatý;
 - po kontrole HDV a provedení všech potřebných úkonů k odjezdu vlaku v 16:47 h s vlakem 45066 odjel ze žst. Břeclav. Viditelnost byla odpovídající roční době a pozdní odpolední hodině;
 - jízda probíhala bez komplikací. Na odjezdovém návěstidle žst. Moravský Písek svítila návěst „Volno a rychlost 80 km/h“. Jakmile vlak vjel na širokou trať a poslední vozidlo minulo obvod výhybek přilehlých k odjezdovému návěstidlu žst. Moravský Písek, začal pomalu zvyšovat rychlost vlaku;
 - mezi 1. a 2. TK si najednou všiml něčeho neurčitěho a nezvyklého, kdy překážka částečně zasahovala do jím pojížděné koleje. Ihned zahájil rychločinné brzdění vlaku a současně dával návěst „Pozor“ lokomotivní houkačkou;
 - ucítil mírný náraz. Po zastavení vlaku kontaktoval výpravčího CDP Přerov a dispečera RCC CZ za účelem jejich informování o vzniklé situaci;
 - po zajištění vlaku proti ujetí a vniku neoprávněné osoby se šel podívat na místo střetu do km cca 127,8. Tam našel v kolejišti osobu, jejíž zranění bohužel nebyla slučitelná se životem;
 - po návratu na HDV se opětovně spojil s výpravčím CDP Přerov, ohlásil mu vznik MU a vyčkal příjezdu IZS.
- strojvedoucí vlaku Nex 45066 – Úřední záznam o podání vysvětlení PČR:
 - dne 16. 10. 2023 v 16:47 h vyjel s vlakem 45066 z Břeclavi do Bohumína-Vrbic bez plánovaných zastávek;
 - kolem 17:15 h projížděl s vlakem přes Moravský Písek zastávku, kdy chvíli před ním jel ve stejném směru po sousední koleji osobní vlak 4219. Dle plánu měl tento osobní vlak předjet v následující žst. Nedakonice;
 - po výjezdu ze zastávky Moravský Písek zastávka s vlakem zrychlil na rychlost cca 80 – 90 km.h⁻¹, kdy na dlouhém rovném úseku trati viděl před sebou osobní vlak na blíže neurčenou vzdálenost;
 - asi 400 m po průjezdu zastávkou si na vzdálenost cca 500 m všiml nějaké překážky v kolejišti v místě, které již před ním jedoucí osobní vlak minulo;
 - neprodleně zahájil rychločinné brzdění a výstražné troubení (pozn. DI: návěst „Pozor“ dávaná lokomotivní houkačkou);

- po přiblížení k překážce na vzdálenost cca 200 m v kolejišti rozeznal siluetu lidského těla, která na brzdění a houkání nijak nereagovala a dále nehybně ležela v kolejišti;
- vzhledem k rychlosti a hmotnosti vlakové soupravy i přes zavedené rychločinné brzdění vlak nestihl včas zastavit a místo střetu do svého zastavení projel o cca 300 m;
- po zastavení vlaku dle předpisů neprodleně informoval o vzniku MU výpravčího (pozn. DI: dispečera CDP Přerov);
- následně ihned opustil HDV a šel k místu střetu, kde objevil mrtvolu muže bez známek života;
- poté telefonicky informoval dispečink a žádal o výjezd složek IZS;
- v blízkosti místa MU neviděl žádné jiné osoby, jak se mrtvé tělo dostalo na železniční trať, neví.

Souhrn podaných vysvětlení jiných svědků:

- svědek, cestující vlaku Os 4219 – Záznam o podaném vysvětlení DI:
 - pracuje v obci Moravská Nová Ves, kdy k cestě do/ze zaměstnání využívá vlakovou dopravu;
 - dne 16. 10. 2023 kolem 16:45 h nastoupil do osobního vlaku směr Uherské Hradiště. Usadil se do prostředního vozu, do prvního oddílu ve směru jízdy, vpravo od uličky;
 - krátce po vyjetí z Moravské Nové Vsi zavřel oči a odpočíval. Někde za zastávkou Moravský Písek zastávka ho vzbudil opakující se zvuk (cvakání) zavírajících se dveří, který se ozýval z chodbičky od nástupních dveří. Po nějaké době to nevydržel a šel se do chodbičky podívat, co ono cvakání způsobuje;
 - když přišel do chodbičky, zaměřil se prve na dveře přilehlé k nástupišti, tj. na pravé dveře ve směru jízdy. Ty byly v pořádku uzavřené. Proto se otočil a uviděl, že protilehlé dveře na straně do kolejiště byly nedovřené. Dole těsně nad vnitřními nástupními schody uviděl lidskou ruku sevřenou v nástupních dveřích, která se držela nástupního madla uvnitř vozidla. Mezerou mezi dveřmi o šířce předloktí vně vozu uviděl osobu, která dřepěla na vnějších nástupních schodech, jednou rukou se držela nástupního madla uvnitř vozu a druhou rukou se snažila dveře roztáhnout. To se jí však nedařilo;
 - ihned začal přemýšlet, jak osobě pomoci. Prve se podíval oknem dveří do oddílu, zda se tam nenachází průvodčí, kterého chtěl přivolat. Když ho nezahledl, začal hledat záchranou brzdu. Rozhlédl se po chodbičce, ale tam záchraná brzda bohužel nebyla. Proto se chystal vstoupit do oddílu, ale když se podíval znovu k nástupním dveřím, uviděl již pouze, jak se ruka pustila madla, osoba zmizela a dveře se dovřely. Poté šel ihned hledat průvodčího, aby mu sdělil, co se přihodilo;
 - když ho našel, informoval jej o události a ten pak ihned volal strojvedoucímu. Mezitím vlak zastavil v žst. Nedakonice, kde zůstal stát. Tam si všiml, že na skříni prostředního vozu se nacházejí krevní stopy. Průvodčí ho požádal, aby

setrval na místě, než se dostaví vyšetřovací složky, ale protože během cca 45 minut nikdo nepřišel, pokračoval dalším vlakem domů. Průvodčímu na místě zanechal své osobní údaje a kontaktní telefon. Později se mu skutečně telefonicky ozval někdo z vyšetřovacích složek, ale už přesně neví, o koho se jednalo.

- svědek, řídicí dispečer oblasti 2A CDP Přerov – Zápis se zaměstnancem:
 - dne 16. 10. 2023 v 6:50 h nastoupil do denní směny na CDP Přerov jako řídicí dispečer oblasti 2A. Při nástupu byl odpočatý a bez jakýchkoliv problémů;
 - strojvedoucí vlaku Nex 45066 mu ohlásil střet s neznámým předmětem ležícím v kolejišti, přičemž pravděpodobně viděl oblečení. Strojvedoucí mu dále oznámil, že vlak rychločinně zastavil a půjde se podívat na místo střetu;
 - vzápětí volal vlakvedoucí vlaku Os 4219, který za zastávkou Moravský Písek uslyšel rány pod vlakem a jeden z cestujících mu měl oznámit, že viděl z vlaku vyskočit muže směrem do kolejiště;
 - na základě těchto informací zastavil provoz na trati a MU ohlásil dle ohlašovacího rozvrhu.

Prostor v místě MU nebyl monitorován kamerovým systémem se záznamem.

Přepis komunikace strojvedoucí vlaku Nex 45066 – řídicí dispečer oblasti 2A CDP Přerov:

Začátek hovoru: 16. 10. 2023, 17:18:00 h		Délka nahrávky: 1 m 10 s
Obsah přepisu: od začátku nahrávky prvních 42 s.		
Dispečer 2A	CDP Přerov, nezřetelné.	
strojvedoucí	Zdravím z kilometru 127,8 cca; ležela leželo něco neidentifikovatelného na jedné koleji mezi osobákem a já jsem přes to projel. Nevím, co to bylo, tak, bylo tam nějaké oblečení, jestli tam někdo byl netuším. Takže jsem rychločinně zastavil a asi se tam půjdu podívat.	
dispečer 2A	Který kilometr prosím tě?	
strojvedoucí	Cca 127,8.	
dispečer 2A	127,8. Dobrá.	
strojvedoucí	Ano, ano. Stojím tady vlastně v druhé traťové.	
dispečer 2A	V druhé traťové stojíš a jdeš se tam podívat.	
strojvedoucí	Jo, jo.	
dispečer 2A	...	
Tab. č. 1: Přepis části komunikace strojvedoucí vlaku Nex 45066 – řídicí dispečer oblasti 2A CDP Přerov.		

Přepis komunikace strojvedoucí vlaku Os 4219 – řídicí dispečer oblasti 2A CDP Přerov:

Začátek hovoru: 16. 10. 2023, 17:21:03 h		Délka nahrávky: 24 s
Obsah přepisu: celá nahrávka		
Dispečer 2A	Ano, CDP.	
strojvedoucí	Hmm, zdravím, 4219. Tady řešíme nějakého chlapa, co nám prý vyskočil za jízdy z vlaku, tak můžete asi shodit ten odjezd z Nedakonic.	

dispečer 2A	Jo, jo, kolega teďka mluvil s vlakvedoucím, jo, řeší to, taky, jo.
strojvedoucí	Jo, pak se kdyžtak ozvu, jak to bude.
dispečer 2A	Hmm, dobře.
strojvedoucí	Jo, díky.

Tab. č. 2: Přepis komunikace strojvedoucí vlaku Os 4219 – řídicí dispečer oblasti 2A CDP Přerov.

3.2 Faktický popis události

3.2.1 Sled skutečností, které vedly k mimořádné události

Vlak osobní dopravy Os 4219 jel ze žst. Břeclav do žst. Přerov. V úseku mezi žst. Moravský Písek a žst. Nedakonice jel po 1. TK a v čase 17:15 h zastavil v prostoru určeném pro nástup a výstup cestujících zastávky Moravský Písek zastávka (km 126,320 – 126,488). Tam vlakvedoucí doprovázející vlak vykonal kontrolu označovače jízenek IDS JMK a po provedení úkonů stanovených pro odjezd vlaku vnitřním předpisem dopravce se vlak rozjel ve směru do žst. Nedakonice.

V době těsně před nebo až za rozjezdu vlaku ze zastávky Moravský Písek zastávka s největší pravděpodobností došlo, aniž by to obsluha vlaku zpozorovala, k nedovolenému výstupu cestujícího z prvních dveří vozu 44 169-9 nacházejících se na levé straně ve směru jízdy vlaku (tj. na opačné straně, než se nacházelo nástupiště zastávky). Přitom došlo k sevření předloktí ruky vystupujícího cestujícího, který se jí držel madla uprostřed schodů, do zavírajících se dvoukřídlých dveří uvedeného vozu, přičemž zbytek těla cestujícího zůstal vně drážního vozidla. Po opuštění zastávky vlak Os 4219 na dráze 1381 m plynule zvyšoval rychlost až na 120 km.h⁻¹, kdy po ujetí dráhy cca 1370 m došlo při rychlosti 119 km.h⁻¹ k uvolnění ruky cestujícího z nástupních dveří. Cestující se vlivem odporu vzduchu vzrůstajícího se zvyšující se rychlostí jedoucího vlaku na vnějším schodu těchto dveří neudržel a silami vzdušných proudů byl odmrštěn na skříň vozu, po které se jeho tělo sesunulo dolů a dopadlo do kolejiště, kde zůstalo bezvládně ležet v průjezdném průřezu 2. TK. Tam po uplynutí cca 32 s došlo ke střetu projíždějícího vlaku Nex 45066 s ležícím tělem, kterému jeho strojvedoucí pro velmi krátkou vzdálenost od spatření překážky nemohl přes zavedené rychločinné brzdění zabránit (podrobnosti viz kap. 4.1.7 této ZZ).

3.2.2 Sled skutečností od vzniku mimořádné události do ukončení akcí záchranných služeb

- 17:18 h strojvedoucí vlaku Nex 45066 ohlásil řídicímu dispečerovi úseku 2A CDP Přerov pravděpodobný vznik MU;
- 17:19 h vlakvedoucí vlaku Os 4219 ohlásil řídicímu dispečerovi úseku 2A CDP Přerov vznik MU;
- 17:21 h strojvedoucí vlaku Os 4219 ohlásil řídicímu dispečerovi úseku 2A CDP Přerov, že po MU vlak stojí v žst. Nedakonice;
- 17:23 h řídicí dispečer úseku 2A CDP Přerov ohlásil vznik MU vedoucímu dispečerovi CDP Přerov;

- 17:25 h řídicí dispečer úseku 2A CDP Přerov ohlásil vznik MU na HZS SŽ;
- 17:30 h řídicí dispečer úseku 2A CDP Přerov ohlásil vznik MU nehodové pohotovosti SŽ;
- 17:32 h řídicí dispečer úseku 2A CDP Přerov ohlásil vznik MU na dispečerské pracoviště ZZS;
- 17:33 h řídicí dispečer úseku 2A CDP Přerov ohlásil vznik MU PČR;
- 17:41 h pověřená osoba O18 SŽ ohlásila vznik MU jako střet vlaku s osobou na COP DI, udělen souhlas s uvolněním dráhy;
- 18:16 h pověřená osoba O18 SŽ oznámila na COP DI změnu nehodového děje MU jako vypadnutí cestujícího z rozjíždějího se vlaku, inspektor COP DI odebral souhlas s uvolněním dráhy;
- 18:47 h upřesnění nehodového děje MU pověřenou osobou O18 SŽ, informace pověřené osobě o výjezdu inspektorů DI;
- 18:52 h výjezd inspektorů DI na místo MU;
- 20:55 h příjezd inspektorů DI na místo vzniku MU, započato ohledání místa MU;
- 21:25 h přítomný inspektor DI udělil souhlas k uvolnění dráhy a zahájení odklizovacích prací pro 2. TK;
- 22:08 h přítomný inspektor DI udělil souhlas k uvolnění dráhy a zahájení odklizovacích prací pro 1. TK;
- 22:15 h úplné obnovení provozu po obou TK.

Plán IZS byl vzhledem k charakteru MU aktivován. Plán IZS aktivoval v 17:32 h, tj. 15 min po vzniku MU, řídicí dispečer 2A CDP Přerov.

Na místě MU zasahovaly následující složky IZS:

- PČR, Krajské ředitelství Jihomoravského kraje, Územní odbor Hodonín;
- ZZS Jihomoravského kraje, Územní odbor Hodonín;
- HZS SŽ, Územní odbor Přerov;
- HZS Jihomoravského kraje, Územní odbor Hodonín.

4 ANALÝZA UDÁLOSTI

4.1 Úlohy a povinnosti

4.1.1 Dopravci a provozovatelé drah

Provozovatel dráhy je ve smyslu ustanovení § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení. Pravidla pro provozování dráhy dle odst. 5 citovaného ustanovení zákona stanoví prováděcí právní předpis, kterým je vyhláška č. 173/1995 Sb.

Dle ustanovení § 2 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. „Pravidla pro provozování dráhy stanovují způsob a podmínky pro

- a) zabezpečení dráhy,
- b) obsluhu dráhy,
- c) organizování drážní dopravy,
- d) opatření při mimořádných událostech.“

V odst. 4 citovaného ustanovení pak dále uvádí, že k zajištění činností a pro stanovení odborné způsobilosti osob zúčastněných na zabezpečení dráhy, obsluze dráhy a organizování drážní dopravy, vykonávají-li tyto činnosti zaměstnanci provozovatele dráhy, slouží technologické postupy, obsažené ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy. V souvislosti s šetřenou MU nebylo zjištěno porušení právních předpisů a technologických postupů zaměstnanci provozovatele dráhy.

Dopravce je ve smyslu ustanovení § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. povinen provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze. Pravidla pro provozování drážní dopravy dle odst. 4 citovaného ustanovení zákona stanoví prováděcí právní předpis, kterým je vyhláška č. 173/1995 Sb.

Dle pravidel pro provozování drážní dopravy je dopravce mj. povinen zajistit, aby osoba řídící DV toto řídila jen ze stanoviště, z něhož je nejlepší rozhled, zpravidla z čelní kabiny ve směru jízdy, z vedoucího DV pozorovala trať a návěsti, jednala podle zjištěných skutečností, a za jízdy nepřekročila nejvyšší dovolenou rychlost, stanovenou jízdním řádem nebo nařízenou omezenou rychlost.

Strojvedoucí vlaku Os 4219 při jízdě ze žst. Moravský Písek do žst. Nedakonice řídil HDV z čelní kabiny ve směru jízdy, během jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost $140 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a řádně obsluhoval tlačítko bdělosti.

Rovněž strojvedoucí vlaku Nex 45066 při jízdě ze žst. Moravský Písek do žst. Nedakonice řídil HDV z čelní kabiny ve směru jízdy, během jízdy nepřekročil nejvyšší dovolenou rychlost $100 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a řádně obsluhoval tlačítko bdělosti.

Dopravce ČD za účasti zástupců provozovatele dráhy SŽ a DI provedl dne 17. 10. 2023 v žst. Brno-Maloměřice komisionální prohlídku technického stavu vozu Bdmtee²⁷⁵ 44 169-9, při které bylo ověřováno, za jakých podmínek (v klidu či za jízdy, s překážkou či bez překážky v prostoru dveří) se inkriminované předsvuné dveře do nástupního prostoru uzavřou. Z výsledků komisionální prohlídky vyplynulo, že předsvuné dveře předmětného vozu v době vzniku MU s vysokou pravděpodobností plnily svoji funkci správně a bez poruch.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností provozovatele dráhy, ať již **v příčinné souvislosti či mimo příčinnou souvislost se vznikem MU**. Nebylo rovněž zjištěno porušení úloh a povinností zúčastněných dopravců **v příčinné souvislosti se vznikem MU**. Byla však zjištěna porušení právních předpisů a vnitřních předpisů, týkající se úloh a povinností dopravců, **mimo příčinnou souvislost se vznikem MU**:

Zjištění:

Dopravce ČD:**Nedodržení technologického postupu před odjezdem vlaku s přepravou cestujících ze zastávky**

Dopravce ČD má zavedeny jednotné technologické postupy, které stanovují úkony a povinnosti obsluhy vlaku v souvislosti s kontrolou ukončení výstupu a nástupu cestujících před odjezdem vlaku z železniční stanice (zastávky). V době vzniku MU jimi byly zejména vnitřní předpis ČD D 2, Opatření Ř O18 č. 3/2021 a Procesní list V-20. V průběhu šetření bylo mimo příčinnou souvislost se vznikem uvedené MU zjištěno, že vlakvedoucí vlaku Os 4219 po provedení činností souvisejících s odjezdem vlaku ze zastávky Moravský Písek zastávka dal strojvedoucímu návěst „Souhlas k odjezdu“ z řídicího vozu vybaveného funkcí zajištění dveří proti otevření již při nulové rychlosti (systém SSOD), ačkoli měl správně tuto návěst učinit z některého z vozů s nástupními dveřmi neblokovanými od nulové rychlosti (systém TB 5), které byly řazeny uprostřed soupravy vlaku.

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:

„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“;

- čl. 292. vnitřního předpisu ČD D 2:

„Je-li v soupravě vlaku sestaveného z vozů s nástupními dveřmi blokovány od nulové rychlosti zařazen jeden nebo více vozů s nástupními dveřmi neblokovanými od nulové rychlosti (systém TB 5), musí alespoň jeden člen obsluhy vlaku dávat vždy návěsti Pohotovi k odjezdu nebo Souhlas k odjezdu z tohoto vozu (těchto vozů)“...

Provozování DV bez provedené pravidelné kontroly technického stavu

DI v rámci šetření této MU provedla rovněž kontrolu stavu zúčastněných DV. Šetření bylo zaměřeno zejména na stav vozu řady Bdmtee²⁷⁵ 44 169-9, který byl ve vlaku Os 4219 řazen jako druhý ze tří vozů a do jehož dveří byl cestující při nedovoleném vystupování přivřen. Bylo zjištěno, že předmětný osobní vůz řady Bdmtee²⁷⁵ je modernizovaným vozem, splňujícím národní i evropské technické normy týkající se jeho konstrukce a provozu. Osobní vozy uvedené řady jsou vybaveny systémem blokování nástupních dveří v autonomním provozu při překročení rychlosti cca 5 km.h⁻¹ (režim TB 5). Nástupní dveře těchto vozidel nejsou blokovány od nulové rychlosti, ale k jejich zablokování z vnitřní strany dochází až při překročení rychlosti cca 5 km.h⁻¹. Funkce nástupních dveří byla ovládána obsluhou vlaku systémem centrálního zavírání dveří pomocí zařízení aktivovaného čtyřhranným klíčem. Strojvedoucí neměl na svém stanovišti informaci o aktuálním stavu dveří tohoto vozu (indikace otevřené/uzavřené).

Předmětný vůz byl ve smyslu vnitřního předpisu ČD V25 průběžně udržován prostřednictvím prováděných provozních ošetření, prohlídek a obnov v provozuschopném stavu. Poslední pravidelnou technickou kontrolou ve smyslu § 64 vyhlášky č. 173/1995 Sb. prošel dne 18. 8. 2021 ve Středisku údržby ČD Brno-Maloměřice se zjištěním, že vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na dráhách a je ve shodě s technickými podmínkami k uvedené řadě ŽKV. Platnost této pravidelné technické kontroly ve smyslu přílohy č. 5 k vyhlášce č. 173/1995 Sb. skončila po 18 měsících od jejího provedení, tj. dnem 17. 2.

2023. U předmětného vozu provedla spol. Škoda Pars a.s. v měsících leden – únor 2023 vyvazovací obnovu celků (R1), která byla dne 6. 2. 2023 zakončena technickou kontrolou se závěrem, že vozidlo je způsobilé pro přepravu do domovského střediska údržby v režimu přepravy bez cestujících. Tato poslední technická kontrola proběhla pouze v omezeném rozsahu, přičemž v záhlaví zápisu o jejím provedení je výslovně uvedeno, že se nejedná o pravidelnou technickou kontrolu a že tato platí jen pro přepravu ze Škoda Pars a.s. do příslušného střediska údržby. V daném případě je zřejmé, že se nejedná o plnohodnotnou technickou kontrolu ve smyslu vyhlášky č. 173/1995 Sb., přesto bylo její datum na vozidlo vyznačeno jako datum pravidelné technické kontroly a předmětný vůz byl takto navrácen k provozování veřejné drážní osobní dopravy.

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:

„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“;

- § 34 odst. 1 písm. d) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„K jízdě nesmí být použito drážní vozidlo, které nemá provedenou pravidelnou kontrolu technického stavu, s výjimkou drážního vozidla přepravovaného do místa opravy a loženého nákladního vozu, přepravovaného do místa vykládky, pokud svým technickým stavem bezprostředně neohrožuje bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy“;

V případě této MU je nutné dát výše uvedené porušení do souvislosti s definičními ustanoveními obsaženými v § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. a § 64 odst. 1 písm. b), odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

- § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb.:

„Drážní vozidla v provozu, která určí prováděcí předpis, podléhají pravidelným technickým kontrolám, kterými se ověřuje technický stav drážního vozidla. Způsob a podmínky provádění kontrol technického stavu drážního vozidla stanoví prováděcí předpis.“;

- § 64 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Pravidelné technické kontroly, kterou se ověřuje technický stav drážních vozidel zařazených do provozu, podléhají tažená drážní vozidla“;

- § 64 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Časové nebo kilometrické intervaly pro provádění pravidelné technické kontroly podle odstavce 1 jsou uvedeny v příloze č. 5, která je součástí této vyhlášky.“;

- Příloha č. 5 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:

„Kontrola technického stavu drážních vozidel musí být zajištěna vždy nejdéle v následujících intervalech...“:

1. Pro dráhu celostátní, dráhu regionální, dráhu speciální, dráhu místní a vlečku

1.2.3. Osobní vozy pro mezinárodní přepravu s rychlostí do 120 km/h včetně a všechny čtyřnápravové vozy pro vnitrostátní dopravu včetně vozů vyčleněných pro vojenské přepravy - 18 měsíců“;

- část druhá, kap. I., bod 5 vnitřního předpisu ČD V 25:

„Povinnosti vlastníka železničních kolejových vozidel

5. Vlastník ŽKV je zodpovědný za včasné provádění předepsaných kontrol, revizí a prohlídek...“;

V případě této MU je nutné dát výše uvedené porušení do souvislosti s definičními ustanoveními obsaženými v části čtvrté, kap. I., bodě 1 a 2 vnitřního předpisu ČD V 25 s vazbou na přílohu č. 6 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:

- část čtvrtá, kap. I., body 1 a 2 vnitřního předpisu ČD V 25:

„Kontroly železničních kolejových vozidel a jejich zařízení

1. V souladu s Vyhláškou Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů, se na železničních kolejových vozidlech provádí pravidelné Technické kontroly v intervalech, uvedených v příloze č. 5 této vyhlášky.

2. Náplň pravidelné Technické kontroly je stanovena přílohou číslo 6, Vyhlášky Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.“;

- Příloha č. 6 k vyhlášce č. 173/1995 Sb.:

„ROZSAH TECHNICKÉ KONTROLY

Část I: Rozsah technické kontroly drážního vozidla pro dráhu celostátní, dráhu regionální, dráhu místní a vlečku

Druh drážního vozidla O (osobní vozy)

Zkontrolovat se musí:

...

14. úplnost vybavení drážního vozidla...

16. předepsané vybavení (návěstní svítilny, zařízení pro zvukovou návěst, vnitřní osvětlení pracovních prostorů, hasicí přístroje aj.)

17. funkčnost vnějšího osvětlení...

26. funkčnost měničů...

29. funkčnost vnitřního osvětlení prostoru pro cestující

30. funkčnost vytápění a větrání prostoru pro cestující

31. ovladatelnost dveří, oken a zařízení, jež jsou určena k ovládání

32. kontrola madel, stupaček, případně nakládacích plošin pro vozíky pro invalidy...

41. funkčnost WC

42. funkčnost umývárny...

45. stav přechodového zařízení pro přechod mezi drážními vozidly...“;

- čl. 6 odst. 3 smlouvy č. PDD 9001/22, o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních drahách, čj.: 54587/2022-SŽ-GR-05, uveřejněné v registru smluv dne 30. 9. 2022:

„Dopravce odpovídá za to, že všechna jím používaná drážní vozidla splňují podmínky stanovené pro provozování drážních vozidel zákonem o dráhách, vyhláškou č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, a z těchto obecně platných norem vycházejících vnitřních předpisů dopravce (pravidelná technická kontrola, vykonané prohlídky a zkoušky brzd ap.).

Neprovedení zápisu o provedené pravidelné kontrole technického stavu HDV do průkazu způsobilosti HDV

V průběhu šetření předmětné MU bylo po zaslání dokumentace k HDV 91 54 7 362 033-3 dopravce ČD zjištěno, že průkaz způsobilosti tohoto HDV neobsahuje zápis o provedené pravidelné technické kontrole ze dne 22. 9. 2023 (a pravděpodobně i předchozí pravidelné technické kontrole).

- § 61a písm. j) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Do průkazu způsobilosti drážního vozidla, s výjimkou drážního vozidla provozovaného na dráze zkušební nebo dráze lanové, se zapisují výsledky provedených pravidelných technických kontrol drážního vozidla a datum jejich provedení.“

Dopraci ČD a RCC CZ:

Použití HDV nevybaveného technickými prostředky k jeho samočinnému zastavení

Dopravce je povinen použít pro provoz na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos, DV vybavené kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení. Umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k samočinnému zastavení DV (vlak), a to bez specifikace 54 systému vlakového rádiového zařízení, musí být DV vybaveno technickými prostředky pro jeho realizaci. Na tratích nebo části tratě vybavené vlakovým rádiovým zařízením systému GSM-R, zajišťujícím komunikační a hlasové funkce nebo datovou komunikaci pro ETCS, DV vybavené kompatibilní mobilní částí systému GSM-R.

Nevybavení DV technickými prostředky k realizaci povelu k samočinnému zastavení DV znamená nutnou přítomnost dalšího mezičlánku (strojvedoucího) pro jeho zastavení v případě hrozby nebezpečí. Např. dojde-li k náhlé vážné zdravotní indispozici strojvedoucího, nelze DV (vlak) na síti GSM-R CZ zastavit. I v ostatních případech pak zapojení strojvedoucího do procesu nouzového zastavení DV (vlak) znamená ztrátu leckdy cenných sekund k odvrácení vážnějších následků. Systém vyžadující zapojení dalšího lidského faktoru (reakci strojvedoucího na hlasovou výzvu k zastavení DV) přináší výhodu pouze v situaci, kdy je vhodné oddálit účinek nouzového brzdění do zastavení, podobně jako se používá v případě přemostění záchranné brzdy.

Technické specifikace pro interoperabilitu nepožadují vybavení DV pro příjem povelu generální stop, jedná se totiž o tzv. „doplňkovou funkci“ a „národní nastavbu“ systému GSM-R. V zahraničí je v síti GSM-R využíváno pouze tzv. nouzové skupinové spojení

(Railway Emergency Call; SKP 299), které zajistí přehrání automatické hlasové výzvy k zastavení v radiostanici příslušného vedoucího DV, bez ohledu na aktivaci doplňkových funkcí, kterými je v České republice použité doplnění o kódovaný příkaz s povelu pro zastavení vlaku (jednosměrné volání JSM 499). DI si je vědoma skutečnosti, že požadavek vyplývající pro systém GSM-R z ustanovení § 71 odst. 5 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb. není uveden v technických specifikacích pro interoperabilitu, resp. je jakožto požadavek pro přístup k infrastruktuře nad rámec TSI v rozporu s principem interoperability. Vyhláška č. 173/1995 Sb. však žádné výjimky nepřipouští, což je s ohledem na bezpečnost dle DI správné.

Obě na MU zúčastněná HDV (362 033-3 a 1293 036-0) nebyla vybavena technickými prostředky pro realizaci vyslaného povelu k samočinnému zastavení, v daném případě po aktivaci příkazu „STOP VLAK“ funkcí „STOP“. Protože v době od vzniku MU do zastavení vlaků po vzniku MU nebyl provozovatelem dráhy vyslán povel k samočinnému zastavení, nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem MU, resp. s vlivem na výši následků.

- § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.:

„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“;

- § 71 odst. 5 písm. a) vyhlášky č. 173/1995 Sb.:

„Dopravce je povinen použít pro provoz na tratích nebo části tratě s provozovanou traťovou částí systému vlakového rádiového zařízení sloužícího k zajištění řízení drážní dopravy nebo pro přenos povelů, signálů, hlášení či datový přenos drážní vozidlo vybavené kompatibilní funkční mobilní částí rádiového zařízení; umožňuje-li traťová část vlakového rádiového zařízení vyslat povel k samočinnému zastavení drážního vozidla, musí být drážní vozidlo vybaveno technickými prostředky pro jeho realizaci.“

4.1.2 Subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

4.1.3 Výrobci drážních vozidel nebo jiní dodavatelé železničních zařízení

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností výrobců drážních vozidel nebo jiných dodavatelů železničních produktů.

4.1.4 Vnitrostátní bezpečnostní orgány a Agentura Evropské unie pro železnice

Vnitrostátním bezpečnostním orgánem je DÚ, který je podle zákona č. 266/1994 Sb. správním úřadem, který je podřízen Ministerstvu dopravy. Jeho úlohou je zejména výkon státního dozoru ve věcech drah a ve věcech stavebního úřadu, výkon speciálního stavebního úřadu pro stavby dráhy a stavby na dráze, schvalování nových a modernizovaných drážních vozidel a určených technických zařízení a projednávání přestupků. Povinností DÚ je ve lhůtě do 12 měsíců ode dne zveřejnění ZZ obsahující jemu

určené bezpečnostní doporučení sdělit DI, jaké opatření v souvislosti s tímto bezpečnostním doporučením přijal, toto sdělení činí pravidelně, alespoň jednou ročně, do doby přijetí odpovídajících opatření.

Úlohou Agentury Evropské unie pro železnice je kromě zajišťování v mezích svých pravomocí, aby byla obecně zachována a pokud možno soustavně zvyšována bezpečnost železnic, dále mj. vydávání, obnovování, pozastavování a měnění jednotných osvědčení o bezpečnosti, omezení jejich platnosti nebo jejich zrušení, přičemž v této věci spolupracuje s vnitrostátními bezpečnostními orgány, dále vydává povolení k uvedení železničních vozidel a typů vozidel na trh a je oprávněna obnovovat, měnit, pozastavovat nebo rušit povolení, která vydala. Agentura dále posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů apod.

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností vnitrostátního bezpečnostního orgánu a Agentury Evropské unie pro železnice.

4.1.5 Oznámené subjekty, určené subjekty a subjekty zabývající se posuzováním rizika

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností oznámených subjektů, určených subjektů a subjektů zabývajících se posuzováním rizika.

4.1.6 Certifikační subjekty odpovědné za údržbu drážních vozidel

Při šetření nebylo zjištěno porušení úloh a povinností certifikačních subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel.

4.1.7 Jakékoliv jiné osoby nebo subjekty

Bezpečné chování cestujících v souvislosti s jejich nástupem do DV, pobytem v něm a jejich výstupem z DV je upraveno obecně závaznými právními předpisy, kterými jsou zákon č. 266/1994 Sb. a vyhláška č. 175/2000 Sb., ale také smluvními přepravními podmínkami dopravce.

Vedle práv a povinností cestujících a odpovědnosti dopravců jsou ve smluvních přepravních podmínkách upraveny též podmínky, za kterých dochází k platnému uzavření přepravní smlouvy. Ve smyslu čl. 3 odst. 3 SPP IDS JMK je přepravní smlouva uzavřena, jestliže cestující využije své právo k přepravě tím, že nastoupí do vozidla nebo vlaku jedoucího na lince IDS JMK. Řádným označením jízdního dokladu a nastoupením do DV se cestující zavazuje dodržovat podmínky přepravního řádu, smluvních přepravních podmínek a tarifu IDS JMK.

Dne 16. 10. 2023 v čase 16:37 h až 16:48 h (tedy v době krátce před odjezdem vlaku Os 4219) byla přítomnost později usmrčené osoby zaznamenána kamerovým systémem snímajícím interiér nádražní budovy v žst. Hodonín. V 16:48 h byla tato osoba zachycena, jak vychází z nádražní budovy směrem k nástupišti č. 1. Při ohledání místa MU byla v osobních věcech usmrčené osoby nalezena jednorázová jízdenka IDS JMK označená místním a časovým kódem „8Hodonín A900 161023 16:52“, s platností 90 minut / 3 tarifní zóny od označení. Usmrčený měl tedy u sebe platný jízdní doklad (jízdenku označenou před započítáním jízdy dne 16. 10. 2023 v 16:52 h v žst. Hodonín), což prokazuje, že se jednalo o řádného cestujícího s platně uzavřenou přepravní smlouvou s dopravcem.

Z ohledání místa MU a zjištěných skutečností vyplývá, že vlak Os 4219 jel v úseku mezi žst. Moravský Písek a žst. Nedakonice po 1. TK a v čase 17:15 h zastavil v prostoru určeném pro nástup a výstup cestujících zastávky Moravský Písek zastávka (km 126,320 – 126,488). Tam vlakvedoucí doprovázející vlak vykonal kontrolu označovače jízenek IDS JMK a po provedení úkonů stanovených pro odjezd vlaku vnitřním předpisem dopravce nastoupil do řídicího vozu (řazeného na konci soupravy) a vlak se rozjel ve směru do žst. Nedakonice. Z dat zaznamenaných registračním rychloměrem zúčastněného HDV vyplývá, že vlak stál v zastávce po dobu 46 s, tj. došlo k dodržení minimální doby stanovené tabelárním jízdním řádem pro nastoupení a vystoupení cestujících v délce trvání 30 s.

Chvilí před nebo až za rozjezdu vlaku ze zastávky Moravský Písek zastávka došlo za přesně nevyjasněných okolností, aniž by to obsluha vlaku zpozorovala, k nedovolenému pokusu o výstup cestujícího z prvních dveří vozu 44 169-9, nacházejících se na levé straně ve směru jízdy vlaku (tj. na opačné straně než se nacházelo nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice). Ze skutečnosti, že se jednalo o poslední zastávku v tarifní zóně, na kterou měl cestující zakoupen platný jízdní doklad, lze usoudit, že cestující v této zastávce skutečně hodlal z vlaku vystoupit. Důvod jeho výstupu na stranu odvrácenou od nástupiště (časová tíseň, dezorientace?), a tedy pokusu o výstup do prostor veřejnosti nepřístupných, se šetřením nepodařilo zjistit. Tam však byl pro něj zřejmě vzhledem i k jeho věku a velké vzdálenosti nástupního schodu vozu od šterkového lože kolejí výstup příliš obtížný a nebezpečný, nedbal ani přiměřené opatrnosti dané povahou drážní dopravy a ohrozil tak svou bezpečnost.



Obr. č. 3: Pohled na nástupiště zastávky Moravský Písek zastávka v denní době

Zdroj:DI

V průběhu výstupu cestujícího z předmětného vozu došlo k uzavření dvoukřídlých nástupních dveří, tím k sevření předloktí jeho ruky mezi křídla zavírajících se dveří, přičemž zbytek těla cestujícího zůstal vně vozu. S ohledem na skutečnost, že u přivření cestujícího do nástupních dveří nebyli přítomni žádní svědci a vlaková souprava byla složena z vozů s různými systémy ovládání nástupních dveří, nelze s jistotou určit, zda k uzavření předmětných nástupních dveří (a současně s tím i sevření ruky vystupujícího cestujícího do nich) došlo na základě pokynu obsluhy vlaku k centrálnímu uzavření dveří před jeho odjezdem ze zastávky, nebo vlak vyjížděl ze zastávky s otevřenými dveřmi a pokyn k jejich uzavření byl vydán automaticky až po překročení rychlosti cca 5 km.h⁻¹ (systém TB 5).

Po opuštění zastávky vlak Os 4219 na dráze 1381 m plynule zvyšoval rychlost až na 120 km.h⁻¹, cestující se mezitím jednou rukou těsně nad vnitřními nástupními schody držel nástupního madla uvnitř vozu a seděl v podřepu na vnějších nástupních schodech, a druhou rukou se snažil dveře otevřít. To se mu však nedařilo a po ujetí dráhy cca 1370 m došlo při rychlosti 119 km.h⁻¹ k uvolnění jeho ruky z vnitřního madla, kterého se držel, a pak z nástupních dveří. Cestující se vlivem odporu vzduchu vzrůstajícího zvyšující se rychlostí jedoucího vlaku na vnějším schodu nástupních dveří nemohl udržet a působícími silami vzdušných proudů byl odmrštěn na skříň vozu (na které byly následně zjištěny krevní stopy), od které se jeho tělo odrazilo, dopadlo do kolejiště a zůstalo ležet v průjezdném průřezu 2. TK. Tam po uplynutí cca 32 s došlo k jeho střetu se souběžně projíždějícím vlakem Nex 45066, kterému jeho strojvedoucí pro velmi krátkou vzdálenost od spatření překážky nemohl i přes zavedené rychločinné brzdění zabránit.

Z usnesení PČR, Krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje, Oddělení obecné kriminality Územního odboru Hodonín, vydaného dne 14. 12. 2023 vyplývá, že v krvi zemřelého nebyla zjištěna přítomnost alkoholických látek.

Vůz osobní dopavy Bdmtee²⁷⁵ 44 169-9, kterým usmrcený cestující cestoval, nedisponoval systémem stranově selektivního otevírání dveří ani systémem blokování dveří od nulové rychlosti, které by při jejich správném použití výstupu cestujícího na opačnou stranu od nástupiště zabránily. Obsluha vlaku si na straně nástupiště plnila úkoly související s odjezdem vlaku ze zastávky a cestujícího vystupujícího na opačnou stranu směrem do kolejiště nezaregistrovala. Strojvedoucí neměl na stanovišti informaci o aktuálním stavu dveří tohoto vozu (indikace otevřené/uzavřené).

Při šetření bylo zjištěno porušení právních předpisů cestujícím **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.“...;

- § 16 odst. 3 vyhlášky č. 175/2000 Sb.:

„Cestující je povinen ukončit nástup a výstup do vozidla, zazní-li zvuková výzva k ukončení nástupu a výstupu.“;

- čl. 8 odst. 1 písm. a, g) SPP IDS JMK:

„Nástup a výstup:

a) *Cestující se sám musí starat o včasný nástup a výstup.*

...

g) *Po spuštění signalizace výzvy k odjezdu vozidla nebo vlaku "Nevystupujte, nenastupujte" nebo po návěsti „Odjezd“ dávané Pověřenou osobou je cestující povinen neprodleně opustit prostor dveří a nesmí zahájit výstup ani nástup.“*

4.2 Drážní vozidla a technická zařízení

4.2.1 Faktory nebo následky vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z konstrukce drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technických zařízení.

4.2.2 Faktory nebo následky vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení

Při šetření nebyly zjištěny faktory vyplývající z instalace a uvedení do provozu drážních vozidel, železniční infrastruktury nebo technického zařízení.

4.2.3 Faktory nebo následky související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s výrobcí drážních vozidel nebo jiným dodavatelem železničních produktů.

4.2.4 Faktory nebo následky vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel nebo technických zařízení

Při šetření byly zjištěny faktory vyplývající z údržby a úpravy drážních vozidel – blíže viz kap. 4.1.1 ZZ.

4.2.5 Faktory nebo následky související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel, údržbářskými dílnami a jinými poskytovateli údržbářských služeb

Při šetření byly zjištěny faktory související se subjektem odpovědným za údržbu drážních vozidel – blíže viz kap. 4.1.1 ZZ.

4.2.6 Jiné faktory nebo následky, které se považují za důležité pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s drážními vozidly, železniční infrastrukturou nebo technickými zařízeními.

4.3 Lidské faktory

4.3.1 Lidské a individuální vlastnosti

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s odbornou přípravou zaměstnanců, zdravotním stavem a osobní situací, včetně fyzického a psychického stresu.

4.3.2 Pracovní faktory

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovní náplní nebo pracovní dobou zaměstnanců. Při šetření nebylo u zúčastněných zaměstnanců zjištěno nedodržení podmínek pro odpočinek před směnou a přestávek, resp. přiměřené doby na oddech a jídlo v průběhu směny.

4.3.3 Organizační faktory a úkoly

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s organizací práce nebo pracovními úkoly.

4.3.4 Faktory související s pracovním prostředím

Při šetření nebyly zjištěny faktory související s pracovním prostředím.

4.3.5 Jiný faktor významný pro účely šetření

Při šetření nebyly zjištěny jiné faktory související s jednáním zúčastněných osob.

4.4 Mechanismy zpětné vazby a kontrolní mechanismy, včetně řízení rizik a zajišťování bezpečnosti, a postupy sledování

4.4.1 Příslušné podmínky regulačního rámce

Příslušné podmínky regulačního rámce jsou stanoveny v Nařízeních Evropské unie, zákoně č. 266/1994 Sb. a prováděcích vyhláškách.

4.4.2 Postupy, metody, obsah a výsledky činností posuzování rizik a sledování, které provádí kterýkoli ze zúčastněných subjektů

V postupech, metodách, obsahu a výsledků činností posuzování rizik a sledování, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.3 Systém zajišťování bezpečnosti zúčastněných dopravců a provozovatelů drah

V systému bezpečnosti provozovatele dráhy a v systému zajišťování bezpečnosti drážní dopravy dopravce, souvisejícím s okolnostmi vzniku předmětné MU, nebyly zjištěny nedostatky.

4.4.4 Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen

Systém řízení subjektů odpovědných za údržbu drážních vozidel a údržbářských dílen neměl souvislost se vznikem MU.

4.4.5 Výsledky dohledu prováděného vnitrostátními bezpečnostními orgány

S ohledem na zjištěné faktory a okolnosti vzniku MU nemá dohled bezpečnostního orgánu souvislost s předmětnou MU.

4.4.6 Schválení, osvědčení a hodnotící zprávy udělené agenturou, vnitrostátními bezpečnostními orgány nebo jinými subjekty posuzování shody

Provozovatel dráhy provozoval dráhu na základě platného úředního povolení a osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Dopravci provozovali drážní dopravu na základě platné licence a osvědčení dopravce.

4.4.7 Jiné systémové faktory

Při šetření nebyly zjištěny jiné systémové faktory.

4.5 Předchozí události podobné povahy

DI šetřila v období od 1. 1. 2008 do vzniku předmětné MU na dráhách železničních, kategorie celostátní a regionální, celkem 1 obdobnou MU, kdy došlo při pokusu o nástup cestujícího do drážního vozidla vlaku mimo nástupiště, tj. z místa, které není veřejnosti přístupné, k jeho zachycení v nástupních dveřích drážního vozidla a následné újmě na zdraví s následkem smrti:

- dne 23. 12. 2017 v [žst. Česká Třebová](#) došlo k vlečení cestujícího přivřeného dveřmi drážního vozidla za odjezdu vlaku R 891. Bezprostřední příčinou vzniku MU byla snaha o nástup cestujícího do drážního vozidla, které bylo v pohybu, a to z místa veřejnosti nepřístupného.

DI na základě výsledku šetření předmětné MU nevydala bezpečnostní doporučení.

5 ZÁVĚRY

5.1 Shrnutí analýzy a závěry týkající se příčin události

Bezprostřední příčinou mimořádné události byl:

- nedovolený výstup cestujícího z drážního vozidla vlaku Os 4219 mimo prostory určené k nástupu a výstupu cestujících.

Příspěvající faktor nebyl DI zjištěn.

Systémová příčina nebyla DI zjištěna.

A summary of the analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence

Causal factor:

- unauthorized way out of the passenger from rolling stock of the regional passenger train No. 4219 out of the areas specified for boarding and way out of passengers.

Contributing factor: none.

Systemic factor: none.

5.2 Opatření přijatá k předcházení mimořádným událostem

Provozovatel dráhy SŽ přijal po vzniku MU následující opatření:

Vedoucí zaměstnanci Oblastního ředitelství Brno budou seznámeni s průběhem, příčinou a okolnostmi vzniku této mimořádné události na poradním sboru ředitele oblastního ředitelství.

Dopravce ČD nepřijal a nevydal žádná opatření.

Dopravce RCC CZ nepřijal a nevydal žádná opatření.

Measures taken since the occurrence

The infrastructure manager SŽ took the following measure after the occurrence:

- the senior staff of Brno regional directorate will be informed about the progress, cause and circumstances of this occurrence at the meeting of the director of the regional directorate.

The railway undertaking ČD did not take any measures.

The railway undertaking RCC CZ did not take any measures.

5.3 Doplnující zjištění

U dopravce ČD:

- nedodržení stanoveného technologického postupu před odjezdem vlaku s přepravou cestujících ze zastávky;
- provozování DV bez provedené pravidelné kontroly technického stavu DV;
- neprovedení zápisu o provedené pravidelné kontrole technického stavu HDV do průkazu způsobilosti;
- použití HDV nevybaveného technickými prostředky k jeho samočinnému zastavení.

U dopravce RCC CZ:

- použití HDV nevybaveného technickými prostředky k jeho samočinnému zastavení.

Additional observations

At the railway undertaking ČD:

- failure to comply with the established technological procedure before the departure of the regional passenger train No. 4219 from the railway stop;
- operating the rolling stocks without a regular control of the technical condition of the rolling stock;
- failure to record the regular control of the technical condition of the locomotive in the serviceability certificate of a track-guided vehicle;
- the locomotive of the regional passenger train No. 4219 was not equipped with technical means for the implementation of automatic stop of the rolling stocks.

At the railway undertaking RCC CZ:

- the locomotive of the freight train No. 45066 was not equipped with technical means for the implementation of automatic stop of the rolling stocks.

6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

S ohledem na zjištěné příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události Drážní inspekce bezpečnostní doporučení nevydává, protože nebyly zjištěny takové poznatky, které by vydání bezpečnostního doporučení v rámci předcházení vzniku mimořádných událostí opodstatňovaly.

SAFETY RECOMMENDATIONS

The Rail Safety Inspection Office does not issue a safety recommendation in regard of the found causes and circumstances, because we did not find out such knowledge, which would justify issuing of the safety recommendation within prevention of occurrence.

V Brně dne 24. července 2024

Mgr. Bc. Marek Hubík v. r.
inspektor
Územního inspektorátu Brno

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

PŘÍLOHY



Obr. č. 4: Pohled na čelo vlaku Os 4219 odstaveného v žst. Nedakonice

Zdroj: DI



Obr. č. 5: Pohled z nástupiště na inkriminované dveře 1L a krevní stopy na oknech a skříní vozu řady Bdmtee²⁷⁵ vlaku Os 4219

Zdroj: DI



Obr. č. 6: Pohled zevnitř na dveře 1L a nástupní prostor vozu řady Bdmtee²⁷⁵ vlaku Os 4219
Zdroj: DI