



**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

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

Srážka nákladního vlaku Rn 50238 se stojícím nákladním vlakem Pn 61121 s vykolejením na dráze železniční, celostátní, v železniční stanici Přerov

Pátek 16. října 2009

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

Freight train No. 50238 collided with standing freight train No. 61121 and derailed in main line in station Přerov

Friday, 16<sup>th</sup> October 2009

Č. j.: 6-3305/2009/DI



## SUMMARY

Grade: accident  
Date and time: 16<sup>th</sup> October 2009, 22:46 (20:46 GMT)  
Occurrence type: trains collision caused by signal passed at danger and consequence derailment  
Description: Freight train No. 50238 passed signal at danger and collided with standing freight train No. 61121. One wagon of the freight train No. 50238 derailed of one bogie.  
Type of train: freight train No. 50238  
freight train No. 61121  
Location: Přerov station, track No. 402A, km 181,338; (Břeclav – Přerov main line)  
Parties: Správa železniční dopravní cesty, s. o. (IM)  
ČD Cargo, a. s. (RU)



Consequences: 1 light injury (train driver of the freight train No. 61121)  
total cost CZK 4 348 036,23,-  
Direct cause: train driver's operational error (didn't respect red signal)  
Contributing factor: absence of technical equipment preventing train from passing signal at danger  
Underlying cause: none  
Root cause: none

- Recommendations:
- 1) Addressed to infrastructure manager Správa železniční dopravní cesty, s. o.:
    - It is recommended to hurry on introduction of ETCS to both main and regional lines (according to recommendation in Report from 16<sup>th</sup> February 2009 between Vratimov and Paskov stations).
    - It is recommended to equip busy regional lines without interlocking or ETCS with a technical interlocking system ensuring that trains can't enter beyond the stop signal.
  - 2) Addressed to railway undertaking and operator of infrastructure manager ČD Cargo, a. s.:
    - It is recommended to hurry on installation of mobile components of ETCS into railway vehicles in order to allow use of full functionality of ETCS as soon as the infrastructure is ready (according to recommendation in Report from 16<sup>th</sup> February 2009 between Vratimov and Paskov stations).
  - 3) Addressed to Czech National Safety Authority (Dražní úřad):
    - It is recommended to take own measure forcing implementation of the above recommendation.

## Obsah

<b>Summary .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Souhrn .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>10</b>
2.1 Mimořádná událost .....	10
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	10
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	10
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	15
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	15
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	15
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	15
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	16
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	17
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	18
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	19
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	19
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	19
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	19
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	19
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ...	19
2.4 Vnější okolnosti .....	20
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	20
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>21</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) .....	21
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	21

3.1.2 Jiné osoby .....	22
3.2 Systém zajišťování bezpečnosti .....	22
3.2.1 Rámcová organizace a způsob, jakým jsou udílány a prováděny pokyny .....	22
3.2.2 Požadavky na zaměstnance provozovatele dráhy a dopravce a jejich prosazování .....	26
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	27
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	28
3.3 Právní a jiná úprava .....	28
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	28
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	28
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	29
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	29
3.4.2 Součásti dráhy .....	31
3.4.3 Komunikační prostředky .....	32
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	32
3.5 Dokumentace o provozním systému .....	34
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	34
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	35
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	37
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	38
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	38
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	38
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	38
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	39
<b>4 Analýza a závěry .....</b>	<b>39</b>
4.1 Konečný popis mimořádné události .....	39
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	39
4.2 Rozbor .....	40
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině	

mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	40
<b>4.3 Závěry .....</b>	<b>43</b>
4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení .....	43
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	44
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	44
<b>4.4 Doplnující zjištění .....</b>	<b>44</b>
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	44
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>44</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	44
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>45</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>46</b>
Foto č. 1: Vykolejené TDV č. 31 54 457 5 471-8 .....	46
Foto č. 2: HDV vlaku Rn 50238 .....	46
Foto č. 3: HDV vlaku Pn 61121 .....	47
Foto č. 4: Spadlý kontejner z TDV č. 31 54 457 5 207-6 .....	47

## 1 SOUHRN

Skupina mimořádné události: nehoda

Datum a čas: 16. 10. 2009 ve 22:46 h.

Popis události: Nedovolená jízda vlaku Rn 50238 za hlavní návěstidlo L104 s návěstí „Stůj“ a následné násilné přestavení výhybek č. 313 a č. 314 s vykolejením jednoho drážního vozidla jedním podvozkem jako důsledek srážky s vlakem Pn 61121 v železniční stanici Přerov.

Dráha, místo: dráha železniční, kategorie celostátní, Přerov – Břeclav, železniční stanice Přerov, staniční kolej č. 402A, km 181,338<sub>4</sub>, GPS souřadnice: 49°25'50.113"N, 17°27'6.104"E.

Zúčastnění: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (provozovatel dráhy);  
ČD Cargo, a. s. (dopravce).

Následky: při mimořádné události utrpěla lehkou újmu na zdraví 1 osoba (strojvedoucí vlaku Pn 61121).

Celková zjištěná škoda v důsledku mimořádné události činí 4.348.036,23 Kč. K datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události nebyla dopravcem ČD Cargo, a. s., skutečná výše škody vzniklá na hnacích drážních vozidlech vyčíslena.

Bezprostřední příčina: nerespektování návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 železniční stanice Přerov osobou řídící drážní vozidlo vlaku Rn 50238 s následnou nedovolenou jízdou vlaku Rn 50238 do postavené vlakové cesty pro vlak Pn 61121.

Faktor, který přispěl ke vzniku mimořádné události, je absence technických prostředků zabezpečení, které by zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které svým návěstním znakem jízdu vlaku nedovoluje.

Zásadní příčiny: nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

Příčiny způsobené předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti: nebyly Drážní inspekcí zjištěny.

Bezpečnostní doporučení:

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače „European Train Control System“ (dále jen ETCS) do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, viz „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010.
- na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude ETCS zavedeno, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena při nedovolené jízdě drážního vozidla za hlavní návěstidlo.



Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje dopravci ČD Cargo, a. s.:

– urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit ETCS.

V souladu s ustanovením přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení.

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

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

Ke vzniku mimořádné události v drážní dopravě (dále jen MU) došlo dne 16. 10. 2009 ve 22:46 h na dráze železniční, kategorie celostátní, Přerov – Břeclav, v železniční stanici (dále jen žst.) Přerov, obvodu přednádraží, na staniční koleji č. 402A v km 181,338<sub>4</sub>. Celostátní dráha Přerov – Břeclav je dvojkolejná, elektrifikovaná, v úseku mezi žst. Přerov a žst. Nedakonice napájena stejnosměrným napětím 3 kV, v úseku mezi žst. Nedakonice a žst. Břeclav napájena střídavým napětím 25 kV 50 Hz.

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

Ve 22:30 h ohlásil dispoziční výpravčí žst. Přerov prostřednictvím místního telefonního spojení výpravčímu stavědla (dále jen St.) 9 předvídaný odjezd vlaku Pn 61121 (Otrokovice – Přerov přednádraží), jedoucího po 2. traťové koleji ze směru od žst. Říkovice, s informací, že vlak Pn 61121 v žst. Říkovice projede ve 22:35 h. Následně ohlásil dispoziční výpravčí žst. Přerov prostřednictvím místního telefonního spojení výpravčímu St. 9 předvídaný odjezd vlaku Rn 50238 (Ostrava-Kunčice – Přerov – Brno – Ždírec nad Doubravou) s informací, že vlak Rn 50238 odjede z osobního nádraží žst. Přerov na staniční kolej č. 104 ve 22:42 h. Přípravu vlakové cesty pro vlak Rn 50238 ze staniční koleje č. 14 osobního nádraží na staniční kolej č. 104 nařídil dispoziční výpravčí žst. Přerov signalistům St. 2 a St. 3, kteří obvyklou obsluhou staničního zabezpečovacího zařízení (dále jen SZZ) provedli přípravu vlakové cesty. Vlaková cesta byla postavena signalistou St. 3. Jízda vlaku Rn 50238 byla ze staniční koleje č. 14 na staniční kolej č. 104 povolena návěstí cestového návěstidla Lc14 „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“. Tato návěst osobě řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) vlaku Rn 50238 přikazovala jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km.h<sup>-1</sup> a předvěstila návěst „Stůj“ na následujícím hlavním návěstidle L104.

Po obdržení předvídaných odjezdů vlaků Pn 61121 a Rn 50238 se výpravčí St. 9, v návaznosti na momentální dopravní situaci v přiděleném obvodu, dohodl s výpravčím St. 4 na vjezdové koleji č. 228 obvodu přednádraží pro vlak Pn 61121 přijíždějící po 2. traťové koleje od žst. Říkovice. Ve 22:45 h dostal výpravčí St. 9 v rámci přípravy vlakové cesty pro vlak Pn 61121 od výpravčího St. 4 a St. Filiálka hlášení o volnosti vlakové cesty na staniční kolej č. 228. Po výše uvedených dopravních úkonech výpravčí St. 9 ve spolupráci se signalistou St. 9 provedl obvyklou obsluhou SZZ TEST postavení vlakové cesty pro vlak Pn 61121.

Pro odjezd vlaku Rn 50238 do žst. Věžky výpravčí St. 9 přípravu vlakové cesty ze staniční koleje č. 104 neprovedl.

Vlak Pn 61121 mezitím zastavil na staniční koleji č. 402, před úrovní cestového návěstidla Sc402, které návěstilo návěst „Stůj“. Po změně návěstního znaku na návěst „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“, návěstěnou cestovým návěstidlem Sc402, strojvedoucí uvedl vlak Pn 61121 do pohybu. Následně zjistil, že do jeho vlakové cesty vjíždí ze staniční koleje č. 104 protijedoucí vlak. Na vzniklou situaci strojvedoucí vlaku Pn 61121 reagoval zavedením rychločinného brzdění. Vlak zastavil na staniční koleji č. 402A v km 181,338<sub>4</sub>, před námezníkem výhybky č. 319. Nastalou situaci si v té době uvědomil i strojvedoucí protijedoucího vlaku Rn 50238. Ten za průjezdu jižním zhlavím obvodu přednádraží žst. Přerov, za výhybkami č. 313 a č. 314, při pohledu na polohu výhybky č. 315 zjistil postavení vlakové cesty do žst. Říkovice místo do žst. Věžky. Při pohledu na další výhybky č. 317 a č. 319 zjistil, že pokračování vlakové cesty je obsazeno jiným vlakem. Proto ihned zavedl rychločinné brzdění, vypnul hlavní vypínač a ukryl se ve strojovně hnacího drážního

vozidla (dále jen HDV). Přes výše uvedená opatření došlo na staniční koleji č. 402A, v km 181,338<sub>4</sub>, k čelní srážce předmětných vlaků.

Dynamikou nehodového děje byl stojící a průběžnou samočinnou tlakovou brzdou zabrzděný vlak Pn 61121, vlakem Rn 50238, posunut o 52,1 m vzad.

Vznik MU ohlásil výpravčí St. 9 na základě ohlášení strojvedoucího vlaku Pn 61121 v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy vedoucímu směny (dozorčí provozu), který následně MU oznámil podle ohlašovacího rozvrhu.

#### Ohledáním kolejové desky elektromechanického zabezpečovacího zařízení (dále jen EZZ) St. 9 bylo zjištěno:

Traťový souhlas staniční koleje č. 402 vztažně k mezistaničnímu úseku Přerov – Říkovice byl udělen pro směr jízd vlaků Říkovice – Přerov (optický indikační prvek indikoval červené indikační světlo), trať byla volná, nebyla obsazena drážními vozidly (optický indikační prvek volnosti tratě indikoval stálé bílé indikační světlo).

Traťový souhlas staniční koleje č. 401 vztažně k mezistaničnímu úseku Přerov – Říkovice byl přijat pro směr jízd vlaků Přerov – Říkovice (optický indikační prvek indikoval zelené indikační světlo), trať byla volná, nebyla obsazena drážními vozidly (optický indikační prvek indikoval stálé bílé indikační světlo).

Traťový souhlas směr Říkovice staniční kolej č. 104 byl udělen pro směr jízd vlaků Říkovice – Přerov (optický indikační prvek indikoval červené indikační světlo), trať byla obsazena drážními vozidly (optický indikační prvek zhaslý, nesvítilo bílé indikační světlo).

Traťový souhlas směr Říkovice staniční kolej č. 102 byl udělen pro směr jízd vlaků Říkovice – Přerov (optický indikační prvek indikoval červené indikační světlo), trať byla obsazena drážními vozidly (optický indikační prvek zhaslý, nesvítilo bílé indikační světlo).

Traťový souhlas směr Říkovice staniční kolej č. 101 byl udělen pro směr jízd vlaků Říkovice – Přerov (optický indikační prvek indikoval červené indikační světlo), trať byla obsazena drážními vozidly (optický indikační prvek zhaslý, nesvítilo bílé indikační světlo).

Traťový souhlas směr Říkovice staniční kolej č. 103 byl udělen pro směr jízd vlaků Říkovice – Přerov (optický indikační prvek indikoval červené indikační světlo), trať byla obsazena drážními vozidly (optický indikační prvek zhaslý, nesvítilo bílé indikační světlo).

Indikace návěstních znaků hlavních návěstidel: VS – Stůj, Sc402 – Stůj, Lc104 – Stůj, L102 – Stůj, L101 – Stůj, L103 – Stůj, Sc401 – Stůj.

Zjištěný závěr vlakové cesty z koleje č. 402 na skupinu „B“.

Indikace kolejových obvodů: 402 volný, 402A obsazen, V319 obsazen, V315 obsazen, V314 obsazen, 104C obsazen, 104B obsazen, 104 volný, V312/311 volný, 309 volný.

Indikace ztráty kontroly výhybek v reliéfu kolejiště 315/317, 314/312 a 313/306.

Indikace kontroly přestavení výhybek: 446 (-) poloha, 443 (+) poloha, 440 (+) poloha, 429/433 (+) poloha, 319/320 (+) poloha, CH1 (+) poloha, ChVk1/318 (+) poloha, 316 (-) poloha, 315/317 ztráta kontroly, 311 (+) poloha, 309 (+) poloha, 314/312 ztráta kontroly, 313/306 ztráta kontroly, 265 (+) poloha.

Bezpečnostní závěry nouzového přestavení výměn neporušeny.

Stav počítadel přivolávacích návěstí: PN L104 – 22120, stav souhlasí s předávkou dopravní služby výpravčích, PN Sc402 – 24040, stav souhlasí s předávkou dopravní služby výpravčích. Bezpečnostní závěry počítadel neporušeny.

#### Ohledáním SZZ na St. 9 po MU bylo zjištěno:

Hradlový přístroj:

Uzavřen závěr výměn „na/z koleje č. 402“, clonka zacloněna zeleně (stav počítadla vybavovacího tlačítka 07579). Clonka závěru výměn „na/z koleje č. 401“ zacloněna bíle (stav počítadla vybavovacího tlačítka 12616). Clonka závěru výměn „od/do Věžek“ zacloněna bíle (stav počítadla vybavovacího tlačítka 09640). Clonka závěru výměn „na/z koleje č. 403, 405, 407“ zacloněna bíle (stav počítadla vybavovacího tlačítka 04457). Bezpečnostní závěry vybavovacích tlačítek

neporušeny. Výměnové řadiče přeloženy ve správných polohách dle schválené závěrové tabulky pro vlakovou cestu z koleje č. 402 na skupinu „B“ (na kolej č. 228).

Polohy výměnových řadičů: 446 (-) poloha, 443 (+) poloha, 440 (+) poloha, 429/433 (+) poloha, 319/320 (+) poloha, 316 (-) poloha, 315/317 (-) poloha, 311 (+) poloha, 309 (+) poloha, 314/312 (-) poloha, 313/306 (-) poloha, ChVk1/318 (+) poloha, Vk12/13 (+) poloha. Kolejový závěrník pro kolej „na/z koleje č. 402“ přeložen na skupinu „B“. Bezpečnostní závěry skříní hradlového přístroje neporušeny.

Ovládací pult SZZ TEST na St. 9:

Závěr vlakové cesty od skupiny „B“ na kolej č. 228, vlaková cesta v celé délce volná. Bezpečnostní závěry nouzového přestavení výhybek neporušeny. Zelená indikace v tlačítku „Vjezd“, bílá v tlačítku koleje č. 228. Stav počítadla „Nouzové rušení cesty „B“ – 23232, stav souhlasí s předávkou dopravní služby výpravčích. Bezpečnostní závěr počítadla neporušen.

Indikace kontroly přestavení výhybek: 307 (+) poloha, 305 (+) poloha, 304 (+) poloha, 303 (+) poloha, 300 (+) poloha, 299 (-) poloha, 298 (-) poloha, 297 (+) poloha, 296 (+) poloha, 295 (-) poloha, 294 (-) poloha, 291 (-) poloha, 289 (+) poloha, 287 (-) poloha, 283 (+) poloha, 277 (-) poloha. Dle schválené závěrové tabulky pro vlakovou cestu od skupiny „B“ na kolej č. 228.

Ohledáním hlavního návěstidla L104 bylo zjištěno:

Návěstidlo je situováno v km 181,638 vpravo od staniční koleje č. 104. Návěstidlo je označeno červeným, bíle orámovaným štítkem s bílým nápisem L104 a označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, které jsou kratší délky než červené. V rámci zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo při ohledání návěstidla L104 zjištěno napětí na žárovce červeného světla 10,6 V, izolační stav – žárovka bílého světla 376 MΩ, žlutého světla 260 MΩ a červeného světla 2 MΩ.

Ohledáním dopravní cesty bylo zjištěno:

Při MU došlo k násilnému rozřezu výhybek č. 313 a č. 314, situovaných v pokračování staniční koleje č. 104. V místě vykolejení taženého drážního vozidla (dále jen TDV) Sgnss č. 31 54 4575 459-3 byla poškozena upevňovací kolejí, včetně 4 pražců.

Ohledáním drážních vozidel vlaku Pn 61121 bylo zjištěno:

Vlak byl tažen HDV č. 110.003-1, jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího II. Srážkou bylo deformováno čelo HDV a posunuta skříň kapoty stanoviště II. K vykolejení drážních vozidel vlaku nedošlo.

V konečném postavení po MU se čelo vlaku Pn 61121 nacházelo v km 181,286<sub>3</sub>, z čehož vyplývá, že následkem srážky vlaků Pn 61121 a Rn 50238 byl vlak Pn 61121 posunut o 52,1 m zpět k žst. Říkovice. Mezi čely HDV dotčených vlaků vznikla mezera 13,7 m.

Ohledáním stanoviště I a ovládacího pultu HDV č. 110.003-1 bylo zjištěno:

- spínač řízení 304 v poloze „2“;
- kontrolér směrových prepínačů 3012 v poloze „0“;
- jízdní kontrolér 3011 v poloze „0“;
- ovládač sběrače a odpojovače 351 v poloze „0“;
- ovládač motoru kompresoru 411 v poloze „0“;
- ovládač motorů ventilátorů 413 v poloze „A“;
- rukojeť brzdíče přímočinné tlakové brzdy DAKO-BP v poloze „odbrzděno“;
- rukojeť brzdíče průběžné samočinné tlakové brzdy DAKO-BS 2 v poloze „rychločinný závěr“;
- ostatní ovládací prvky byly v poloze „0“, HDV řízeno ze stanoviště II;
- záklopka záchranné brzdy nepoškozena, uzavřena, zaplombována;
- uzavírací kohout ovládaní sběrače uzavřen.

Ohledáním stanoviště II a ovládacího pultu HDV č. 110.003-1 bylo zjištěno:

- kontrolér směrových přepínačů 3022 v poloze „P“;
- jízdní kontrolér 3021 v poloze „0“;
- ovládač sběrače 352 v poloze „I“;
- ovládač motoru kompresoru 412 v poloze „A“;
- komorový spínač topení vlaku 735 v poloze „0“;
- přepínač ovládání stěračů 352 v poloze „0“;
- přepínač levého pozičního světla 610 v poloze „B“;
- přepínač dálkového světlometu 615 v poloze „0“;
- přepínač pravého pozičního světla 609 v poloze „B“;
- rukojeť brzdíče přímočinné tlakové brzdy DAKO-BP v poloze „zabrzděno“;
- rukojeť brzdíče průběžné samočinné tlakové brzdy DAKO-BS 2 v poloze „rychločinné brzdění“;
- na všech manometrech indikace tlaku 0 bar;
- na vozidlové radiové stanici VS47 nastaveno číslo vlaku 61121, stuha 65, simplex 30.

TDV vlaku Pn 61121 nebyla vlivem MU viditelně poškozena.

Ohledáním drážních vozidel vlaku Rn 50238 bylo zjištěno:

Vlak byl tažen HDV č. 363.010-0, jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího II. Srážkou bylo deformováno čelo HDV, včetně stanoviště strojvedoucího. HDV bylo se soupravou vlaku spojeno táhlovým ústrojím, šroubovkou 1. TDV, zavěšenou na tažném háku HDV a potrubím průběžné samočinné tlakové brzdy. Spojkové kohouty byly otevřeny. V konečném postavení po MU se čelo vlaku nacházelo v km 181,300, tj. 38,4 m za místem srážky. K vykolejení HDV nedošlo. V soupravě vlaku vykolejilo TDV Sgnss č. 31 54 4575 471-8, řazené jako 5. TDV za HDV, a to v mezipřímé koleji mezi oblouky vedlejších směrů výhybek č. 315 a 317 vpravo, ve směru jízdy zadním podvozkem „b“, přední nápravou. Dále byla poškozena 2 TDV Sgnss č. 31 54 4575 207-6 a Sgnss č. 31 54 4575 459-3. Na vykolejeném TDV č. 31 54 4575 471-8 se ze zajišťovacích trnů uvolnil ve směru jízdy druhý kontejner. Třetí kontejner se po uvolnění ze zajišťovacích trnů sesunul svoji přední částí na vedlejší staniční kolej č. 102. Zadní část uvolněného kontejneru zůstala opřena o rám podlahy TDV.

Ohledáním strojovny HDV č. 363.010-0 bylo zjištěno:

- vypínací ústrojí brzdy na brzdovém rozvaděči DAKO LTR 8 v poloze „zapnuto“, s přestavovačem v režimu „O“ (osobní);
- elektricky řízený brzdíč DAKO-BSE zakrytován, plomba regulátoru tlaku RT neporušena;
- přestavovač E-N pro ovládání brzdíče elektricky / nouzově – v poloze „elektricky“, plomba neporušena;
- uzavírací kohouty 974/1 až 974/4 k brzdovým válcům v poloze „otevřeno“;
- uzavírací kohout 970 k šoupátku Y106 mobilní části vlakového zabezpečovače v poloze „otevřeno“, zaplombován;
- kohout 576/5 (Rubos litina) otevřen, nastaven maximální tlak v brzdových válcích 6,3 bar (litina);
- kohout 971/4 pískovacího zařízení otevřen;
- kohouty 969/7 a 969/8 před a za elektricky řízeným brzdíčem otevřené;
- kohouty (tzv. „vagon / lokomotiva“) 973/8 v poloze „zavřeno“ / 973/5 v poloze „otevřeno“, zásobovací vzduchojem 907 (150 l) napájen z napájecího potrubí.

Ohledáním stanoviště II HDV č. 363.010-0 bylo zjištěno:

- spínač řízení S102 v poloze „1“;
- spínač hlavního vypínače a přepínače systému S126 v poloze „=“;
- spínač ventilátorů S114 v poloze „A“;
- spínač kompresoru I S116 v poloze „A“;
- spínač kompresoru I S118 v poloze „A“;
- spínač sběračů S122 v poloze „Z“;
- přepínač levého zadního návěstního světla S150 v poloze „0“;
- přepínač pravého zadního návěstního světla S148 v poloze „0“;
- přepínač levého předního návěstního světla S146 v poloze „B“;
- přepínač pravého předního návěstního světla S144 v poloze „B“;
- přepínač osvětlení přístrojů S140 v poloze „PL“;
- přepínač osvětlení stanoviště S152 v poloze „0“;
- ovládací páka směrového válce řídicího kontroléru S104.A v poloze „P“;
- ovládací páka jízdního válce řídicího kontroléru S104.B v poloze „X“;
- ovládací páka brzdového válce řídicího kontroléru S104.C v poloze „B“;
- přepínač režimu řízení S11 v poloze „A“;
- přepínač režimu jízdy S160 v poloze „J“;
- přepínač frekvencí vlakového zabezpečovače S158 v poloze „75“;
- přepínač omezení tahu S164 v poloze „4“;
- spínač volby vlaku S194 v poloze „N“;
- na počítadle náprav, spínači délky vlaku S190, navoleno „53“;
- rukojeť brzdíče přímočinné tlakové brzdy DAKO-BP v poloze „odbrzděno“;
- rukojeť kontroléru brzdíče průběžné samočinné tlakové brzdy DAKO-OBE 1 v poloze „R“;
- indikačními prvky nebyl indikován stav, který by odpovídal poloze ovládacích prvků, protože obvody indikace nebyly následkem MU napájeny;
- spínač odpojení trakčních motorů S198 v poloze „J“, plomba nepoškozena;
- spínač stěračů a ostříkovačů S186 v poloze „0“;
- spínač vytápění stanoviště S180 v poloze „T1“;
- spínač odvodnění, vytápění odvodňovacích kohoutů a ohřevu brzdíče S176 v poloze „0“;
- spínač rozmrazovačů čelních oken S178 v poloze „0“;
- záklopka záchranné brzdy nepoškozena, uzavřena, zaplombována;
- na vozidlové radiové stanici VS47 nastaveno číslo vlaku 50238, stuha 65, simplex 30;
- na všech manometrech indikace tlaku 0 bar.

Ohledáním stanoviště I HDV č. 363.010-0 bylo zjištěno:

- spínač baterií S213 v poloze „Zap“;
- spínač centrálního zdroje S214 v poloze „Zap“;
- na ovládací skříňce mobilní části vlakového zabezpečovače nastaveno stanoviště II, provoz;
- uzavírací kohoutky ovládaní sběračů 976/8 a 976/9 otevřeny;
- zbývající ovládací prvky byly v poloze „0“, HDV řízeno ze stanoviště II.

Na místě MU byla za přítomnosti Drážní inspekce (dále jen DI) na TDV vlaku Rn 50238 ověřena činnost průběžné tlakové brzdy úplnou zkouškou brzdy (dále jen ÚZB), která byla provedena

z pomocného HDV dne 17. 10. 2009 v době od 06:00 h do 06:20 h. Provedením ÚZB nebyly zjištěny žádné závady v činnosti průběžné samočinné tlakové brzdy předmětných TDV. Ověření činnosti průběžné tlakové brzdy HDV č. 363.010–0 po vzniku MU nebylo s ohledem na destrukci přední části HDV možno provést.

ÚZB byly vykonány zvlášť na 1. – 3. TDV a 6. – 15. TDV z důvodu poškození hlavního tlakového potrubí brzdy 4. a 5. TDV. Dokument „Mezinárodní zpráva o brzdění vlaku“ je součástí spisu MU.

Na místě MU zasahovaly složky Integrovaného záchranného systému (dále jen IZS): Hasičská záchranná služba Správy železniční dopravní cesty Přerov (dále jen HZS SŽDC) a Policie České republiky – Služba kriminální policie a vyšetřování (Oddělení obecné kriminality) Přerov (dále jen PČR Přerov).

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

Vznik MU byl DI na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) za provozovatele dráhy a dopravce oznámen dne 16. 10. 2009 ve 23:13 h, tj. 27 min po vzniku MU, vrchním inspektorem Českých drah, a. s. (dále jen ČD), Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy (dále jen RIBŽD) Ostrava. Zaměstnanec COP na základě oznámených skutečností rozhodl o výjezdu a zahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě. Důvodem tohoto rozhodnutí byla skutečnost, že předmětná MU patří do sledu významných MU pro celý systém provozování dráhy a drážní dopravy. DI činnost na místě MU zahájila ve složení dvou vrchních inspektorů a ředitele Územního inspektorátu Ostrava.

Souhlas se zahájením odklizovacích prací byl DI dán ve 04:00 h dne 17. 10. 2009, tj. 5 h a 14 min po vzniku MU.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl pověřen Územní inspektorát Ostrava. Samotné zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo prováděno v souladu s § 53 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.), a § 11 vyhlášky č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách (dále jen vyhláška č. 376/2006 Sb.).

## **2.2 Okolnosti mimořádné události**

### **2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci**

Strojvedoucí vlaku Rn 50238, zaměstnanec ČD Cargo, a. s. (dále jen ČDC), provozní jednotky (dále jen PJ) Ostrava.

Strojvedoucí vlaku Pn 61121, zaměstnanec ČDC, PJ Olomouc.

Výpravčí St. 9 žst. Přerov, zaměstnanec ČD, Provozního obvodu (dále jen PO) Přerov.

Signalista St. 9 žst. Přerov, zaměstnanec ČD, PO Přerov.

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

Výchozí stanicí vlaku Pn 61121 byla žst. Otrokovice, cílovou stanicí žst. Přerov. Vlak byl určen k přepravě nákladu. V celé své trase byl dopravován na licenci dopravce ČDC.

Vlak byl tažen HDV č. 110.003-1, vlastníka ČDC, vedeným v evidenčním stavu Střediska oprav kolejových vozidel (dále jen SOKV) Ostrava. HDV č. 110.003-1, typu 33E1, je kapotového uspořádání s kabinou pro obsluhu umístěnou symetricky uprostřed HDV, s délkou přes nárazníky

14,48 m, vzdáleností otočných čepů 6,30 m a hmotností 72 t. Kabina je vybavena dvěma stanovišti strojvedoucího.

Soupravu vlaku Pn 61121 tvořila 3 níže uvedená TDV, jejichž držitelem bylo ČDC: 33 87 9334 943-6, 21 54 2462 109-6 a 21 54 2462 091-6.

Vlak Pn 61121 měl 12 náprav, délku 63 m, hmotnost 130 t, potřebná brzdící % (dále jen PB%) 50, skutečná brzdící % (dále jen SB%) 72.

Výchozí stanicí vlaku Rn 50238 byla žst. Ostrava-Kunčice, cílovou žst. Ždírec nad Doubravou. Vlak byl určen k přepravě nákladu. V celé své trase byl dopravován na licenci dopravce ČDC.

Vlak byl tažen HDV č. 363.010-0, vlastníka ČDC, vedeným v evidenčním stavu SOKV Ostrava. HDV č. 363.010-0, typu 69E1, je skříňového uspořádání se dvěma kabinami pro obsluhu, s délkou přes nárazníky 16,74 m, vzdáleností otočných čepů 8,30 m a hmotností 87,8 t. Každá z kabin je vybavena stanovištěm strojvedoucího.

Soupravu vlaku Rn 50238 tvořilo 15 níže uvedených TDV řady Sgnss, jejichž držitelem bylo ČDC: 31 54 4575 470-0, 31 54 4575 427-0, 31 54 4575 034-4, 31 54 4575 207-6, 31 54 4575 471-8, 31 54 4575 459-3, 31 54 4575 317-3, 31 54 4575 220-9, 31 54 4575 082-3, 31 54 4575 225-8, 31 54 4575 437-9, 31 54 4575 319-9, 31 54 4575 477-5, 31 54 4575 320-7 a 31 54 4575 109-4.

Vlak Rn 50238 měl 64 náprav, délku 313 m, hmotnost 510 t, PB% 85, SB% 87.

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

Obvod St. 9 je vybaven EZZ 2. kategorie a v části obvodu (na skupinu kolejí A a spojené skupiny B a C) SZZ typu TEST 2. kategorie (v závěrové tabulce označeno B = spojená skupina B a C). Výhybky na staničních kolejích č. 206 – 218 jsou obsluhovány ústředně a jsou opatřeny výhybkovými kolejovými obvody pro vybavení vlakové cesty. Výhybky na staničních kolejích č. 220 – 238 jsou obsluhovány ústředně nebo z pomocného stavědla a pro vybavení vlakové cesty jsou staniční koleje č. 220 – 238 opatřeny izolovanými kolejnicemi.

SZZ má platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI URČENÉHO TECHNICKÉHO ZAŘÍZENÍ – SZZ dle TNŽ 342620-2 typ AŽD a elektromechanika, č. PZ 3530/96-E.41, č. j.: 2-1782/96-DÚ, vydaný 13. 06. 1996 Drážním úřadem Praha, s platností do 30. 11. 2009.

Zabezpečovací zařízení (dále jen ZZ) St. 9 navazuje na reléové zabezpečovací zařízení (dále jen RZZ) odevzdávkového kolejiště dráhy–vlečky „PRECHEZA Přerov“ a staniční spádovištní zařízení KOMPAS přednádraží.

SZZ St. Filiálka je vybaveno kolejovou deskou opatřenou indikačními prvky pro informaci o návěstním znaku dovolujícím jízdu na vjezdovém návěstidle VS, cestových návěstidlech Sc401, Sc402, Lc101, Lc102 a odjezdových návěstidlech L104, L206 – L218, L220 – L238, s návěstními tlačítky „Stůj“ (v případě zjištění hrozícího nebezpečí, kdy je nutno rychle přestavit hlavní návěstidlo na návěst zakazující jízdu) odjezd Říkovice, odjezd Věžky, vjezd VS, vjezd Sc401, vjezd Sc402.

Staniční kolej č. 402, pojížděná vlakem Pn 61121, je ve směru jízdy do obvodu přednádraží ohraničena odjezdovým návěstidlem L402 (km 180,235) a cestovým návěstidlem Sc402 (km 181,069). Celková užitečná délka předmětné koleje je 834 m.

Informace o návěstech hlavních návěstidel jsou na vedoucí HDV jedoucí po staniční koleji č. 402 přenášeny.

Staniční kolej č. 104, pojížděná vlakem Rn 50238, je ve směru od obvodu osobního nádraží ohraničena výhybkou č. 313 v km 181,548 a ve směru do žst. Věžky ohraničena výhybkou č. 98 v km 182,712. Délka předmětné dopravní, průběžné staniční koleje činí 1 164 m. V této délce je staniční kolej č. 104 vedena v přímém směru. Traťová rychlost na staniční koleji č. 104 před úrovní odjezdového návěstidla L104, situovaného v km 181,638 (km poloha ve vztahu k trati Přerov – Břeclav) ve směru jízdy vlaku Rn 50238 do žst. Věžky, je návěstěna návěstidlem „Rychlostník N“ s hodnotou 90 km.h<sup>-1</sup>, situovaným vpravo od staniční koleje č. 104 v km 89,274 (km poloha ve vztahu k trati Přerov – Brno hl. n.).



Informace o návěstech hlavních návěstidel nejsou na vedoucí HDV jedoucí po staniční koleji č. 104 přenášeny.

Hlavní návěstidlo L104 typu AŽD 70, situované v km 181,638, vpravo od staniční koleje č. 104, je platné jen pro staniční kolej č. 104. Při jízdách vlaků do žst. Věžky je návěstidlem odjezdovým, stožárovým, světelným s pěti návěstními světly. Při jízdách vlaků do žst. Říkovice plní návěstidlo L104 funkci cestového návěstidla. Hlavní návěstidlo je označeno štítkem L104 a opatřeno označovacím pásem s červenými a bílými pruhy, které jsou kratší než červené. Světelné hlavní návěstidlo L104 je platné pro jízdu vlaku a posun.

Ověření viditelnosti hlavního návěstidla L104 a jím návěstěné návěsti z jedoucího vedoucího HDV řady 363 byla předmětem ověřovacího pokusu provedeného dne 03. 11. 2009 v noční době (viz bod 3.4.2).

Přilehlý mezistaniční úsek Přerov – Říkovice je vybaven traťovým ZZ 3. kategorie, obousměrným elektronickým autoblokem typu ABE 1 s přenosem informací o návěstech hlavních návěstidel na vedoucí hnací drážní vozidlo na kmitočtu 75 Hz, s třemi traťovými oddíly. V obvodu žst. Přerov je jízda vlaků zabezpečována reléovými souhlasami a kolejovými obvody ve staničních kolejkách č. 101, 102, 103, 104, 401, 402, 403, 405, 407.

Přilehlý mezistaniční úsek Přerov – Věžky je vybaven obousměrným traťovým ZZ 3. kategorie, automatickým hradlem bez oddílových návěstidel. Automatické hradlo je obsluhováno z indikační desky St. 9 žst. Přerov, kde jsou umístěny všechny potřebné ovládací prvky.

Vlaková cesta pro vlak Pn 61112 byla postavena ze staniční koleje č. 402. Začínala v úrovni cestového návěstidla Sc402, situovaného v km 181,069, pokračovala přes výhybku č. 319 přímým směrem po hrotu, přes výhybku č. 317 proti hrotu vedlejším směrem doleva, na mezipřímou kolej mezi oblouky vedlejších směrů výhybek č. 317 a 315, přes výhybku č. 315 vedlejším směrem po hrotu doprava, přes výhybku č. 314 proti hrotu vedlejším směrem doleva, na mezipřímou kolej mezi oblouky vedlejších směrů výhybek č. 314 a 312, přes výhybku č. 312 po hrotu vedlejším směrem doprava, přes výhybku č. 311 proti hrotu přímým směrem, přes výhybku č. 309 proti hrotu vedlejším směrem doleva, přes výhybku č. 307 proti hrotu přímým směrem, přes výhybku č. 304 proti hrotu přímým směrem, přes výhybku č. 298 proti hrotu vedlejším směrem doprava, přes výhybku č. 291 proti hrotu vedlejším směrem doprava a končila u předního námezdníku staniční koleje č. 228, opatřeného návěstí „Konec vlakové cesty“.

Vlakem Pn 61121 byla od cestového návěstidla Sc402 uskutečněna jízda pouze v délce 269,4 m, tzn. od úrovně cestového návěstidla Sc402, situovaného v km 181,069, po místo zastavení v km 181,338<sub>4</sub>. Místo zastavení se nachází 60,6 m před výhybkou č. 319 (km 181,399), která byla první výhybkou ve vlakové cestě pro vlak Pn 61121 z koleje č. 402 na kolej č. 228.

Vlaková cesta pro vlak Rn 50238 končila na staniční koleji č. 104, v úrovni odjezdového návěstidla L104, situovaného v km 181,638. Vlakem Rn 50238 byla od odjezdového návěstidla L104 uskutečněna jízda v pokračování po staniční koleji č. 104, přes násilně přestavenou výhybku č. 313 do přímého směru po hrotu (výhybka původně přestavena pro jízdu proti hrotu vedlejším směrem doleva a pro jízdu po hrotu z vedlejšího levého směru), přes násilně přestavenou výhybku č. 314 do přímého směru po hrotu (výhybka původně přestavena pro jízdu proti hrotu vedlejším směrem doleva a pro jízdu po hrotu z vedlejšího levého směru), přes výhybku č. 315 proti hrotu vedlejším směrem doleva, na mezipřímou kolej mezi oblouky vedlejších směrů výhybek č. 315 a 317, přes výhybku č. 317 vedlejším směrem po hrotu doprava, přes výhybku č. 319 přímým směrem proti hrotu, na staniční kolej č. 402A, kde se v km 181,338<sub>4</sub> vlak Rn 50238 srazil se stojícím vlakem Pn 61121.

## 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Žst. Přerov je vybavena níže uvedenými komunikačními prostředky:

- traťovým:
  - telefonním spojením Přerov – Dluhonice;

- telefonním spojením Přerov – Prosenice;
- telefonním spojením Přerov – Říkovice, do kterého jsou zapojeni výpravčí – dispozice, výpravčí St. 9, výpravčí St.12 a dispečer Dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení (dále jen DOZ) Přerov;
- telefonním spojením Přerov – Věžky, do kterého jsou zapojeni výpravčí – dispozice a výpravčí St. 9;
- přivolávacím telefonní spojením od vjezdových návěstidel 1PL, 2PL, 1DL, 2DL, 1S, 2S a VS, s výpravčím příslušného obvodu;
- dispečerským vlakovým spojením vlakových dispečerů dle prováděcího nařízení;
- dispečerským místním spojením pro styk dozorcího provozu s vedoucím směny ČDC a podřízenými pracovišti;
- místním telefonním spojením pro styk mezi jednotlivými stanovišti v žst. Přerov;
- služebními mobilními telefony: spojení s přednostou Provozního obvodu (dále jen PO), náměstkem přednosty PO, dozorcím provozu – vedoucím směny, nehodovou pohotovostí, dozorcím provozu Přerov, dozorcím provozu Hranice na Moravě a dozorcím provozu Kojetín;
- SÍŤ TECHNOLOGICKÁ 5 (obvod Filiálka, St. 9) – STE5 – síť slouží pro řízení posunu a dorozumívání se strojvedoucími vlakového hnacího vozidla v obvodu St. 4, Filiálka a St. 9. Použitý kmitočet 158,175 MHz;
- SÍŤ TECHNOLOGICKÁ 6 (6. posunovací lokomotiva) – STE6 – síť slouží k řízení posunu 6. posunovací lokomotivy v obvodu St. Filiálka, výtažné koleje a spádoviště přednádraží. Použitý kmitočet 157,950 MHz.

St. 9 žst. Přerov je vybaveno níže uvedenými komunikačními prostředky:

- místním telefonním spojením s:
  - výpravčím – dispozice;
  - výpravčím St. 12;
  - dozorcem výhybek stanoviště Filiálka;
  - signalistou St. 3;
  - signalistou St. 5 (oběžník St. 5 – St. 9 – St. 12);
  - signalistou brzdařem;
  - vedoucím posunu 6. posunové lokomotivy na St. 8;
- telefonním spojením do reléového sálu;
- jako účastník místního dispečerského okruhu Dispečerské pracoviště vedoucího směny ČD CARGO – zátěž;
- traťovým telefonním spojením Přerov – Říkovice a Přerov – Věžky;
- TECHNOLOGICKÁ SÍŤ 5 – STE5 – síť slouží pro řízení posunu a dorozumívání se strojvedoucími vlakového hnacího vozidla v obvodu St. 4, St. Filiálka a St. 9. Použitý kmitočet 158,175 MHz;
- TECHNOLOGICKOU SÍŤÍ 6 (6. posunovací lokomotiva) – STE6 – síť slouží k řízení posunu 6. posunovací lokomotivy v obvodu St. Filiálka, výtažné koleje a spádoviště přednádraží. Použitý kmitočet 157,950 MHz.

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

V místě MU nebyly bezprostředně před jejím vznikem vlastníkem, provozovatelem dráhy ani jinými osobami prováděny žádné opravné nebo údržbové práce na železničním svršku, spodku a trakčním vedení.

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

Pro případ hlášení MU na dráze je provozovatelem dráhy Správa železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC) vydán vnitřní předpis SŽDC (ČD) Dp 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 27. 06. 2008, pod č. j.: 22957/08-OKS, v platném znění. Výpravčí St. 9 žst. Přerov postupoval ve smyslu uvedeného předpisu, ČÁSTI DRUHÉ OHLAŠOVÁNÍ MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ, Kapitola I „Ohlašovací povinnost“ čl. 42 a 46. Výpravčí postupoval současně dle OHLAŠOVACÍHO ROZVRHU provozovatele dráhy zpracovaného pro žst. Přerov. Vznik MU byl ohlášen vedoucímu směny Regionálního centra provozu (dále jen RCP) Ostrava a IZS.

Na základě smlouvy „Smlouva o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů“, uzavřené dne 30. 06. 2008 mezi SŽDC a ČD, a smlouvy „Smlouva o spolupráci při šetření mimořádných událostí v drážní dopravě a smrtelných a závažných pracovních úrazů“, uzavřené dne 29. 11. 2007 mezi ČDC a ČD, byl vznik MU na COP DI ohlášen společně za provozovatele dráhy a dopravce vrchním inspektorem ČD, RIBŽD Ostrava, osobou pověřenou ve smyslu § 9 odst. 1 vyhlášky č. 376/2006 Sb. ke zjišťování příčin a okolností vzniku MU ve 23:13 h, tj. 27 min po vzniku MU.

Sled událostí:

- 22:46 h ohlásil strojvedoucí vlaku Pn 61121 vznik MU vozidlovou radiostanicí výpravčímu St. 9 žst. Přerov;
- 22:50 h výpravčí St. 9 žst. Přerov ohlásil dozorčímu provozu žst. Přerov vznik MU;
- 23:11 h dozorčí provozu žst. Přerov telefonicky ohlásil vznik MU HZS SŽDC, PČR a vedoucímu směny Regionálního centra provozu Ostrava;
- 23:12 h vedoucí směny Regionálního centra provozu Ostrava ohlásil vznik MU na RIBŽD Ostrava;
- 23:13 h vrchní inspektor ČD, RIBŽD Ostrava, nahlásil DI vznik MU na COP.

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

MU byla provozovatelem dráhy oznámena IZS, ve smyslu vyhlášky č. 376/2006 Sb., bez zbytečného odkladu, po zjištění skutečností, dozorčím provozu žst. Přerov ve 23:11 h.

HZS SŽDC Přerov vyjel na místo MU ve 23:13 h. Časově shodný je i výjezd PČR Přerov. Další složky IZS na místě MU nezasahovaly.

## 2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody

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

Lehkou újmu na zdraví utrpěl strojvedoucí vlaku Pn 61121.

### 2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku

Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku škoda nevznikla.

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

Škody vzniklé při MU na drážních vozidlech vlaku Pn 61121 dopravce ČDC:

- HDV č. 110.003-1: komisionální odhad škody dle dopravce činí 445.112 Kč, viz „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných drážních zařízení“, který je pod č. j.: 1-2253/2009, ze dne 22.10. 2009, součástí spisu MU. Jelikož vlastní oprava HDV nebyla k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události ukončena, nebyla dopravcem skutečná výše škody vyčíslena;

Celková zjištěná škoda vzniklá na drážních vozidlech vlaku Pn 61121 dopravce ČDC činí 445.112 Kč.

Škody vzniklé při MU na drážních vozidlech vlaku Rn 50238 dopravce ČDC:

- HDV č. 363.010-0: komisionální odhad škody dle dopravce činí 3.708.500 Kč, viz „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných drážních zařízení“, který je pod č. j.: 1-2254/2009, ze dne 22. 10. 2009, součástí spisu MU. Jelikož vlastní oprava HDV nebyla k datu vydání Zprávy o výsledcích šetření příčin a okolností vzniku mimořádné události ukončena, nebyla dopravcem skutečná výše škody vyčíslena;
- TDV Sgnss č. 31 54 4575 459-3: škoda byla dopravcem vyčíslena ve výši 7.150,45 Kč, viz dokument „Vyhodnocení škody“, který je pod č. j.: 6-3305/2010-3, ze dne 05. 02. 2010, součástí spisu MU;
- TDV Sgnss č. 31 54 4575 207-6: škoda byla dopravcem vyčíslena ve výši 9.220,25 Kč, viz dokument „Vyhodnocení škody“, který je pod č. j.: 6-3305/2010-3, ze dne 05. 02. 2010, ze dne 25. 11. 2009, součástí spisu MU;
- TDV Sgnss č. 31 54 4575 471-8: škoda byla dopravcem vyčíslena ve výši 23.390,39 Kč, viz dokument „Vyhodnocení škody“, který je pod č. j.: 6-3305/2010-3, ze dne 05. 02. 2010, součástí spisu MU.

Celková zjištěná škoda vzniklá na drážních vozidlech vlaku Rn 50238 dopravce ČDC činí 3.748.261,09 Kč.

Celková zjištěná škoda vzniklá na drážních vozidlech činí **4.193.373,09** Kč.

Škoda na součástech dopravní cesty byla provozovatelem dráhy SŽDC vyčíslena ve výši **154.663,14** Kč, viz „Vyčíslení výše škody“, které je pod č. j.: 6-3305/2010-7, ze dne 12. 03. 2010, součástí spisu MU.

**Celková zjištěná škoda vzniklá na drážních vozidlech a na součástech dopravní cesty činí 4.348.036,23 Kč.**

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Noční doba, mrholení, umělé osvětlení, noční dobou zřetelná viditelnost předmětů nebo osob snížena na 50 m, viditelnost světelných návěstí nebyla povětrnostními vlivy ovlivněna, teplota 5 °C.

Místo MU se nachází v katastrálním území Přerov, GPS souřadnice: 49°25'50.113"N, 17°27'6.104"E.

### 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

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

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

Z podaného vysvětlení výpravčího St. 9 žst. Přerov, obsaženém v dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, č. j.: 1-2099/2009, ze dne 17. 10. 2009, a doplnění „Zápis se zaměstnancem“, č. j.: 6-3305/2010, ze dne 18. 04. 2010, mimo jiné vyplývá, že:

Dne 16. 10. 2009 ve 22:30 h po obdržení předvídaného odjezdu vlaku Pn 61121 výpravčí St. 9 vizuální kontrolou kolejové desky zjistil, že nebyla indikována žádná návěst, která by bránila postavení druhé části vlakové cesty pro vlak Pn 61121 z 2. traťové koleje Říkovice – Přerov na staniční kolej č. 402 a dále na staniční kolej č. 228 žst. Přerov přednádraží. Ve 22:45 h od výpravčího St. Filiálka obdržel hlášení o volnosti vlakové cesty. Po tomto hlášení, normální obsluhou SZZ TEST, postavil druhou část vlakové cesty pro vlak Pn 61121 tím, že obsloužil směrové tlačítko „Vjezd“ a následně přeložil kolejový závěrník „na/z koleje č. 402“ na skupinu „B“ (dopravní koleje č. 220 až 230). Poté výpravčí St. 9 pokračoval v přípravě vlakové cesty udělením pokynu souvisejícího s postavením první části vlakové cesty (od cestového návěstidla Sc402 po výh. č. 307) pro vlak Pn 61121 ze staniční koleje č. 402 na staniční kolej č. 228. Jízda vlaku ze staniční koleje č. 402 byla povolena návěstí „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“ cestového návěstidla Sc402. Výpravčí St. 9 sledoval vjezd vlaku Pn 61121 pohledem z okna směrem k Říkovicím. Na varovný signál rozřezu výhybek reagoval pohledem do kolejiště směrem do obvodu přednádraží, kde uviděl TDV vlaku Rn 50238 projíždějící pod okny St. 9. Vzhledem k sledu událostí výpravčí St. 9 srážce vlaků nemohl zabránit. O vzniku MU výpravčí St. 9 ihned informoval dozorčího provozu žst. Přerov.

Z podaného vysvětlení signalisty St. 9 žst. Přerov, obsaženém v dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, č. j.: 1-2099/2009, ze dne 17. 10. 2009, mimo jiné vyplývá, že:

Dne 16. 10. 2009 ve 22:45 h dostal od výpravčího St. 9 příkaz k postavení první části vlakové cesty pro vlak Pn 61121 od cestového návěstidla Sc402 po výh. č. 307 ze staniční koleje č. 402 na staniční kolej č. 228, což normální obsluhou SZZ vykonal. Dále sledoval pohledem z okna vjezd vlaku Pn 61121. Náhle uviděl, jak do postavené vlakové cesty pro vlak Pn 61121 vjel jiný vlak, po kterém následovala srážka obou vlaků.

Z podaného vysvětlení strojvedoucího vlaku Pn 61121, obsaženém v dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, č. j.: 1-2044/2009, ze dne 18. 11. 2009, mimo jiné vyplývá, že:

Strojvedoucí vlak Pn 61121 vezl z žst. Otrokovice do žst. Přerov. Vjezd do žst. Přerov byl dovolen návěstí „Výstraha“ vjezdového návěstidla 2S. Následovala návěst „Stůj“ cestového návěstidla Sc402, před kterým s vlakem bezpečně zastavil. Po změně návěstního znaku „Stůj“ na návěst „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“ cestového návěstidla Sc402, dovolující jízdu vlaku do obvodu přednádraží, uvedl vlak do pohybu. Následně zaregistroval protijedoucí vlak, křížící jízdní cestu vlaku Pn 61121. Na vzniklou situaci strojvedoucí ihned reagoval zavedením rychločinného brzdění. Účinkem rychločinného brzdění vlak Pn 61121 zastavil ještě na staniční koleji č. 402A, čelem HDV před námeznicí výhybky č. 319. Strojvedoucí se domníval, že protijedoucí vlak bude pokračovat v jízdě na sousední staniční kolej. Stanoviště strojvedoucího neopustil. Prostřednictvím vozidlové radiostanice chtěl informovat výpravčího o vjezdu protijedoucího vlaku do jeho jízdní cesty. Než tak stačil učinit, zaregistroval, že protijedoucí vlak vjíždí na jím obsazenou staniční kolej č. 402. Následovala srážka, po které vozidlovou radiostanicí ohlásil výpravčímu St. 9 žst. Přerov vznik MU.

Z podaného vysvětlení strojvedoucího vlaku Rn 50238, obsaženém v dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, č. j.: 1-2044/2009, ze dne 18. 11. 2009 a „Zápis o podaném vysvětlení s účastníkem mimořádné události v drážní dopravě“, ze dne 16. 08. 2010, mimo jiné vyplývá, že: Strojvedoucí vlak Rn 50238 vezl z žst. Ostrava-Kunčice. Po celou dobu jízdy na brzdovém zařízení vlaku nepozoroval nic neobvyklého. V žst. Přerov s vlakem Rn 50238 zastavil na staniční koleji č. 14 v obvodu osobního nádraží, kde byl výpravčím prokazatelným způsobem zpraven písemným rozkazem o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy. Strojvedoucí následně s vlakem pokračoval v jízdě k cestovému návěstidlu OPřLc14 a posléze k cestovému návěstidlu Lc14. Po změně návěstního znaku „Stůj“ na návěst „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“ cestového návěstidla Lc14 žst. Přerov, dovolující jízdu vlaku Rn 50238 ze staniční koleje č. 14, uvedl strojvedoucí vlak do pohybu. Plynulým rozjezdem s vlakem dosáhl rychlosti cca 35 km.h<sup>-1</sup>. Touto rychlostí s vlakem Rn 50238 vjel na staniční kolej č. 104, kde pohledem na odjezdové návěstidlo, nacházející se u opačného konce staniční koleje, nabyl dojmu, že odjezdové návěstidlo návěstí návěst „Výstraha“. Tu, jak uvedl, si asi zaměnil se světlem lampy staničního osvětlení. Protože HDV strojvedoucí řídil v režimu automatické regulace rychlosti (dále jen ARR), po minutě rychlostníku N s návěstí „Traťová rychlost 90 km.h<sup>-1</sup>“ předvolil rychlost cca 55 km.h<sup>-1</sup>. Po ujetí stanovené vzdálenosti od úrovně rychlostníku, rovnající se strojvedoucím na počítadle náprav navolené délce vlaku, zvýšilo HDV tah. Vlak začal zrychlovat na hodnotu předvolené rychlosti. Po celou dobu další jízdy po staniční koleji č. 104 strojvedoucí návěstnímu znaku odjezdového návěstidla L104 pozornost nevěnoval. Pohledem se soustředil na umístění návěstidla pro elektrický provoz s návěstí „Stáhněte sběrač“, které je umístěno na věžském záhlaví žst. Přerov. Návěst „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 strojvedoucí neregistroval, ani na ní nikterak nereagoval. S vlakem pokračoval v další jízdě přes výhybky č. 313 a č. 314, jižním zhlavím obvodu přednádraží žst. Přerov. Při pohledu na výhybku č. 315 strojvedoucí zjistil postavení vlakové cesty do žst. Říkovice, místo do žst. Věžky. Při pohledu na následující výhybky č. 317 a č. 319 zjistil pokračování vlakové cesty na staniční kolej obsazenou vlakem. Strojvedoucí proto ihned zavedl rychločinné brzdění, vypínacím tlačítkem vypnul hlavní vypínač a reflexivně se ukryl ve strojovně HDV, kde očekával náraz. Po odeznění nehodového děje HDV opustil přes zadní stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy vlaku Rn 50238.

### 3.1.2 Jiné osoby

Jiné osoby nebyly na MU zúčastněny.

## 3.2 Systém zajišťování bezpečnosti

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

Rámcová organizace a způsob udílení a provádění pokynů při provozování dráhy a drážní dopravy v souvislosti s předmětnou MU je stanovena technologickými postupy, obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy, mezi které lze zařadit:

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 15. 04. 1997, pod č. j.: 55216/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29–30, z 16. 07. 2008 [dále jen vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1], čl. 6, kde je mimo jiné uvedeno:  
*„Hlavní návěstidlo platné jen pro jízdu vlaku – nepřenositelné návěstidlo, kterým je řízena jízda vlaku.  
Cestové návěstidlo – hlavní návěstidlo pro odjezd z obvodu stanice do jiného obvodu stanice, do sousední dopravní nebo pro zákaz další jízdy v dopravně.“*

*Odjezdové návěstidlo – hlavní návěstidlo pro odjezd ze stanice.*

*Rychlostník N – nepřenositelné návěstidlo, které návěstí traťovou rychlost pro vozidla normální skupiny přechodnosti. “;*

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 9, kde je mimo jiné uvedeno:  
*„.... Pokynů při organizování a provozování drážní dopravy vyjádřených návěstmi musí zaměstnanec včas uposlechnout mimo případy, kdy by jejich provedení mohlo ohrozit bezpečnost drážní dopravy nebo lidské životy ... “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 58 písm. b), kde je uvedeno:  
*„Návěsti hlavních návěstidel a předvěstí musí být vidět:  
a) ze stojícího vedoucího hnacího vozidla nejméně na vzdálenost 100 m,  
b) z jedoucího činného hnacího vozidla nejvyšší dovolenou rychlostí alespoň po dobu 12 s. Dobu viditelnosti je možno snížit až na 7 s v případech:  
– jsou-li před takovýmto návěstidlem umístěna vzdálenostní upozorňovací,  
– u odjezdového návěstidla nebo cestového návěstidla od konce kusé koleje v dopravně,  
– u návěstidla, před nímž je na vzdálenost kratší než zábrzdňá vzdálenost umístěno jiné hlavní návěstidlo nebo opakovací návěst,  
– u přejezdníku a opakovacího přejezdníku,  
– je-li návěst přenášena na vedoucí hnací vozidlo. “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 118, kde je uvedeno:  
*„Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha (žluté světlo, nad ním žluté světlo) přikazuje strojvedoucímu vlaku jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km.h<sup>-1</sup>. **Dále tato návěst předvěstí návěst Stůj na následujícím hlavním návěstidle.** “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 120, kde je uvedeno:  
*„**Návěst Stůj (červené světlo) zakazuje jízdu strojvedoucímu vlaku. Čelo jedoucího vlaku musí zastavit alespoň 10 m (odhadem) před hlavním návěstidlem.**  
Vzdáleností 10 m před hlavním návěstidlem je stanoveno obvyklé místo zastavení. “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1, čl. 151 písm. a), kde je uvedeno:  
*„**V žst. (odbočce) s rychlostní návěstní soustavou, když vlak minul obvod výhybek přilehlých k vjezdovému (cestovému) návěstidlu, musí strojvedoucí jet do úrovně konce vlakové cesty tak, aby vlak nepřekročil:  
a) rychlost stanovenou dolním světlem vjezdového (cestového) návěstidla, je-li horním světlem předvěstěna stejná rychlost, další snižování rychlosti nebo návěst „Stůj“.** “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC převzat ve smyslu Převážního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29–30, z 16. 07. 2008 [dále jen vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2], čl. 220, kde je mimo jiné uvedeno:  
*„Předvídaný odjezd je čas předpokládaného odjezdu (průjezdu) vlaku z dopravní, která jej ohlašuje. Jeho hlášení se uskutečňuje buď nabídkou a přijetím nebo samostatným hlášením. ... “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 221, kde je mimo jiné uvedeno:  
*„... Předvídaný odjezd se ohlašuje telekomunikačním zařízením nebo ústně. “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 223, kde je uvedeno:  
*„Hlášení předvídaného odjezdu (průjezdu) se provádí v časovém rozmezí 1 – 5 minut před časem předpokládaného odjezdu nebo průjezdu vlaku. Schvalovatel základní dopravní dokumentace s ohledem na místní poměry může tento čas upravit. “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 224, kde je mimo jiné uvedeno:  
*„... Je-li hovor zaznamenáván záznamovým zařízením, výpravčí hlášení předvídaného odjezdu zaměstnancům stanice nezapisuje. ... “;*
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 225, kde je mimo jiné uvedeno:

„Výpravčí vypočítává předpokládaný čas předvídaného odjezdu (průjezdu) podle:

- a) časového údaje předvídaného odjezdu (průjezdu) v nabídce a přijetí,
- b) samotného hlášení předvídaného odjezdu (průjezdu),
- c) hlášení skutečného odjezdu (průjezdu)....“;

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 226, kde je mimo jiné uvedeno:  
„Pro samotné hlášení předvídaného odjezdu se používá následující znění, ve kterých musí být vždy uveden název vlastní dopravní, číslo vlaku a zda vlak z dopravní odjede nebo projede s časovým údajem v hodinových a minutových hodnotách: „Vlak 680 odjede z Chocně v 7.30“, popř. „Vlak 107 projede v Chocni v 15.20“....“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 233, kde je mimo jiné uvedeno:  
„Neodjel-li z jakékoli příčiny vlak, jehož předvídaný odjezd byl ohlášen zúčastněným zaměstnancům, musí výpravčí předvídaný odjezd zrušit, a to ještě dříve, než dovolí odjezd dalšího vlaku....“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 249, kde je uvedeno:  
„Výpravčí jsou povinni zachovávat a vyžadovat důsledně dodržování předepsaných slovních znění. Není-li v nabídce použito předepsaného znění, nesmí se vlak přijmout. Není-li použito předepsaného znění při přijetí, nesmí se dovolit jízda vlaku.“
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 436, kde je uvedeno:  
„Výpravčí zapisují stanovené údaje do dopravního deníku podle předtisku, není-li u jednotlivých ustanovení tohoto předpisu stanoveno jinak, popř. přes všechny sloupce. Zápisy v dopravním deníku zapisuje výpravčí současně s hlášením, popř. ihned po skončení příkazu nebo úkonu.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 496, kde je mimo jiné uvedeno:  
„Žádný vlak nesmí odjet ze stanice obsazené výpravčím bez výpravy. Výpravčí smí vlak vypravit, až když jsou splněny všechny předepsané úkony před jeho odjezdem. ...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 497 písm. c), kde je uvedeno:  
„Výprava vlaků ve stanicích obsazených výpravčím se uskutečňuje těmito způsoby:  
c) návěstí hlavního návěstidla, dovolující jízdu vlaku.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 499, kde je mimo jiné uvedeno:  
„U vlaků bez přepravy cestujících se návěstí Výzva k pohotovosti, Pohotovi k odjezdu a Souhlas k odjezdu nemusí dávat. ...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 502, kde je mimo jiné uvedeno:  
„Postavení hlavního návěstidla na návěst dovolující jízdu (včetně návěstí PN) dává výpravčí strojvedoucímu rozkaz k odjezdu vlaku.  
Výpravu vlaku návěstidlem může výpravčí uskutečnit jen z té koleje, u které je odjezdové, cestové, vložené návěstidlo nebo uzávěra koleje, platné jen pro jednu kolej, popř. skupinové návěstidlo s indikátorem ukazujícím číslo koleje, ze které je postavena vlaková cesta. ...“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 584, kde je uvedeno:  
„O mimořádnostech týkajících se výkonu dopravní služby za jízdy vlaku se zpravují strojvedoucí písemným rozkazem.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 585, kde je mimo jiné uvedeno:  
„... V písemných rozkazech je nutno uvádět jen pokyny související s jízdou vlaku, za které strojvedoucí nebo člen obsluhy vlaku odpovídá a musí je plnit.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2, čl. 605, kde je mimo jiné uvedeno:  
„Strojvedoucí musí být před jízdou prokazatelně zpraven písemným rozkazem o dočasných



změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, pokud jsou výpravčímu známy, včetně potřebných opatření.

Strojvedoucí vlaků se zpravují písemným rozkazem po celou dobu trvání změn stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze. ...“;

- OPATŘENÍ ŘEDITELE ODBORU ŘÍZENÍ PROVOZU A ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY č. 1/2008 „Opatření pro kontrolní činnost při organizování a provozování drážní dopravy“, schválené dne 30. 10. 2008, pod č. j.: 5451/2008–O11, s účinností od 01. 11. 2008 (dále jen OPATŘENÍ ŘEDITELE č. 1/2008), Kapitola III odst. 26, kde je mimo jiné uvedeno:  
„Při běžné kontrole v jednotlivých dopravnách se vždy provede kontrola všech dopravních stanovišť. Lze je provádět i ve více dnech.  
a) zabezpečení jízd vlaků a PMD včetně obsluhy ZZ a vedení dopravní dokumentace,  
b) dodržování hovorové kázně včetně kontroly záznamového zařízení,  
c) .... dodržování technologických postupů a úkonů včetně obsluhy ZZ,  
f) dodržování předpisových ustanovení, změn, výnosů, pokynů apod., které mají vztah k dopravnímu provozu a k bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.“;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z 1 „PŘEDPIS PRO OBSLUHU STANIČNÍCH A TRAŤOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 26. 03. 2007, pod č. j.: 56 704/2007, v platném znění, který byl provozovatelem dráhy SŽDC převzat ve smyslu Přepравního a tarifního VĚSTNÍKU č. 29–30, z 16. 07. 2008, část „ČÁST PRVNÍ OBECNÁ USTANOVENÍ“ čl. 6 písm. a), kde je uvedeno:  
„Obsluhujícím zaměstnancům je zakázáno:  
a) Bezdůvodně manipulovat ovládacími prvky ZZ.“;
- TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení, Staniční a traťové zabezpečovací zařízení s účinností od 01. 07. 2002, čl. 4.3.1, kde je uvedeno:  
„Viditelnost návěstidla je vzdálenost, ze které je návěstidlo vidět ze stanoviště strojvedoucího vedoucího drážního vozidla. Oči strojvedoucího na jeho stanovišti se uvažují ve výšce 2 m až 3,5 m nad temenem kolejnice, v prostoru mezi levým a pravým obrysem vozidla, pro větší rychlost než 120 km.h<sup>-1</sup> v prostoru o 0,5 m užším z obou stran.“;
- vnitřní předpis ČD V2 „PŘEDPIS pro lokomotivní čety“, schválený dne 08. 01. 1998, pod č. j.: 60 796/97–O18, v platném znění (interní předpis ČD, převzatý CDC k 01. 12. 2007, s návaznou vlastní garancí ČDC) (dále jen vnitřní předpis ČD V2), čl. 23 písm. c) a k), kde je uvedeno:  
„Lokomotivní četa je zejména povinna:  
c) pozorovat za jízdy vlaku nebo za posunu trať a kolejiště včetně trakčního vedení a řídit se návěstmi;  
k) dbát všech příkazů a nařízení, jež jsou obsažena v ustanoveních předpisů, vyhlášek a rozkazech.“;
- vnitřní předpis ČD V2, čl. 75, kde je uvedeno:  
„Při odjezdu vlaku se strojvedoucí řídí příslušnými ustanoveními předpisů ČD D1 a ČD D2.“;
- Interní norma ČD Cargo, a. s., „OR7 – A – 2008 Vnitřní kontrolní systém ČD Cargo, a. s.“, s účinností od 28. 01. 2009, v platném znění, část 4. Prvky kontrolního systému, odst. 4.1, kde je mimo jiné uvedeno:  
„Hlavní směry kontrolní činnosti  
- Dodržování obecně závazných právních předpisů a interních norem,  
- dodržování pravidel bezpečnosti a snižování nehodovosti a úrazovosti, ...“.

Vlak Pn 61121 odjel z žst. Otrokovice do žst. Přerov ve 22:23 h. Tento úsek projel bez zastavení. Do žst. Přerov vjížděl na návěst vjezdového návěstidla 2S „Výstraha“ a zastavil na staniční koleji č. 402, před cestovým návěstidlem Sc402 s návěstí „Stůj“ ve 22:44 h. Ve 22:45 h strojvedoucí vlak Pn 61121 uvedl do pohybu na pokyn daný návěstí „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“.

Strojvedoucího vlaku Pn 61121 v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy nebylo nutno prokazatelným způsobem zpravovat o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy.

Jízda vlaku Rn 50238 na staniční kolej č. 104 žst. Přerov byla povolena ve 22:43:11 h návěstí „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“ cestového návěstidla Lc14 žst. Přerov. Vlaková cesta končila v úrovni odjezdového návěstidla L104, situovaného v km 181,638 vpravo od staniční koleje č. 104, kterým byla návěstěna návěst „Stůj“.

Strojvedoucí vlaku Rn 50238 byl prokazatelným způsobem zpraven o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze, které mají přímý vliv na bezpečnost a plynulost drážní dopravy, dokumenty:

- „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 50238“, č. 082-832, ze dne 16. 10. 2009, vydaný strojvedoucímu v žst. Ostrava-Kunčice. Obsahem písemného rozkazu byl strojvedoucí vlaku Rn 50238 zpraven o přechodném omezení traťové rychlosti mezi žst. Polom a Hranice na Moravě, v 2. traťové koleji (dále jen TK) km 216,900 – 213,650 = 100 km.h<sup>-1</sup> a 1. TK km 216,200 – 213,600 = 100 km.h<sup>-1</sup>;
- „VŠEOBECNÝ rozkaz pro vlak č. 50238“, č. 0000849-564, ze dne 16. 10. 2009, vydaný strojvedoucímu v žst. Přerov. Obsahem písemného rozkazu byl strojvedoucí vlaku Rn 50238 zpraven o přechodném omezení traťové rychlosti mezi žst. Nezamyslice a Ivanovice na Hané v km 59,400 – 58,900 = 50 km.h<sup>-1</sup>, mezi žst. Komořany u Vyškova a Rousínov v km 33,650 – 32,900 = 50 km.h<sup>-1</sup> a mezi žst. Blažovice a Šlapanice v km 13,350 – 13,250 = 50 km.h<sup>-1</sup>.

Dokumentace předaná strojvedoucímu o okamžitých změnách stavebně technických parametrů staveb drah a staveb na dráze byla vydána v souladu s ustanoveními vnitřních předpisů provozovatele dráhy.

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

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

Požadavky na odbornou způsobilost osob provádějících provozování dráhy, včetně způsobu jejího prosazování, stanoví vnitřní předpis provozovatele dráhy SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený dne 30. 06. 2008, pod č. j.: 23138/08-OKS, v platném znění.

Požadavky na odbornou způsobilost osob provádějících provozování drážní dopravy, včetně způsobu jejího prosazování, stanoví vnitřní předpis dopravce „PERs28-2009 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD“, schválený 01. 04. 2009, s účinností od 01. 05. 2009

V době vzniku předmětné MU byly všechny na MU zúčastněné osoby provádějící provozování dráhy a drážní dopravy odborně způsobilé k výkonu zastávané funkce. Dokumenty dokládající odbornou způsobilost všech zúčastněných osob jsou součástí spisu MU.

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

Strojvedoucí vlaku Pn 61121 byl v době vzniku MU držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 504370, vydaného Drážním úřadem Praha, dne 05. 05. 2008, pro druh vozidla M, E1, E3, kategorie dráhy C.

Strojvedoucí vlaku Rn 50238 byl v době vzniku MU držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 507018, vydaného Drážním úřadem Praha, dne 08. 06. 2009, s platností do 02. 06. 2019, pro druh vozidla M, E1, E3, kategorie dráhy C.

Funkci strojvedoucí začal vykonávat 01. 08. 2008.

Strojvedoucí vlaku Rn 50238 poznání trati Přerov – Brno-Maloměřice vykonal dne:

- 13. 06. 2009 v denní době – poznání tratě Ostrava hl. n. – Brno-Maloměřice a zpět;
- 15. 06. 2009 v denní době – poznání tratě Ostrava hl. n. – Brno-Maloměřice a zpět;
- 17./18. 06. 2009 v noční době – poznání tratě Ostrava hl. n. – Brno-Maloměřice a zpět.

Dle dokumentu „Karta znalosti tratě a seznámení se s ZDD TDPP“, který je součástí spisu MU, strojvedoucí vlaku Rn 50238 potvrdil poznání tratě Přerov – Brno-Maloměřice dne 26. 06. 2009.

Od potvrzení poznání tratě Přerov – Brno-Maloměřice do doby vzniku MU strojvedoucí vlaku Rn 50238 trať Ostrava – **Přerov – Brno – Přerov** – Ostrava projel jako strojvedoucí **2 x**, a to v rámci směn dne 08./09. 07. 2009 a 11. 07. 2009.

### 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V PO Přerov je kontrolní činností pověřeno 5 zaměstnanců. V období leden až říjen 2009 bylo v žst. Přerov provedeno 979 kontrol, při kterých bylo zjištěno 43 závad, z toho 7 závad v oblasti dodržování bezpečnosti práce. Zaměstnanci pověřeni kontrolou dále vykonali 1389 detalkoholových zkoušek, všechny s výsledkem negativní, viz dokument „Kontrolní činnost leden – říjen 2009“, č. j.: 6-3305/2009-4, ze dne 05. 02. 2010, který je součástí spisu MU.

V žst. Přerov bylo v období leden až říjen 2009 vykonáno dalších 16 kontrol, a to dopravními kontrolory působícími při Regionálním centru provozu Ostrava, při kterých nebyly zjištěny závady, viz dokument „Kontrolní činnost v ŽST Přerov“, č. j.: 6-3305/2009/DI-5, ze dne 15. 02. 2010, který je součástí spisu MU.

V obvodu PJ Ostrava je kontrolní činnost dopravce ČD vykonávána vedoucími zaměstnanci, pověřenými ke kontrolní činnosti, kteří výkon kontrolní činnosti vykonávají v rámci svých řídicích povinností, a dvojicí kontrolorů provozu. Četnost kontroly vedoucích zaměstnanců PJ Ostrava pověřených kontrolní činností je na základě „Opatření ředitele Provozní jednotky Ostrava č. 4/2009“, č. j.: 24/2009, ze dne 12. 01. 2009, a „Opatření ředitele Provozní jednotky Ostrava č. 31/2009“, č. j.: 636/2009, ze dne 15. 07. 2009, stanovena 1 x měsíčně. Činnost kontrolorů provozu je řízena Měsíčními plány kontrol, vydávanými zvlášť pro každý kalendářní měsíc vedoucím skupiny 13/23 Odboru 13 dopravce. Plánem kontrol je jmenovitě každému kontrolorovi provozu stanovena kontrolovaná PJ, provozní pracoviště a lokalita. Náplň kontroly je doplňována dle okamžité potřeby provozu a dříve zjištěných závad. Kontrolní činnost je kontrolory provozu vykonávána v pracovní dny v denní době. Mimo tuto dobu je kontrolní činnost vykonávána pouze na základě konkrétních úkolů dopravce.

Na problematiku činností spojených s výkonem profese strojvedoucí byla dopravcem dle Měsíčních plánů kontroly zaměřena náplň kontroly v měsících:

- březen 2009, a to minimálně dvě kontroly na dodržování předpisových ustanovení při posunu se zaměřením na organizaci práce při posunu za označnick, komunikaci mezi zaměstnancem řídicím posun, strojvedoucím a výpravčím;
- duben 2009, a to minimálně dvě kontroly na dodržování předpisových ustanovení při posunu se zaměřením na organizaci práce při posunu za označnick, komunikaci mezi zaměstnancem řídicím posun, strojvedoucím a výpravčím;
- červen 2009, a to na problematiku posunu se zdůrazněním na dodržování podmínek jízdy podle rozhledových poměrů.

Doklady o způsobu, výsledcích a účinnosti provádění kontrolní činnosti pověřenými zaměstnanci dopravce, tj. i kontrolory provozu, jsou vedeny v elektronické podobě v „Elektronická kniha kontrol“ (dále jen EKK). EKK je vedena samostatně pro každé provozní pracoviště.

Z EKK provozního pracoviště Ostrava hl. n. (řádek 138) vyplývá, že kontrola činností strojvedoucího vlaku Rn 50238, tj. kontrola i způsobu a technologie jízdy a obsluhy HDV strojvedoucím, byla před vznikem MU vykonána dne 24. 08. 2009, a to kontrolorem provozu na výkonu 72533 – 48200. Závady nebyly zjištěny. Jiná kontrola u tohoto strojvedoucího za období od 01. 08. 2008, tj. od počátku nástupu do funkce strojvedoucí do doby vzniku MU, nebyla dopravcem vykonána, viz „PROTOKOL o výkonu státního dozoru ve věcech drah“, č. j.: 7-238/2010/DI-2, ze

dne 22. 02. 2010.

### 3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty

Vlastníkem a provozovatelem dráhy železniční, kategorie celostátní, Přerov – Břeclav, je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dláždění 1003/7, Praha 1-Nové Město, na základě Úředního povolení vydaného Drážním úřadem Praha dne 29. 05. 2008, pod č. j.: 3-277/07-DÚ/Le-DÚ/O-SI, ev. č. ÚP/2008/9002.

Obsluhu zařízení železniční dopravní cesty, organizování drážní dopravy, řízení a organizování drážní dopravy v žst. Přerov provádí zaměstnanci Českých drah, a. s., a to na základě smlouvy „SMLOUVA O OBSLUZE DRÁHY“, uzavřené mezi Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, a Českými drahami, a. s., dne 30. 06. 2008, s účinností od 01. 07. 2008.

Dopravcem byly ČD Cargo, a. s., se sídlem Jankovcova 1569/2c, Praha 7-Holešovice, na základě Licence dopravce udělené Drážním úřadem Praha dne 20. 11. 2007, pod č. j.: 3-841/07-DÚ/Le, ev. č.: L/1996/5000, Rozhodnutí o změně licence vydané Drážním úřadem Praha dne 05. 08. 2008, pod č. j.: 3-2935/08-DÚ/Le, ev. č.: L/2008/1452-1, a dne 27. 08. 2008, pod č. j.: 3-3186/08-DÚ/Le, ev. č.: L/2008/1452-2 a smlouvy „SMLOUVA o provozování na dráze celostátní a drahách regionálních ve vlastnictví Českých drah, a. s.“. Smlouva je uzavřena na dobu neurčitou, s platností od 10. 03. 2009 a účinností ode dne podpisu 10. 03. 2009.

## 3.3 Právní a jiná úprava

### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

- zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách;
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

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

Vnitřní předpisy provozovatele dráhy a dopravce:

- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D1 „PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 15. 04. 1997, pod č. j.: 55216/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC (ČD) D2 „PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Dp17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“,

- schválený dne 27. 06. 2008, pod č. j.: 22957/08-OKS, v platném znění;
- vnitřní předpis SŽDC Dp17–1 „Prováděcí nařízení k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 27. 06. 2008, pod č. j.: 22958/08-OKS, v platném znění;
  - vnitřní předpis SŽDC Zam1 „Předpis o odborné způsobilosti zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, státní organizace“, schválený generálním ředitelem SŽDC, dne 30. 06. 2008, pod č. j.: 23138/08-OKS, v platném znění;
  - vnitřní předpis SŽDC (ČD) Z1 „PŘEDPIS PRO OBSLUHU STANIČNÍCH A TRAŤOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 26. 03. 2007, pod č. j.: 56 704/2007, v platném znění;
  - STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE PŘEROV, č. j.: 675/2009-RCP/OVA, ze dne 03. 02. 2009, v platném znění;
  - PROVOZNÍ ŘÁD radiových sítí: Železniční stanice PŘEROV (Příloha staničního řádu č. 21), ze dne 19. 02. 2007, č. j.: 994/2007-O11 / OVA, v platném znění;
  - OPATŘENÍ ŘEDITELE ODBORU ŘÍZENÍ PROVOZU A ORGANIZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY č. 1/2008 „Opatření pro kontrolní činnost při organizování a provozování drážní dopravy“, ze dne 30. 10. 2008, č. j.: 5451/2008-O11, v platném znění;
  - TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení, Staniční a traťové zabezpečovací zařízení, s účinností od 01. 07. 2002;
  - vnitřní předpis ČD OK2 „VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05-O10, v platném znění;
  - vnitřní předpis dopravce ČD Cargo, a. s., „PERs28-2009 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠEBNÍ ŘÁD“, schválený 01. 04. 2009, s účinností od 01. 05. 2009, v platném znění;
  - vnitřní předpis ČD V15/I „Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, schválený dne 06. 08. 1997, pod č. j.: 58.624/1997-18, v platném znění;
  - vnitřní předpis ČD V2 „PŘEDPIS pro lokomotivní čety“, schválený dne 08. 01. 1998, pod č. j.: 60 796/97-O18, v platném znění (interní předpis ČD, převzatý CDC k 01. 12. 2007, s návaznou vlastní garancí ČDC);
  - vnitřní předpis ČD Cargo, a. s., Ors1-B-2007 „Používání mobilních telefonů a pevných linek v ČD Cargo, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2007, v platném znění;
  - vnitřní předpis ČD Cargo, a. s., „Opatření k vymezení činnosti specialistů pro kontrolní činnost“, vydaný 29. 02. 2008, pod č. j.: 2193/2008 ŘTOD – O13/2, v platném znění;
  - interní norma ČD Cargo, a. s., Ors34–B–2009 „Metodika kontrolní činnosti úseku provozu“, vydaná 11. 06. 2009, pod č. j.: 702/2009 ŘTOD – O13/23, v platném znění;
  - „Opatření vedoucího Provozní jednotky Ostrava“, vydaná dne 28. 11. 2007, pod č. j.: 4/2007 ŘTOD – O13/23;
  - „Opatření vedoucího Provozní jednotky Ostrava č. 4/2009“, vydaná dne 12. 01. 2009, pod č. j.: 24/2009 ŘTOD – O13/23.

### 3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Dvojkolejný mezistaniční úsek **Přerov – Říkovice** je vybaven traťovým ZZ 3. kategorie – obousměrným elektronickým autoblokem typu ABE 1 s přenosem informací o návštěch hlavních návěstidel na vedoucí drážní vozidlo na kmitočtu 75 Hz. Mezistaniční úsek je v obou kolejích

rozdělen na tři traťové oddíly. V obvodu přednádraží žst. Přerov je jízda vlaků zabezpečována reléovými souhlasami a kolejovými obvody staničních kolejích č. 101, 102, 103, 104, 401, 402, 403, 405, 407.

Jednokolejný mezistaniční úsek **Přerov – Věžky** je vybaven obousměrným traťovým ZZ 3. kategorie – automatickým hradlem bez oddílových návěstidel. Automatické hradlo se obsluhuje z indikační desky St. 9 žst. Přerov, kde jsou umístěny všechny potřebné ovládací a indikační prvky. V traťové koleji není zajištěn přenos informací o návěstech hlavních návěstidel na vedoucí drážní vozidlo.

Traťová ZZ obou mezistaničních úseků nejsou vybavena zařízením pro zaznamenávání dat o jízdách vlaků.

Zabezpečení jízdy vlaku z žst. Přerov osobní nádraží směr Věžky:

Dle technologických postupů dispoziční výpravčí žst. Přerov dá prostřednictvím místního telefonního spojení výpravčímu St. 9 předvídaný odjezd vlaku AB směr Věžky s informací, že vlak AB odjede z osobního nádraží žst. Přerov staniční koleje č. XY, na staniční kolej č. KL žst. Přerov přednádraží ve XX:XX h. Přípravu vlakové cesty pro vlak ze staniční koleje č. XY osobního nádraží na staniční kolej č. KL Přerov přednádraží nařídí dispoziční výpravčí žst. Přerov signalistům St. 2 a St. 3, kteří provedou přípravu vlakové cesty, a následně signalista St. 3 provede postavení vlakové cesty ze staniční koleje č. XY osobního nádraží na staniční kolej č. KL Přerov přednádraží. Jízda vlaků z Přerova do Věžek je sjednávána prostřednictvím traťového telefonního spojení mezi výpravčími žst. Přerov – dispozice a žst. Věžky hlášením předvídaného odjezdu, který provádí výpravčí žst. Přerov – dispozice nebo dle jeho pokynu operátor železniční dopravy výpravčího žst. Přerov – dispozice. Prostřednictvím oběžníkové výzvy je o jízdě vlaků směr Věžky vyzvozen hlášením předvídaného odjezdu rovněž výpravčí St. 9. Na příkaz výpravčího St. 9 provede signalista St. 9 přípravu vlakové cesty. Za správné postavení výhybek zodpovídá signalista St. 9. Postavení vlakové cesty provádí výpravčí St. 9.

Vlaková cesta ze staniční koleje č. 14 pro vlak Rn 50238 směr Věžky končila na staniční koleji č. 104, v úrovni odjezdového návěstidla L104, situovaného v km 181,638.

Zabezpečení jízdy vlaku v žst. Přerov ze staniční koleje č. 402 a na staniční kolej č. 228 obvodu přednádraží:

Signalista St. 9 obsluhuje dle pokynů výpravčího St. 9 staniční zabezpečovací zařízení TEST, s výjimkou obsluhy směrových tlačítek „Vjezd“ nebo „Odjezd“ a elektromechanické zabezpečovací zařízení, s výjimkou obsluhy směrového a kolejového závěrníku. Výpravčí St. 9 vydá signalistovi St. 9 příkaz k přípravě vlakové cesty na staniční kolej č. XY, který musí obsahovat název sousední stanice, číslo traťové koleje a jednoznačné určení varianty při použití variantní vlakové cesty. Posléze výpravčí St. 9 provede obsluhu SZZ TEST směrové tlačítko „Vjezd“ a elektromechanického SZZ přeložením kolejového závěrníku [v případě jízdy vlaku Pn 61121 „na/z koleje č. 402“ na skupinu „B“ (dopravní koleje č. 220 až 230)]. Po provedení výše uvedených úkonů vydá příkaz signalistovi St. 9 k přípravě jednotlivých částí vlakové cesty. Za správné postavení výhybek zodpovídá signalista St. 9. Postavení vlakové cesty provádí výpravčí St. 9.

Hlášení předvídaného odjezdu nebo průjezdu vlaku se provádí v časovém rozmezí 1 – 15 minut před časem předpokládaného odjezdu nebo průjezdu vlaku. Předvídaný a skutečný odjezd hlásí telefonicky výpravčí – dispozice výpravčím:

- výhybny Dluhonice;
- žst. Věžky;
- St. 9 a St. 12 žst. Přerov (oběžníkem pro oba směry jízdy vlaků);
- žst. Hulín (Říkovice) jen při poruše zabezpečovacího zařízení;
- žst. Prosenice jen při poruše zabezpečovacího zařízení.

Samostatné hlášení předvídaného a skutečného odjezdu může dávat a přijímat operátor

železniční dopravy výpravčího – dispozice, výpravčí St. 9 a St. 12. Tito zaměstnanci hlásí předvídaný a skutečný odjezd jen z pokynu výpravčího – dispozice daného pro každý jednotlivý případ zvlášť.

St. 9 žst. Přerov na jižním zhlaví přednádraží je vybaveno elektromechanickým zabezpečovacím zařízením 2. kategorie pro skupinu staničních kolejí A (koleje č. 206 až 218) a SZZ TEST 2. kategorie pro skupinu staničních kolejí B (koleje č. 220 až 230) a skupinu staničních kolejí C (koleje č. 232 až 270). Výhybky staničních kolejí č. 206 až 218 jsou obsluhovány ústředně a jsou opatřeny výhybkovými kolejovými obvody pro vybavení vlakové cesty. Výhybky staničních kolejí č. 220 až 238 jsou obsluhovány ústředně nebo z pomocného stavědla. Pro vybavení vlakové cesty jsou staniční koleje č. 220 až 238 opatřeny izolovanými kolejnicemi.

Poslední porucha SZZ St. 9 byla evidována pod PH č. 39 dne 01. 10. 2009 v 08:55 h – samovolné obsazení KO 299–305. Závada byla způsobena zemnicími tyčemi z důvodu výluky NTV. Při ukončení výluky bylo zařízení zpět v provozuschopném stavu.

Stav SZZ nebyl v příčinné souvislosti se vznikem předmětné MU.

Komunikaci vedenou v žst. Přerov po telefonních linkách, radiových sítích přilehlých žst. a přilehlých traťových úseků zaznamenává a archivuje univerzální digitální záznamové zařízení ReDat 2 (typ 110-2A000X0X) umístěné v dopravní kanceláři žst. Přerov, obvod osobní nádraží.

### 3.4.2 Součásti dráhy

Staniční kolej č. 402 žst. Přerov přednádraží je ve směru jízdy vlaku Pn 61121 od výhybky č. 485 v km 180,160 po výhybku č. 319 v km 181,399 vedena v přímém směru.

Staniční kolej č. 104 žst. Přerov přednádraží, pojížděná vlakem Rn 50238, je v celé své délce vedena v přímém směru. Délka staniční koleje č. 104 činí 1098 m.

Dne 03. 11. 2009 byl proveden ověřovací pokus s cílem ověření viditelnosti světelné návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 žst. Přerov, obvodu přednádraží, situovaného vpravo od staniční koleje č. 104 v km 181,638, z místa za ovládacím pultem strojvedoucího na stanovišti II HDV řady 363.

Počátek nepřerušované viditelnosti návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 v km 181,638 začíná v km 182,470, tj. ve vzdálenosti 832 m před úrovní předmětného návěstidla. Viditelnost návěsti „Stůj“ z jedoucího HDV řady 363 po staniční koleji č. 104 od km 182,470 **není** po úroveň odjezdového návěstidla L104 přerušena pohyblivými či pevnými překážkami. Rozlišovací schopnost návěsti „Stůj“ **není** ovlivněna ostatními zdroji světla, kterými jsou osvětlovací rampy a lampy na stožárech umělého osvětlení kolejiště žst. Přerov. Doba nepřerušované viditelnosti odjezdového návěstidla L104, z HDV řady 363 jedoucího rychlostí 80 km.h<sup>-1</sup>, činí 38 s.

**Viditelnost návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104, ze stanoviště strojvedoucího HDV řady 363, jedoucího vpřed stanovištěm II, je v návaznosti na čl. 4.3 TNŽ 34 2620 v souladu s čl. 58 písm. b) vnitřní předpis „SŽDC (ČD) D1 PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“ a § 7 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., viz „Z Á P I S o provedení ověřovacího pokusu“, č. j.: 1-2134/2009/DI-1, ze dne 03. 11. 2009.**

Z uvedeného vyplývá, že viditelnost návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 žst. Přerov byla, v souladu s § 7 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ze stojícího vedoucího DV řady 363 **větší než stanovená minimální vzdálenost 100 m** a z vedoucího DV řady 363 jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí **větší než stanovená minimální doba viditelnosti 12 s**.

Návěstění návěsti „Výstraha“ odjezdovým návěstidlem L104 pro vlak Rn 50238 jedoucí po staniční koleji č. 104 není možné, neboť:

- pro odjezd vlaku Rn 50238 do žst. Věžky výpravčí St. 9 přípravu vlakové cesty ze staniční koleje č. 104 neprovedl, viz bod 3.5.1;
- ve směru Věžky odjezdové návěstidlo L104 nepředvěstí návěsti následujícího hlavního návěstidla. Ve směru Věžky je následujícím hlavním návěstidlem vjezdové návěstidlo L žst. Věžky. Návěsti vjezdového návěstidla L žst. Věžky, ve směru od žst. Přerov, jsou

předvěstěny návštěmi samostatné předvěsti PŘL;

- SZZ St. 9 žst. Přerov návštěvní návštěi „Výstraha“ na odjezdovém návěstidle L104 neumožňuje, viz „Závěrová tabulka Přerov St. 9“, č. j.: 1-2252/2009-1, ze dne 18. 11. 2009.

### 3.4.3 Komunikační prostředky

V souvislosti se vznikem MU byly použity následující komunikační prostředky:

- vozidlová rádiová stanice HDV č. 110.003-1 typu VS 47 (č. 599) pracující na kmitočtu 158,175 MHz, použita strojvedoucím vlaku Pn 61121 při komunikaci s výpravčím St. 9, na ohlášení vzniku MU;
- traťové telefonní spojení mezi výpravčím St. 9, dozorčím provozu a výpravčím osobní nádraží, mezi výpravčím St. 9, výpravčím St. 3, výpravčím St. Filiálka a operátorem železniční dopravy osobní nádraží. Traťové telefonní spojení je vybaveno záznamovým zařízením ReDat;
- přenosná radiostanice výpravčího St. 9 pracující v místní technologické rádiové síti na kmitočtu 157,950 MHz a 158,175 MHz, použita pro komunikaci s vedoucím 6. posunu a strojvedoucím vlaku Pn 61121;
- přenosná radiostanice vedoucího 6. posunu, pracující v místní technologické rádiové síti na kmitočtu 157,950 MHz, použita pro komunikaci s výpravčím St. 9.

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

HDV č. 110.003-1, typu 33E1, jedoucí v čele vlaku Pn 61121, mělo v době vzniku MU platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA, ev. č.: PZ 6525/07-V.01, vydaný dne 06. 02. 2007 Drážním úřadem Praha. Poslední pravidelná technická kontrola HDV před vznikem MU byla v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. dopravcem provedena dne 07. 09. 2009, s platností do 07. 03. 2010.

HDV č. 110.003-1 bylo v době vzniku MU vybaveno mobilní částí vlakového zabezpečovače (dále jen VZ) typu LS 4, který při pravidelné obsluze tlačítka bdělosti strojvedoucím aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího neumožňuje.

HDV č. 110.003-1 bylo v době vzniku MU, v souladu s odst. 5, částí II, Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno záznamovým zařízením s mechanickým záznamem dat, registračním rychloměrem typu METRA, ev. č. 72060, s rozsahem rychlosti 0 – 120 km.h<sup>-1</sup>. Jízda vlaku Pn 61121 byla zaznamenána na rychloměrový proužek s uhlíkovou vrstvou typu KAPS-COMM – Český Krumlov, s rozsahem 0 – 120 km.h<sup>-1</sup>. Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- z žst. Otrokovice vlak Pn 6121 odjel ve 22:23 h. V průběhu jízdy byla dosažena max. rychlost 75 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:44:30 h zastavení u cestového návěstidla Sc402 žst. Přerov v km 181,069;
- ve 22:45:00 h plynulý rozjezd vlaku na rychlost 29 km.h<sup>-1</sup> na dráze 200 m;
- ve 22:45:40 h následuje prudké snížení rychlosti na dráze 69 m;
- ve 22:46:00 h vlak zastavil v km 181,338, následuje srážka s vlakem Rn 50238;
- vlak Pn 61121 v době srážky s vlakem Rn 50238 stál;
- mobilní část VZ byla v průběhu jízdy vlaku Pn 61121 zapnuta a po celou dobu jízdy strojvedoucím řádně obsluhována.

Z dokumentu „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných drážních zařízení“ HDV č. 110.003-1, ze dne 22. 10. 2009, vyplývá, že HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu odpovídajícím schválené způsobilosti, tj. technický stav HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. Dokument je evidován pod č. j.: 1-2253/2009, ze dne 18. 11. 2009, a je součástí spisu MU.



HDV č. 363.010-0, typu 69E1, jedoucí v čele vlaku Rn 50238, mělo v době vzniku MU platný PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DRÁŽNÍHO VOZIDLA, ev. č.: PZ 0264/01-V.03, vydaný dne 05. 04. 2001 Drážním úřadem Praha. Poslední pravidelná technická kontrola HDV před vznikem MU byla v souladu s § 44 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb. dopravcem provedena dne 03. 05. 2009, s platností do 03. 11. 2009.

HDV č. 363.010-0 bylo vybaveno mobilní částí VZ typu LS 4, který při pravidelné obsluze tlačítka bdělosti strojvedoucím aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího neumožňuje.

HDV č. 363.010-0 bylo v době vzniku MU, v souladu s odst. 5, části II, Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno záznamovým zařízením Tramex, typ RJE 150.C, s elektronickým záznamem dat, ev. č. 8097, s rozsahem rychlosti 0 – 190 km.h<sup>-1</sup>. Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- ve 22:41:52 h vlak Rn 50238 zastavil v žst. Přerov před cestovým návěstidlem Lc14;
- ve 22:42:22 h strojvedoucím navolen režim řízení ARR;
- ve 22:43:11 h rozjezd vlaku na staniční koleji č. 14 žst. Přerov;
- ve 22:44:17 h na dráze 352 m plynulým rozjezdem dosažena rychlost 32 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:44:35 h, rychlostí 32 km.h<sup>-1</sup>, HDV na staniční koleji č. 104 projíždí začátkem nepřerušované viditelnosti návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104;
- ve 22:44:58 h byla pozvolným nárůstem rychlosti dosažena rychlost 34 km.h<sup>-1</sup>, 928 m před koncem záznamu elektronického rychloměru, tj. 629 m před úrovní odjezdového návěstidla L104, je registrován začátek dalšího strmějšího nárůstu rychlosti (HDV řízené v režimu ARR zvýšilo tah po ujetí stanovené vzdálenosti od úrovně rychlostníku, rovnající se strojvedoucím na počítadle náprav navolené délce vlaku);
- ve 22:45:07 h, 835 m před místem konce záznamu elektronického rychloměru, tj. 536 m před úrovní odjezdového návěstidla L104, je registrováno dosažení rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup>. Rychlost jízdy vlaku nadále stoupá;
- ve 22:45:49 h vlak Rn 50238, při rychlosti 48 km.h<sup>-1</sup>, míjí odjezdové návěstidlo L104;
- ve 22:46:06 h, 78 m před koncem záznamu, tj. 221 m za odjezdovým návěstidlem L104, je při rychlosti 48 km.h<sup>-1</sup> registrováno přestavení kontroléru brzdiče průběžné samočinné tlakové brzdy DAKO-OBE 1 do polohy rychlobrzda. Ve stejném čase je registrován počátek poklesu tlaku vzduchu v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy;
- ve 22:46:07 h, 65 m před koncem záznamu, při rychlosti 48 km.h<sup>-1</sup>, je registrováno naplnění brzdových válců HDV;
- ve 22:46:09 h, 38 m před koncem záznamu, při tlaku 3,6 bar v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy, je registrován pokles rychlosti na 47 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:46:09 h, při rychlosti 47 km.h<sup>-1</sup>, je registrováno odvolení sběračů;
- ve 22:46:10 h, 25 m před koncem záznamu, při tlaku 3,4 bar vzduchu v hlavním v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy, je registrován pokles rychlosti na 46 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:46:11 h, 12 m před koncem záznamu, je registrován pokles rychlosti na 45 km.h<sup>-1</sup> a 43 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:46:12 h, při rychlosti 42 km.h<sup>-1</sup>, je registrována srážka. Záznam je ukončen;
- od km 182,174 po úroveň odjezdového návěstidla L104 je registrováno překročení nejvyšší dovolené rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup> až o 8 km.h<sup>-1</sup>;
- mobilní část VZ byla v průběhu jízdy vlaku Rn 50238 zapnuta a po celou dobu jízdy strojvedoucím řádně obsluhována.

Z dokumentu „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných drážních zařízení“ HDV č. 363.010-0, ze dne 22. 10. 2009 vyplývá, že HDV bylo dopravcem používáno v technickém stavu odpovídajícím schválené způsobilosti, tj. technický stav HDV nebyl v příčinné souvislosti se vznikem MU. Dokument je evidován pod č. j.: 1-2254/2009, ze dne 18. 11. 2009, a je součástí spisu MU.

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

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

V době vzniku MU bylo SZZ žst. Přerov, St. 9, v provozuschopném stavu a vykazovalo správnou činnost. Poslední porucha je v knize „Přerov St. 9 Záznamník poruch sdělovacího a zabezpečovacího zařízení“ evidována dne 01. 10. 2009 (záznam č. 39), kdy došlo k samovolnému obsazení kolejového obvodu č. 299-305. Porucha byla způsobena zemními tyčemi použitými při provádění výlukové činnosti. Porucha byla odstraněna odborně způsobilou osobou provozovatele dráhy dne 01. 10. 2009. Kopie vybraných listů předmětného záznamníku jsou součástí spisu MU.

SZZ žst. Přerov není vybaveno automatickým záznamovým zařízením. Záznamy o řízení drážní dopravy jsou vedeny v dopravním deníku písemnou formou. Z údajů uvedených v dopravním deníku výpravčího osobní nádraží Přerov vyplývá:

- předvídaný odjezd vlaku Pn 61121 z žst. Říkovice 22:30 h s průjezdem žst. Říkovice byl zaznamenán ve 22:35 h;
- předvídaný odjezd vlaku Rn 50238 z koleje č. 14 na kolej č. 104 byl zaznamenán ve 22:42 h;
- skutečný odjezd vlaku Rn 50238 z koleje č. 14 na kolej č. 104 byl zaznamenán ve 22:43 h

Ve 22:30 h ohlásil dispoziční výpravčí žst. Přerov prostřednictvím místního telefonního spojení výpravčímu St. 9 předvídaný odjezd vlaku Pn 61121, jedoucího po 2. traťové koleji ze směru od žst. Říkovice, s informací, že vlak Pn 61121 v žst. Říkovice projede ve 22:35 h. Následně ohlásil dispoziční výpravčí žst. Přerov prostřednictvím místního telefonního spojení výpravčímu St. 9 předvídaný odjezd vlaku Rn 50238 s informací, že vlak Rn 50238 odjede z osobního nádraží žst. Přerov na staniční kolej č. 104 ve 22:42 h. Přípravu vlakové cesty pro vlak Rn 50238 ze staniční koleje č. 14 osobního nádraží na staniční kolej č. 104 nařídil dispoziční výpravčí žst. Přerov signalistům St. 2 a St. 3, kteří normální obsluhou SZZ, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, provedli přípravu vlakové cesty a následně signalista St. 3 provedl postavení vlakové cesty ze staniční koleje č. 14 osobního nádraží na staniční kolej č. 104. Jízda vlaku Rn 50238 ze staniční koleje č. 14 na staniční kolej č. 104 byla dovolena návěstí cestového návěstidla Lc14 „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“.

Po obdržení předvídaných odjezdů vlaků Pn 61121 a Rn 50238 se výpravčí St. 9, v návaznosti na momentální dopravní situaci v přiděleném obvodu, dohodl s výpravčím St. 4 na vjezdové koleji č. 228 v obvodu přednádraží pro vlak Pn 61121 přijíždějící po 2. traťové koleje od žst. Říkovice. Ve 22:45 h dostal výpravčí St. 9 v rámci přípravy vlakové cesty pro vlak Pn 61121 od výpravčího St. 4 a St. Filiálka hlášení o volnosti vlakové cesty na staniční kolej č. 228. Po výše uvedených dopravních úkonech výpravčí St. 9 provedl normální obsluhou SZZ, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, obsluhu SZZ TEST. Postavil druhou část vlakové cesty (od výhybky č. 307 na skupinu kolejí č. 220 až 230) pro vlak Pn 61121 tím, že obsloužil směrové tlačítko „Vjezd“ a následně přeložil kolejový závěrník „na/z koleje č. 402“ na skupinu „B“ (dopravní koleje č. 220 až 230). Poté výpravčí St. 9 pokračoval v přípravě vlakové cesty udělením pokynu souvisejícího s postavením první části vlakové cesty (od cestového návěstidla Sc402 po výhybky č. 307), jež spočíval v příkazu k přípravě vlakové cesty, kdy signalistovi St. 9 nařídil postavení vlakové cesty pro vlak Pn 61121 ze staniční koleje č. 402 na staniční kolej č. 228. Signalista St. 9 příkaz výpravčímu St. 9 zopakoval a předmětnou vlakovou cestu normální obsluhou SZZ, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, postavil.

Pro odjezd vlaku Rn 50238 do žst. Věžky výpravčí St. 9 přípravu vlakové cesty ze staniční koleje č. 104 neprovedl, tzn. nenařídil zastavení rušícího posunu, zjištění volnosti vlakové cesty a postavení vlakové cesty.

Jízda vlaků Pn 61121 a Rn 50238 byla v žst. Přerov odborně způsobilými osobami řízena a organizována v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy způsobem, který ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb. zajišťoval provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.

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

Rozbor dat zaznamenaných a archivovaných univerzálním digitálním záznamovým zařízením ReDat 2 (typ 110-2A000X0X), umístěným v dopravní kanceláři žst. Přerov, viz dokument „Rozbor záznamu ze zařízení ReDat v ŽST Přerov“, č. j.: 1-2247/2009/DI, ze dne 18. 11. 2009, obsahuje pouze výměnu informací mezi výpravčími žst. Přerov osobní nádraží, výpravčím St. 9 a operátorem železniční dopravy žst. Přerov osobní nádraží (dále jen OŽD) o dopravní situaci po vzniku MU, včetně registrace neuskutečněných spojení prostřednictvím TRS se strojvedoucími vlaků Pn 61121 a Rn 50238.

Čas záznamového zařízení ReDat 2 (typ 110-2A000X0X), umístěného v dopravní kanceláři žst. Přerov, se proti skutečnému času rozchází o + 6 minut 17 sekund.

Čas záznamu po korekci času:	Spojení výpravčí žst.:	Obsah záznamu:
22:28:13	St. 12 výpravčí	„ <b>Ano?</b> “
	OŽD	„ <b>Čtyřicet dva šedesát čtyři z hlavního dvacet dva třicet dva.</b> “
	St. 9 výpravčí	„ <b>Čtyřicet dva šedesát čtyři ve třicet dva. Dobrá.</b> “
	St. 12 výpravčí	„ <b>Levé, rozumím.</b> “
22:29:01	Výpravčí dispozice	„ <b>Nula šedesát čtyři .....</b> “ dále nesrozumitelná komunikace mezi signalistou St. 2 a St. 3
	St. 2 signalista, St. 3 signalista	„ <b>Rozumím.</b> “
	Výpravčí dispozice	„ <b>Jo.</b> “
22:33:19	Výpravčí dispozice	„ <b>Třetí, druhý, takže je to vlak 50238 z Prosenic na 14. kolej?</b> “
	St. 2 signalista	„ <b>50238 na čtrnáctou. Dvojka rozumím.</b> “
	St. 3 signalista	„ <b>Na čtrnáctou kolej, rozumím.</b> “
	Výpravčí dispozice	„ <b>Jó, pak za osobním pojede na sto čtrnáctou. Á, tam na šestnácté zůstal vagon. Že? Dva nebo co na šestnácté.</b> “
	St. 2 signalista	„ <b>Jak to?</b> “
	Výpravčí dispozice	„ <b>No, né?</b> “
	St. 2 signalista	„ <b>A proč by tam měly zůstat?</b> “
	Výpravčí dispozice	„ <b>Já nevím.</b> “
	St. 2 signalista	„ <b>Však to došlo na čtyři dva šedesát dvojce, ty dva vagony. Né?</b> “

Čas záznamu po korekci času:	Spojení výpravčí žst.:	Obsah záznamu:
	Výpravčí dispozice	„Hmmmmm.“
22:34:26	St. 2 signalista	„Ti pražáci dojeli, by mě dojeli na tým rychlíku.“
	Výpravčí dispozice	„Jo, jo, jo. Dobrý. Tak dobře.“
	St. 2 signalista	Tak já si teda myslím, že tam nic nezůstalo.“
	Výpravčí dispozice	„Nezůstalo.“
	St. 2 signalista	„(vulgární výraz, po kterém oslovuje jménem výpravčího Přerov) neděs mě.“
	Výpravčí dispozice	„Nezůstalo, dobrý. Odjelo to všechno.“
		Následuje smích signalisty St. 3.
	St. 2 signalista	„Dobrý.“
	Výpravčí dispozice	„ <b>Z Prosenic na čtrnáctou kolej čtyři dva, čtyři dva padesát devítka.</b> “
	St. 2 signalista	„Tu zeberem ted'ka.“
	Výpravčí dispozice	„Takže možem na druhou?“
	St. 2 signalista	„ <b>Možeš, klidně.</b> “
	Výpravčí dispozice	„ <b>Možu, že jo? Tak čtyři dva padesát devět ze sto druhé na druhou kolej.</b> “
	St. 2 signalista	„ <b>Čtyři dva padesát devět ze sto druhé na druhou.</b> “
	St. 3 signalista	„ <b>Čtyři dva padesát devět ze sto druhé na druhou.</b> “
	Výpravčí dispozice	„Ta mašina je ....“
	St. 2 signalista	„Myslím malá dvojka.“
	Výpravčí dispozice	„To je naša mašina. Že? Jsem dobrý, to je naše. Dobrý. A to je asi, to je všechno. Jo.“
	St. 2 signalista	„Jo.“
	St. 9 výpravčí	„ <b>Levé.</b> “
	OŽD	„ <b>Je to vlak 61121 z Říkovic 22 hodin 35“</b> “
	St. 9 výpravčí	„ <b>62121 ze třicet pět.</b> “
	OŽD	„61121“
St. 9 výpravčí	„61?“	
OŽD	„61121.“	
St. 9 výpravčí	„ <b>61121 ze třicet pět. Dobře.</b> “	

Čas záznamu po korekci času:	Spojení výpravčí žst.:	Obsah záznamu:
22:39:29	OŽD	„Jo.“
	St. 9 výpravčí	„Devět.“
22:41:51	OŽD	„Jo, je to vlak 50238 z hlavního 22 hodin 42.“
	St. 9 výpravčí	„50238 ve 22. Kolik, 42?“
	OŽD	„42.“
	Výpravčí Dluhonice	„Dluhonice.“
	OŽD	„Vlak 4259 odjede 22:43.“
	Výpravčí Dluhonice	„Vlak 4259 odjede 22:43. Rozumím.“
22:43:27		Navazování spojení TRS, neúspěšné.
22:46:49	Výpravčí dispozice	„Ano?“
	St. 9 výpravčí	„Kluci!“
	Výpravčí dispozice	„No?.“
	St. 9 výpravčí	„Projel nám návštěvnicko tady“
	Výpravčí dispozice	„Kdo?“
	St. 9 výpravčí	„Ten, ten, ten, ten 50238“
	Výpravčí dispozice	„Projel návštěvnicko?“
	St. 9 výpravčí	„Projel návštěvnicko na Stůj. My jsme měli postavené, my jsme měli postavené na, na 28. kolej a on fiknul, stojí proti sobě nevím, jestli se srazili, nebo nesrazili, nevím?“
	Výpravčí dispozice	„Nevíš, jestli jsou v sobě? Dobrý, dobrý, dobrý. Jo volám Zdendu.“

Z výše uvedených verbálních hlášení zaznamenaných záznamovým zařízením ReDat 2 žst. Přerov vyplývá, že komunikace pro zabezpečení odjezdu vlaku Rn 50238 ze staniční koleje č. 104 do žst. Věžky nebyla mezi zúčastněnými zaměstnanci vedena.

Při dorozumívání mezi dispozičním výpravčím žst. Přerov, výpravčími St. 9 a St. 12, signalisty St. 2 a St. 3 a OŽD, nebylo, ve smyslu technologických postupů provozovatele dráhy obsažených v čl. 249 a čl. 471 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D 2, dodržováno předepsané slovní znění u předvídaných odjezdů a přípravách vlakových cest pro vlaky Os 4259, Os 4264, Rn 50238 a Pn 61121.

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

Ochrana a zabezpečení místa vzniku MU byla zajištěna ve spolupráci s PČR v souladu s § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb., a to pověřenými osobami provozovatele dráhy a dopravce.

### 3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlaku Pn 61121: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 16. 10. 2009, v 10:10 h, s plánovaným koncem směny ve 23:59 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 262/2006 Sb.).

Strojvedoucí vlaku Rn 50238: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 16. 10. 2009, v 17:30 h, s plánovaným koncem směny následující den v 07:55 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb.

Výpravčí St. 9: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 16. 10. 2009, v 17:50 h, s plánovaným koncem směny následující den v 06:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb.

Signalista St. 9: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 16. 10. 2009, v 17:50 h, s plánovaným koncem směny následující den v 06:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb.

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

V době vzniku předmětné MU měli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provádějící činnosti při provozování dráhy a drážní dopravy platný posudek o zdravotní způsobilosti. Písemné záznamy jsou součástí spisu MU.

Zdravotní stav a osobní situace, které by měly vliv na MU, včetně fyzického a psychického stresu osob zúčastněných na MU, nebyly zjištěny.

Orientační dechové zkoušky na požití alkoholu u osob zúčastněných na MU provedla PČR na místě vzniku MU s následujícími výsledky u:

- strojvedoucího vlaku Pn 61121, s výsledkem „negativní“;
- strojvedoucího vlaku Rn 50238, s výsledkem „negativní“;
- výpravčího St. 9 žst. Přerov, s výsledkem „negativní“;
- signalisty St. 9 žst. Přerov, s výsledkem „negativní“.

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

Strojvedoucí vlaku Pn 61121 pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště strojvedoucího II HDV č. 110.003-1, předního ve směru jízdy.

Strojvedoucí vlaku Rn 50238 pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště strojvedoucího II HDV č. 363.010-0, předního ve směru jízdy.

Stanoviště strojvedoucího HDV řady 110 a 363 jsou ergonomicky uspořádána tak, že strojvedoucí má nerušený výhled nejen na ovládací, kontrolní a signalizační prvky a zařízení umístěné na ovládacím pultu strojvedoucího, ale také před HDV a šikmo do stran HDV.

Šetřením nebyly zjištěny žádné okolnosti, jež by zúčastněným strojvedoucím kladly překážky ve výhledu před HDV a přehledu o poloze a stavu ovládacích kontrolních a signalizačních prvků a zařízení umístěných na stanovištích strojvedoucího.

### 3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru

Drážní inspekce za období od 01. 01. 2009 do doby vzniku předmětné MU eviduje 3 MU dopravce ČDC, jejichž příčinou vzniku byla nedovolená jízda za odjezdové, resp. cestové, návěstidlo s návěstí „Stůj“ bez následků:

Poř. č.	Datum, čas vzniku MU	Místo / Vlak	Přenos informace o návěsti hlavního návěstidla na vedoucí DV	Viditelnost návěsti hl. návěstidla z vedoucího DV
1.	13. 03. 2009 05:03 h	žst. <u>Nová Ves u Českých Budějovic</u> , odjezdové návěstidlo S3, vlak Pn 68819	ANO	ANO
2.	02. 06. 2009 12:59 h	žst. <u>Jistebník</u> , odjezdové návěstidlo L1, vlak Pn 60304	ANO	ANO

## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Ke vzniku MU došlo ve 22:46 h dne 16. 10. 2009 na dráze železniční, kategorie celostátní, Přerov – Břeclav, v žst. Přerov v obvodu přednádraží, na staniční koleji č. 402A, v km 181,338<sub>4</sub>. Celostátní dráha Přerov – Břeclav je dvojkolejná, elektrifikovaná, v úseku mezi žst. Přerov a žst. Nedakonice napájena stejnosměrným napětím 3 kV, v úseku mezi žst. Nedakonice a žst. Břeclav napájena střídavým napětím 25 kV 50 Hz.

Ve 22:30 h ohlásil dispoziční výpravčí žst. Přerov prostřednictvím místního telefonního spojení výpravčímu St. 9 předvídaný odjezd vlaku Pn 61121 (Otrokovice – Přerov přednádraží), jedoucího po 2. traťové koleji ze směru od žst. Říkovice, s informací, že vlak Pn 61121 v žst. Říkovice projede ve 22:35 h. Následně ohlásil dispoziční výpravčí žst. Přerov prostřednictvím místního telefonního spojení výpravčímu St. 9 předvídaný odjezd vlaku Rn 50238 (Ostrava-Kunčice – Přerov – Brno – Ždírec nad Doubravou) s informací, že vlak Rn 50238 odjede z osobního nádraží žst. Přerov na staniční kolej č. 104 ve 22:42 h. Přípravu vlakové cesty pro vlak Rn 50238 ze staniční koleje č. 14 osobního nádraží na staniční kolej č. 104 v obvodu přednádraží nařídil dispoziční výpravčí žst. Přerov signalistům St. 2 a St. 3, kteří obvyklou obsluhou SZZ a v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy provedli přípravu vlakové cesty. Vlaková cesta byla postavena signalistou St. 3. Jízda vlaku Rn 50238 byla ze staniční koleje č. 14 na staniční kolej č. 104 dovolena návěstí cestového návěstidla Lc14 „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“. Tato návěst strojevodoucímu vlaku Rn 50238 přikazovala jet v obvodu výhybek přilehlých k hlavnímu návěstidlu rychlostí nejvýše 40 km.h<sup>-1</sup>. Dále tato návěst předvěstila návěst „Stůj“ na následujícím hlavním návěstidle. Následujícím hlavním návěstidlem bylo odjezdové návěstidlo L104.

Po obdržení předvídaných odjezdů vlaků Pn 61121 a Rn 50238 se výpravčí St. 9, v návaznosti na momentální dopravní situaci v přiděleném obvodu, dohodl s výpravčím St. 4 na vjezdové koleji č. 228 obvodu přednádraží pro vlak Pn 61121 přijíždějící po 2. traťové koleji od žst. Říkovice.

Ve 22:45 h dostal výpravčí St. 9 v rámci přípravy vlakové cesty pro vlak Pn 61121 od výpravčího St. 4 a St. Filiálka hlášení o volnosti vlakové cesty na staniční kolej č. 228. Po výše uvedených dopravních úkonech výpravčí St. 9 provedl obvyklou obsluhou SZZ TEST, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, postavení druhé části vlakové cesty (od výhybky č. 307 na skupinu kolejí č. 220 až 230) pro vlak Pn 61121 tím, že obsloužil směrové tlačítko „Vjezd“ a následně přeložil kolejový závěrník „na/z koleje č. 402“ na skupinu „B“ (dopravní koleje č. 220 až 230). Poté výpravčí St. 9 pokračoval v přípravě vlakové cesty udělením pokynu souvisejícího s postavením první části vlakové cesty (od cestového návěstidla Sc402 po výh. č. 307), jež spočíval v příkazu k přípravě vlakové cesty, kterým signalistovi St. 9 nařídil postavení vlakové cesty pro vlak Pn 61121 ze staniční koleje č. 402 na staniční kolej č. 228. Signalista St. 9 příkaz výpravčímu St. 9 zopakoval a požadovanou vlakovou cestu obvyklou obsluhou SZZ, v souladu s technologickými postupy provozovatele dráhy, postavil.

Pro odjezd vlaku Rn 50238 do žst. Věžky výpravčí St. 9 přípravu vlakové cesty ze staniční koleje č. 104 neprovedl. Odjezdové návěstidlo L104, situované v km 181,638 vpravo od staniční koleje č. 104, nadále návěstilo návěst „Stůj“. Strojvedoucí vlaku Rn 50238 však po vjetí s vlakem na staniční kolej č. 104 pohledem na odjezdové návěstidlo nabyl dojmu, že odjezdové návěstidlo návěstí návěst „Výstraha“. Návěst „Výstraha“ odjezdovým návěstidlem L104 návěstěna být nemohla, neboť SZZ St. 9 žst. Přerov to svými závislostmi neumožňuje. Strojvedoucí vlaku Rn 50238 po celou dobu další jízdy po staniční koleji č. 104 návěstnímu znaku odjezdového návěstidla L104 pozornost nevěnoval. Protože HDV strojvedoucí řídil v režimu ARR, po minutí rychlostníku N s návěstí „Traťová rychlost 90 km.h<sup>-1</sup>“ předvolil rychlost cca 55 km.h<sup>-1</sup>. Po ujetí stanovené vzdálenosti od úrovně rychlostníku, rovnající se strojvedoucím na počítadle náprav navolené délce vlaku, zvýšilo HDV tah. Vlak začal zrychlovat na hodnotu předvolené rychlosti. Návěst „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 strojvedoucí neregistroval, ani na ni nikterak nereagoval.

Mezitím vlak Pn 61121 zastavil na staniční koleji č. 402, před úrovní cestového návěstidla Sc402, které návěstilo návěst „Stůj“. Po změně návěstního znaku na návěst „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“, návěstěnou cestovým návěstidlem Sc402, strojvedoucí uvedl vlak 61121 do pohybu. Následně zjistil, že do jeho vlakové cesty vjíždí ze staniční koleje č. 104 protijedoucí vlak. Na vzniklou situaci strojvedoucí vlaku Pn 61121 reagoval zavedením rychločinného brzdění. Vlak zastavil na staniční koleji č. 402A v km 181,338<sub>4</sub>, před námezníkem výhybky č. 319. Nastalou situaci si uvědomil i strojvedoucí protijedoucího vlaku Rn 50238. Ten v průběhu nedovolené jízdy za úrovní odjezdového návěstidla L104, za výhybkami č. 313 a č. 314, které byly jízdou vlaku Rn 50238 násilně přestaveny do přímého směru, při pohledu na polohu výhybky č. 315 zjistil postavení vlakové cesty do Říkovic místo do Věžek. Při pohledu na další výhybky č. 317 a č. 319 zjistil, že pokračování vlakové cesty je obsazeno jiným vlakem. Proto ihned zavedl rychločinné brzdění, vypnul hlavní vypínač a ukryl se ve strojovně HDV. Přes výše uvedená opatření došlo na staniční koleji č. 402A, v km 181,338<sub>4</sub>, k čelní srážce předmětných vlaků.

Dynamikou nehodového děje byl stojící a průběžnou samočinnou tlakovou brzdou zabrzděný vlak Pn 61121, vlakem Rn 50238, posunut o 52,1 m vzad. Následkem srážky byla poškozena čela HDV č. 110.003-1 a 363.010-0. Dále byla poškozena 3 TDV řady Sgnss vlaku Rn 50238. Z toho jedno TDV vykolejilo jedním podvozkem. Lehkou újmou na zdraví utrpěl 1 zaměstnanec dopravce, a to strojvedoucí vlaku Pn 61121. K ekologické havárii nedošlo.

## 4.2 Rozbor

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

Provozovatel dráhy SŽDC, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb., zajistil, aby osoby zajišťující provozování dráhy byly zdravotně a odborně způsobilé, viz dokumenty o zdravotní a odborné způsobilosti k práci, které jsou součástí spisu MU.



Viditelnost návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 žst. Přerov byla, v souladu s § 7 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb., ze stojícího vedoucího drážního vozidla řady 363 větší než minimální vzdálenost 100 m a z vedoucího drážního vozidla řady 363 jedoucího nejvyšší dovolenou rychlostí, větší než minimální doba viditelnosti 12 s, viz „Z Á P I S o provedení ověřovacího pokusu“ č. j.: 1- 134/2009/DI-1, ze dne 03. 11. 2009, který je součástí spisu MU.

Při obsluze dráhy a řízení drážní dopravy bylo dopravními zaměstnanci před vznikem MU využito závislostí, vyplývajících z činnosti provozovaného SZZ, kdy zúčastnění dopravní zaměstnanci před očekávanou jízdou vlaků Rn 50238 a Pn 61121 učinili opatření pro zachování pravidelnosti a bezpečnosti dopravy a následně provedli dopravní úkony zabezpečující jízdy předmětných vlaků, v souladu s § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb.

Provozovatel dráhy jízdu vlaku Pn 61121 ze staniční koleje č. 402 na staniční kolej č. 228 žst. Přerov, obvod přednádraží, dovolil v souladu s § 15 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. V souladu s § 15 odst. 1 vyhlášky č. 173/1995 Sb. odjezd vlaku Rn 50238 ze staniční koleje č. 104 žst. Přerov, obvod přednádraží, do žst. Věžky nedovolil.

**Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., čl. 249 a čl. 471 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že při dorozumívání mezi dispozičním výpravčím žst. Přerov a výpravčími St. 9 a St. 12, signalisty St. 2 a St. 3 a OŽD nebylo dodržováno předepsané slovní znění u předvídaných odjezdů a přípravách vlakových cest pro vlaky Os 4259, Os 4264, Rn 50238 a Pn 61121.**

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné MU.

SZZ žst. Přerov v souladu s určenými provozními podmínkami, ve smyslu § 23 odst. 1 písm. a) a písm. b) vyhlášky č. 177/1995 Sb., zajišťovalo svojí funkcí bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy, tj. návěstí zakazující jízdu na odjezdovém návěstidle L104 nedovolilo jízdu vlaku Rn 50238, neboť v opačném směru byla povolující návěstí „Rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a výstraha“ cestového návěstidla Sc402 dovolena jízda vlaku Pn 61121. **SZZ jízdu vlaku Rn 50238 za odjezdové návěstidlo L104 zakazovalo, ale v souladu s platnými právními předpisy, provozními podmínkami, pro které je určeno, žádnými technickými prostředky zabezpečení nedovolené jízdě vlaku Rn 50238 za odjezdové návěstidlo L104 nezabraňovalo.** Pokyn provozovatele dráhy, daný návěstí „Stůj“ odjezdového návěstidla žst. Přerov L104, byl jednoznačný a srozumitelný. Převzetí a splnění tohoto pokynu bylo zajištěno pouze pozorováním tratě a návěstí a jednáním podle zjištěných skutečností lidským činitelem, strojvedoucím vlaku Rn 50238, který však chyboval a pokynem provozovatele dráhy se neřídil. Strojvedoucí v průběhu jízdy k odjezdovému návěstidlu L104 mobilní část VZ HDV č. 363.010-0 obsluhoval pravidelně tlačítkem bdělosti. **Mobilní část VZ HDV vlaku Rn 50238 při pravidelné obsluze tlačítkem bdělosti strojvedoucím, v souladu s platnými právními předpisy a určenými provozními podmínkami, žádnými technickými prostředky zabezpečení v nedovolené jízdě vlaku Rn 50238 za odjezdové návěstidlo L104 nezabraňovalo.**

Aktivní zásah do řízení vlaku v případě selhání nebo omylu strojvedoucího je jednou z funkcionalit evropského vlakového zabezpečovače „European Train Control System“ (dále jen ETCS). Ten není v České republice zatím schválen, nachází se ve fázi příprav a ověřování.

Dopravce ČDC, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. f) zákona č. 266/1994 Sb., zajistil, aby osoby zajišťující drážní dopravu byly zdravotně a odborně způsobilé, viz dokumenty o zdravotní a odborné způsobilosti k práci, které jsou součástí spisu MU.

Všechna na MU zúčastněná drážní vozidla byla dopravcem ČDC, ve smyslu § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., použita v technickém stavu, který odpovídal schválené způsobilosti, viz body 2.2.2 a 3.4.4.

HDV č. 363.010-0 bylo v době vzniku MU, v souladu s odst. 5, části II, Přílohy č. 3 k vyhlášce č. 173/1995 Sb., vybaveno záznamovým zařízením Tramex, typ RJE 150.C, s elektronickým záznamem dat, ev. č. 8097, s rozsahem rychlosti 0 – 190 km.h<sup>-1</sup>. Ze zaznamenaných dat vyplývá:

- ve 22:41:52 h vlak Rn 50238 zastavil v žst. Přerov před cestovým návěstidlem Lc14;
- ve 22:42:22 h strojvedoucím navolen režim řízení ARR;
- ve 22:43:11 h rozjezd vlaku na staniční koleji č. 14 žst. Přerov;
- ve 22:44:17 h na dráze 352 m plynulým rozjezdem dosažena rychlost 32 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:44:35 h, rychlostí 32 km.h<sup>-1</sup>, HDV na staniční koleji č. 104 projíždí začátkem nepřerušované viditelnosti návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104;
- ve 22:44:58 h byla pozvolným nárůstem rychlosti dosažena rychlost 34 km.h<sup>-1</sup>, 928 m před koncem záznamu elektronického rychloměru, tj. 629 m před úrovní odjezdového návěstidla L104, je registrován začátek dalšího strmějšího nárůstu rychlosti (HDV řízené v režimu ARR zvýšilo tah po ujetí stanovené vzdálenosti od úrovně rychlostníku, rovnající se strojvedoucím na počítadle náprav navolené délce vlaku);
- **ve 22:45:07 h, 835 m před místem konce záznamu elektronického rychloměru, tj. 536 m před úrovní odjezdového návěstidla L104, je registrováno dosažení rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup>. Rychlost jízdy vlaku nadále stoupá;**
- **ve 22:45:49 h vlak Rn 50238, při rychlosti 48 km.h<sup>-1</sup>, míjí odjezdové návěstidlo L104;**
- ve 22:46:06 h, 78 m před koncem záznamu, tj. 221 m za odjezdovým návěstidlem L104, je při rychlosti 48 km.h<sup>-1</sup> registrováno přestavení kontroléru brzdiče průběžné samočinné tlakové brzdy DAKO-OBE 1 do polohy rychlobrzda. Ve stejném čase je registrován počátek poklesu tlaku vzduchu v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy;
- ve 22:46:07 h, 65 m před koncem záznamu, při rychlosti 48 km.h<sup>-1</sup>, je registrováno naplnění brzdových válců HDV;
- ve 22:46:09 h, 38 m před koncem záznamu, při tlaku 3,6 bar v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy, je registrován pokles rychlosti na 47 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:46:09 h, při rychlosti 47 km.h<sup>-1</sup>, registrováno odvolení sběračů;
- ve 22:46:10 h, 25 m před koncem záznamu, při tlaku 3,4 bar vzduchu v hlavním v potrubí průběžné samočinné tlakové brzdy, je registrován pokles rychlosti na 46 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:46:11 h, 12 m před koncem záznamu, je registrován pokles rychlosti na 45 km.h<sup>-1</sup> a 43 km.h<sup>-1</sup>;
- ve 22:46:12 h, při rychlosti 42 km.h<sup>-1</sup>, je registrována srážka. Záznam je ukončen;
- **od km 182,174 po úroveň odjezdového návěstidla L104 je registrováno překročení nejvyšší dovolené rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup> až o 8 km.h<sup>-1</sup>;**
- mobilní část VZ byla v průběhu jízdy vlaku Rn 50238 zapnuta a po celou dobu jízdy strojvedoucím řádně obsluhována.

**Dopravce v návaznosti na ustanovení čl. 151 písm. a) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D1 a § 35 odst. 1 písm. i) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Rn 50238 při jízdě po staniční koleji č. 104 od km 182,174, po úroveň odjezdového návěstidla L104 s návěstí „Stůj“, situovaného v km 181,638, překročil na dráze 536 m nejvyšší dovolenou rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> až o 8 km.h<sup>-1</sup>.**

Počátek nepřerušované viditelnosti návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 v km 181,638 začíná v km 182,470, tj. **ve vzdálenosti 832 m před úrovní předmětného návěstidla**. Viditelnost návěsti „Stůj“ z jedoucího HDV řady 363 po staniční koleji č. 104 od km 182,470 **není** po úroveň

odjezdového návěstidla L104 přerušena pohyblivými či pevnými překážkami. Rozlišovací schopnost návěsti „Stůj“ není ovlivněna ostatními zdroji světla, kterými jsou osvětlovací rampy a lampy na stožárech umělého osvětlení kolejiště žst. Přerov.

**Dopravce v návaznosti na ustanovení § 35 odst. 1 písm. f) a m) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování drážní dopravy podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Rn 50238, při jízdě po staniční koleji č. 104 žst. Přerov, od km 182,470, tj. místa, odkud strojvedoucí mohl pohledem bezpečně zjistit, že odjezdové návěstidlo L104 návěští „Stůj“ odjezd vlaku nedovoluje, nejednal podle zjištěných skutečností. S vlakem Rn 50238 následně zvyšoval rychlost a před návěští „Stůj“ odjezdového návěstidla žst. Přerov L104 bezpečně nezastavil.**

Zjišťováním příčin a okolností vzniku MU bylo zjištěno pochybení lidského faktoru, strojvedoucího vlaku Rn 50238. Ověřením odborné a zdravotní způsobilosti nebyly zjištěny nedostatky, viz bod 3.6.2. **Lidská chyba se projevila přehlédnutím s chybným vyhodnocením situace**, kdy strojvedoucí pohledem na odjezdové návěstidlo, nacházející se u opačného konce staniční koleje, nabyl mylného dojmu, že odjezdové návěstidlo návěští návěst „Výstraha“. Tomuto návěstidlu dále již pozornost nevěnoval a soustředil se na sledování předvěstícího návěstidla pro elektrický provoz, které vzhledem ke znalosti tratě nebylo v daném místě pro strojvedoucího prioritní. Hlubším poznáním faktorů, působících na strojvedoucího nejen v průběhu směny, ale i před jejím začátkem, nebylo zjištěno nic, co by jeho chování negativně ovlivnilo, viz bod 3.1.1, 3.4.2 a 3.6.3.

## 4.3 Závěry

### 4.3.1 Bezprostřední příčiny mimořádné události, včetně faktorů, které k ní přispěly a které souvisely s jednáním zúčastněných osob nebo se stavem drážních vozidel nebo technických zařízení

Bezprostřední příčinou MU je nerespektování návěsti „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 žst. Přerov strojvedoucím vlaku Rn 50238 s následnou nedovolenou jízdou vlaku Rn 50238 do postavené vlakové cesty pro vlak Pn 61121.

Dopravce v návaznosti na ustanovení čl. 151 písm. a) vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D1 § 35 odst. 1 písm. f) a m) vyhlášky č. 173/1995 Sb., ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., **nezajistil provozování drážní dopravy** podle pravidel provozování drážní dopravy tím, že strojvedoucí vlaku Rn 50238, při jízdě po staniční koleji č. 104 žst. Přerov, od km 182,470, tj. místa, odkud strojvedoucí mohl pohledem bezpečně zjistit, že odjezdové návěstidlo L104 návěští „Stůj“ odjezd vlaku nedovoluje, nejednal podle zjištěných skutečností, nadále s vlakem Rn 50238 zvyšoval rychlost a před návěští „Stůj“ odjezdového návěstidla L104 žst. Přerov bezpečně nezastavil.

Faktor, který přispěl ke vzniku MU, je absence technických prostředků zabezpečení, které by zabránily nedovolené jízdě vlaku za hlavní návěstidlo, které jízdou vlaku nedovoluje.

SZZ v žst. Přerov v souladu s určenými provozními podmínkami a platnými právními předpisy zajišťovalo svojí funkcí bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a dále usnadňovalo řízení drážní dopravy a eliminovalo vliv omylu nebo selhání lidského činitele, výpravčího. SZZ jízdou vlaku Rn 50238 za odjezdové návěstidlo L104 zakazovalo, ale v souladu s platnými právními předpisy a provozními podmínkami, pro které je určeno, žádnými technickými prostředky zabezpečení nedovolené jízdě vlaku Rn 50238 za odjezdové návěstidlo L104 nezabraňovalo. Mobilní část VZ HDV vlaku Rn 50238 byla strojvedoucím tlačítkem bdělosti pravidelně obsluhována, a proto také v souladu s platnými právními předpisy a určenými provozními podmínkami žádnými technickými prostředky zabezpečení nedovolené jízdě vlaku Rn 50238 za odjezdové návěstidlo L104 nezabraňovalo.

### **4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou**

Zásadní příčiny MU související s kvalifikací, postupy a údržbou nebyly DI zjištěny.

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

Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti, nebyly DI zjištěny.

## **4.4 Doplnující zjištění**

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

Provozovatel dráhy v návaznosti na ustanovení § 2 odst. 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., čl. 249 a čl. 471 vnitřního předpisu SŽDC (ČD) D2, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení tím, že při dorozumívání mezi dispozičním výpravčím žst. Přerov a výpravčími St. 9 a St. 12, signalisty St. 2 a St. 3 a OŽD nebylo dodržováno předepsané slovní znění u předvídaných odjezdů a přípravách vlakových cest pro vlaky Os 4259, Os 4264, Rn 50238 a Pn 61121.

Vzhledem k příčinám a okolnostem vzniku MU nelze uvedené zjištění posuzovat v příčinné souvislosti se vznikem předmětné MU.

## **5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ**

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

Dopravcem ČDC byla přijata níže uvedená opatření k předcházení vzniku MU:

- opatření ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb. vůči strojvedoucímu vlaku Rn 50238;
- pozastavení odborné způsobilosti strojvedoucímu vlaku Rn 50238;
- seznámení příslušných zaměstnanců PJ Ostrava s průběhem, následky a příčinami této MU prostřednictvím Poučného listu ředitele PJ Ostrava;
- seznámení příslušných zaměstnanců Dopravního vzdělávacího institutu, a. s., Regionální centrum vzdělávání Ostrava, s průběhem, následky a příčinami této MU, za účelem začlenění informací o této MU do pravidelného školení strojvedoucích.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje provozovateli dráhy Správě železniční dopravní cesty, státní organizaci:

- urychlit práce na zavedení evropského vlakového zabezpečovače „European Train Control System“ (dále jen ETCS) do provozu, a to nejen na dráhách celostátních, tvořících konvenční systém Evropského železničního systému, ale i na ostatních dráhách celostátních a regionálních, viz „Vydání bezpečnostního doporučení“, č. j.: 6-538/2009/DI-1, ze dne 18. 03. 2010.
- na tratích, kde z dlouhodobého hlediska nebude ETCS zavedeno, instalovat technické zařízení pro nouzové zastavení vlaků, jejichž bezpečnost je ohrožena při nedovolené jízdě drážního vozidla za hlavní návěstidlo.

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad podle ustanovení § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, na základě výsledků zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, pro snížení pravděpodobnosti vzniku podobných mimořádných událostí, doporučuje dopravci ČD Cargo, a. s.:

- urychlit práce na zavedení a vybavení drážních vozidel mobilní částí ETCS tak, aby při uvedení systému na příslušné trati do provozu mohla provozovaná drážní vozidla plně využívat všech funkcionalit ETCS.

V souladu s ustanovením přílohy č. 7 k vyhlášce č. 376/2006 Sb., Drážní inspekce doporučuje Drážnímu úřadu přijetí vlastního opatření, směřujícího k zajištění realizace výše uvedeného bezpečnostního doporučení.

V Ostravě dne 18. 10. 2010

Vlastimil Pinkava, v. r.  
vrchní inspektor  
Územního inspektorátu Ostrava

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

## 7 PŘÍLOHY



Foto č. 1: Vykolejené TDV č. 31 54 457 5 471-8



Foto č. 2: HDV vlaku Rn 50238



Foto č. 3: HDV vlaku Pn 61121

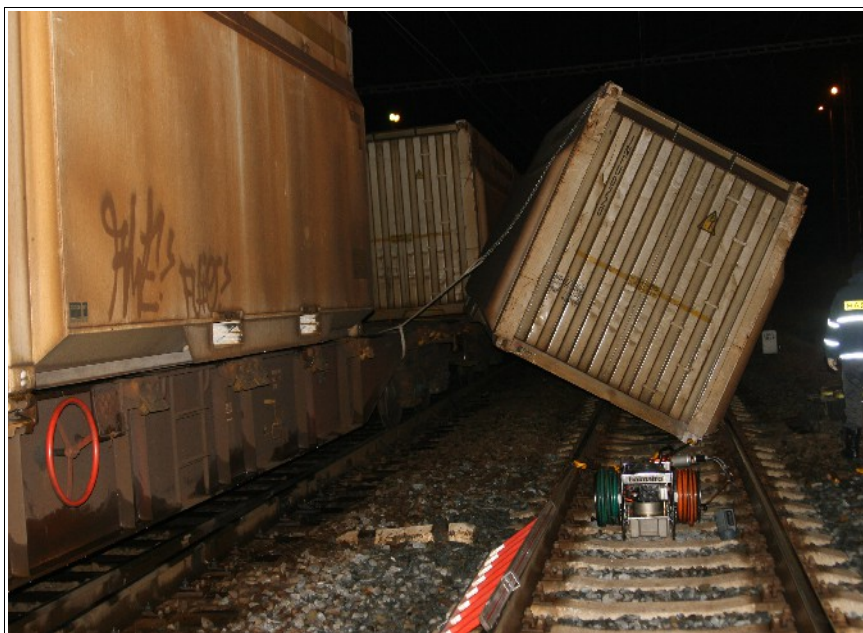


Foto č. 4: Spadlý kontejner z TDV č. 31 54 457 5 207-6