



**Česká republika**  
Czech Republic



**Drážní inspekce**  
The Rail Safety Inspection Office

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

Střetnutí vlaku Lv 73880 se stojícím a hořícím silničním motorovým  
vozidlem na železničním přejezdu v km 33,243 dráhy železniční,  
celostátní Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, v traťovém úseku  
Jablůnka – Valašské Meziříčí (trať 308)

Pondělí 7. května 2007

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

Level crossing accident of locomotive running solo and a burning lorry  
between Jablůnka and Valašské Meziříčí stations

Monday, 7 th May 2007

Č. j.: 6-032/2007/DI



## SUMMARY

- Date and time: 7<sup>th</sup> May 2007 00:11 (6<sup>th</sup> May 2007 22:11 GMT)
- Occurrence type: level crossing accident (collision of locomotive running solo (train No. 73880) with a lorry burning at level crossing)
- Type of train: locomotive running solo
- Location: active level crossing in km 33,243, between Jablůnka and Valašské Meziříčí stations
- Consequences: 0 fatalities, 0 injuries, total cost CZK 181 403,-
- Direct cause: third party (burning lorry at the level crossing)
- Underlying cause: inadequate procedure (procedure doesn't meet requirement of the legislation)
- Root cause: organisation of work – management of external communication
- Recommendation: 1) addressed to infrastructure manager České dráhy, a. s.:
- It is recommended to equip each level crossing with visible ID-table with unique level crossing ID-number and an emergency telephone number, in order to avoid misunderstandings when alerting emergency services or infrastructure manager in case of emergency.
  - It is recommended to modify radio communication system TRS in order to grant the highest priority to “overall stop” and “selective stop” commands and to grant whole-line validity to these commands transmitted by a station master.



## Obsah

<b>Summary .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Souhrn .....</b>	<b>8</b>
<b>2 Údaje týkající se mimořádné události .....</b>	<b>8</b>
2.1 Mimořádná událost .....	8
2.1.1 Datum, přesný čas a místo mimořádné události .....	8
2.1.2 Popis mimořádné události a místa nehody, včetně činnosti integrovaného záchranného systému a záchranné služby .....	9
2.1.3 Rozhodnutí zahájit zjišťování příčin a okolností vzniku, sestava týmu odborně způsobilých osob a způsob vedení zjišťování příčin a okolností vzniku .....	12
2.2 Okolnosti mimořádné události .....	13
2.2.1 Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, osoby ve smluvním poměru a další zúčastnění a svědci .....	13
2.2.2 Vlaky a jejich řazení, včetně registračních čísel jednotlivých drážních vozidel	13
2.2.3 Popis součástí dopravní cesty dráhy, zabezpečovacího systému (tj. zejména stav kolejí, výhybek, stavědel, návěstidel a vlakového zab. zařízení) .....	14
2.2.4 Použití komunikačních prostředků .....	15
2.2.5 Práce prováděné na místě mimořádné události a v její blízkosti .....	15
2.2.6 Aktivace plánu pro případ mimořádné události na dráze a sled událostí .....	16
2.2.7 Aktivace plánu integrovaného záchranného systému, policie a zdravotnické záchranné služby a sled událostí .....	16
2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody .....	16
2.3.1 U cestujících a třetích osob, zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním poměru .....	16
2.3.2 Na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku .....	17
2.3.3 Na drážních vozidlech, součástech dopravní cesty a na životním prostředí ....	17
2.4 Vnější okolnosti .....	17
2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje .....	17
<b>3 Záznam o podaných vysvětleních .....</b>	<b>17</b>
3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události .....	17
3.1.1 Zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, včetně osob ve smluvním	

poměru .....	17
3.1.2 Jiné osoby .....	21
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 .....	30
3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky .....	30
3.2.4 Rozhraní mezi různými zúčastněnými subjekty a součástmi dopravní cesty ...	31
3.3 Právní a jiná úprava .....	31
3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy .....	31
3.3.2 Jiné předpisy, např. provozní řád, pracovní řád, předpisy pro údržbu, platné technické normy a další vnitřní předpisy .....	32
3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení .....	33
3.4.1 Systém řízení, signalizace a zabezpečení, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	33
3.4.2 Součásti dráhy .....	34
3.4.3 Komunikační prostředky .....	35
3.4.4 Drážní vozidla, včetně zařízení pro automatické zaznamenávání dat .....	35
3.5 Dokumentace o provozním systému .....	37
3.5.1 Opatření učiněná zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce, pokud jde o řízení, signalizaci a zabezpečení dopravy .....	37
3.5.2 Výměna verbálních hlášení v souvislosti s mimořádnou událostí včetně dokladů ze záznamového zařízení .....	38
3.5.3 Opatření přijatá k ochraně a zabezpečení místa mimořádné události .....	45
3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky .....	45
3.6.1 Pracovní doba zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce, kteří byli účastníky události .....	45
3.6.2 Zdravotní stav a osobní situace, které měly vliv na mimořádnou událost, včetně fyzického nebo psychického stresu .....	46
3.6.3 Uspořádání vybavení řídicího pracoviště nebo vozidla, která má vliv na jeho ovládání a užívání .....	46
3.7 Předchozí mimořádné události podobného charakteru .....	46
<b>4 Analýza a závěry .....</b>	<b>47</b>
4.1 Konečný popis mimořádné události .....	47
4.1.1 Konečný popis mimořádné události na základě zjištěných skutečností v bodě 3 .....	47

4.2 Rozbor .....	50
4.2.1 Zhodnocení zjištěných skutečností podle bodu 3 a uvedení závěrů o příčině mimořádné události a činnosti záchranných služeb .....	50
4.3 Závěry .....	58
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 .....	58
4.3.2 Zásadní příčiny související s kvalifikací, postupy a údržbou .....	59
4.3.3 Příčiny, které jsou způsobeny předpisovým rámcem a v používání systému zajišťování bezpečnosti .....	59
4.4 Doplnující zjištění .....	59
4.4.1 Nedostatky a opomenutí zjištěné během zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události, které však nejsou významné pro závěry o příčinách .....	59
<b>5 Přijatá opatření .....</b>	<b>60</b>
5.1 Seznam opatření, která byla v důsledku mimořádné události již učiněna nebo přijata .....	60
<b>6 Bezpečnostní doporučení .....</b>	<b>62</b>
<b>7 Přílohy .....</b>	<b>64</b>
Foto 1: Pohled na ŽP v km 33,243 a pozemní komunikaci I. třídy č. 57 vedoucí od Vsetína (obce Jablůnka) .....	64
Foto 2: Pohled na vzduchový panel HDV řady 163. Uzavírací kohout č. 976/5 (rubos/litina) se nachází v levé střední části snímku v uzavřené poloze .....	65

## 1 SOUHRN

Dne 07. 05. 2007, v 00:11:50 h, došlo ve smyslu § 49 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, k mimořádné události v drážní dopravě (dále jen MU), kdy se v místě úrovněvého křížení dvoukolejné dráhy železniční Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě (trať 308) s pozemní komunikací (dále jen železniční přejezd), v km 33,243, střetlo drážní vozidlo jedoucí jako vlak Lv 73880 se stojícím a hořícím silničním motorovým vozidlem – nákladním automobilem ZN. SCANIA R124LA4x2NA, RZ. 3T8 1485 (CZ).

Při MU k újmě na zdraví nedošlo.

Dvoukolejný železniční přejezd (dále jen ŽP) je z obou směrů označen svíslou silniční dopravní značkou „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ (A 32b) a zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) kategorie PZS 4Z, typ AŽD 71 se závorami.

Následkem střetnutí vznikla na hnacím drážním vozidle (dále jen HDV) řady 163.004-5 škoda ve výši 181.403,- Kč. Škoda na silničním motorovém vozidle – nákladním automobilu ZN. SCANIA R124LA4x2NA, RZ. 3T8 1485 (CZ) a infrastruktuře dráhy, t. j. ŽP, přejezdovém zabezpečovacím zařízení a trakčním vedení, vznikla následkem požáru silničního motorového vozidla, ne následkem střetnutí. Proto do výše škody související s předmětnou MU není zahrnuta.

Příčinou vzniku mimořádné události bylo nedovolené zastavení a stání silničního motorového vozidla na železničním přejezdu a nezastavení drážní dopravy v době jízdy drážního vozidla – vlaku Lv 73880.

Bezpečnostní doporučení bylo Drážní inspekcí vydáno provozovateli dráhy.

## 2 ÚDAJE TÝKAJÍCÍ SE MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI

### 2.1 Mimořádná událost

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

Ke vzniku MU došlo dne 07. 05. 2007, v 00:11:50 h, na dráze železniční, celostátní Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě (trať 308), elektrifikované stejnosměrným napětím 3 kV, ve 2. traťové koleji, na dvoukolejném ŽP v km 33,243, mezi dopravnami – železničními stanicemi (dále jen ŽST) Jablunka – Valašské Meziříčí, v katastru obce Bystřička. Prostor ŽP není osvětlen umělým osvětlením.



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

K MU došlo na ŽP v km 33,243, označeném z obou stran pozemní komunikace svislými dopravními značkami A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ a zabezpečeném přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) kategorie PZS 4Z, typu AŽD 71 se závorami.

Železniční přejezd je ve směru jízdy vlaku Lv 73880 situován v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm a sklonem  $-6,27$  ‰.

Železniční trať je ve směru jízdy vlaku od km 33,909 do km 33,821, t. j. od 666 m do 578 m od místa MU vedena v přímém směru, na spádu  $-3,04$  ‰, od km 33,821 do km 33,469, t. j. od 578 m do 229 m od místa MU, vedena v přímém směru, na spádu  $-2,38$  ‰. Od km 33,469 do km 33,373, t. j. od 229 do 130 m od místa MU, je trať v přechodnici k pravotočivému oblouku o poloměru  $R=350$  m a vzestupnici se součinitelem sklonu  $n=763$ , na spádu  $-2,38$  ‰. Od km 33,373 do km 33,268, t. j. od 130 m do 25 m od místa MU je trať vedena v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm a ve spádu  $-2,38$  ‰. Od km 33,268 do km 33,243, t. j. od 25 m do 0 m od místa MU trať pokračuje v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm a sklonem  $-6,27$  ‰.

Traťová rychlost v daném úseku je  $80 \text{ km.h}^{-1}$ .

Traťový úsek ŽST Jablunka – ŽST Valašské Meziříčí je pokryt „Vf“ signálem traťového rádiového systému TRS (dále jen TRS) ostrůvkového systému. Základnová rádiová stanice umístěná v ŽST Jablunka pracuje na „Vf“ signálu 468,200 MHz, základnová rádiová stanice umístěná v ŽST Valašské Meziříčí pracuje na „Vf“ signálu 468,150 MHz. Bezprostřední okolí ŽP v km 33,243 je pokryto signálem obou přilehlých základnových rádiových stanic.

Dne 06. 05. 2007 v 23:47:30 h odjel z ŽST Horní Lideč vlak Lv 73880. Vlak byl výchozí, cílovou stanicí byla ŽST Valašské Meziříčí. Vlak Lv 73880 byl tvořen samostatným HDV řady 163.004-5, jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího č. I. Po celou dobu jízdy vlaku byl osobou řídící drážní vozidlo (dále jen strojvedoucí) přepínačem S111 navolen režim řízení „A“, t. j. HDV bylo řízeno v režimu „Automatické regulace rychlosti“ (dále jen ARR). V traťovém úseku ŽST Jablunka – ŽST Valašské Meziříčí byl strojvedoucí vzhledem ke sklonovým poměrům (rozhodný spád/třída sklonu 7/II) přepínačem režimu jízdy S159 navolen režim „Jízda“, t. j. přepínač S159 byl v poloze „J“. HDV byla udržována konstantní rychlost  $78 \text{ km.h}^{-1}$ .

Po průjezdu vlaku Lv 73880 ŽST Jablunka byl strojvedoucí v době od 00:10:17 h do 00:10:43 h, pomocí traťového rádiového systému (dále jen TRS) dotázán osobou řídící drážní dopravu (dále jen výpravčí) ŽST Jablunka, zda u ŽP k Jablunce něco hoří. Protože se strojvedoucí domníval, že byl dotázán na ŽP v km 37,308 nacházející se na valašskomeziříčském zhlaví ŽST Jablunka, který již minul, odpověděl, že si ničeho nevšiml a pokračoval v další jízdě se zvýšenou pozorností na trať a její okolí. V průběhu hovoru bylo vypnuto napětí v trakčním vedení. Následkem ztráty napětí v trakčním vedení v 00:10:37 h vypnul hlavní vypínač HDV 163.004-5. Strojvedoucí ztrátu trolejového napětí ani výpadek hlavního vypínače, včetně následné jízdy výběhem nezaregistroval. V další jízdě pokračoval bez jakékoli korekce rychlosti, která následkem jízdy výběhem pozvolna klesala.

Ve vzdálenosti cca 530 m před ŽP v km 33,243, který strojvedoucí z důvodu směrových poměrů na trati ještě neviděl, zaregistroval výstražná světla modré barvy vozidel s právem přednosti v jízdě. Proto ihned v 00:11:29 h přestavil kontrolér brzdiče průběžné samočinné brzdy OBE 1 do polohy „Brzda“ a vzápětí v 00:11:31 h zavedl rychločinné brzdění. V průběhu brzdění strojvedoucí zaregistroval i návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, dávanou kroužením bílým světlem některou ze zasahujících osob na místě požáru. Taktéž zahlédl na ŽP v km 33,243 stojící a hořící silniční motorové vozidlo, nacházející se v průjezdném průřezu jím poježděné 2. traťové koleje. Následoval náraz HDV do levé zadní části stojícího a hořícího silničního motorového vozidla. Následnou dynamikou nehodového děje bylo silniční motorové vozidlo odhozeno vlevo do traťové koleje č. 1, kde zůstalo stále hořící stát čelem proti směru jízdy vlaku Lv 73880. HDV zastavilo v 00:12:12 h, v km 33,080, t. j. 163 m za místem střetnutí.

Vzniku předmětné MU předcházelo oznámení řidiče silničního motorového vozidla (dále jen řidič) o požáru vozidla a jeho stání na ŽP „u“ obce Jablůnka, na tísňovou linku 112 telefonního centra tísňového volání (dále jen TCTV 112) při Krajském operačním a informačním středisku (dále jen KOPIS) Zlín. Informace byla ihned v 00:00:02 h dne 07.05.2007 zpracována a ve formě datové věty předána Operačnímu středisku Policie České republiky (dále jen PČR) Vsetín.

Operační středisko PČR Vsetín po obdržení datové věty nejprve organizovalo ověření informace. Ta byla policejní hlídkou potvrzena a bylo specifikováno místo požáru na ŽP na Bystřičce. Hovor mezi Policejní hlídkou a Operačním střediskem PČR Vsetín byl ukončen v 00:07:51 h. Protože Operační středisko nemělo k dispozici platný telefonní seznam kontaktních míst provozovatele dráhy, pro ohlášení mimořádných událostí, kontaktovalo kancelář „Informace Českých drah“ v ŽST Valašské Meziříčí, která však není v noční době obsazena. Hovor byl proto automaticky přesměrován na „osobní pokladnu“, kde Operační středisko PČR Vsetín získalo informaci o telefonním čísle na výpravčího. V 00:10:40 h byl zahájen hovor mezi Operačním střediskem PČR Vsetín a dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí, kterým byl výpravčí informován o hořícím kamionu na ŽP na Bystřičce. Současně byl požádán o zastavení provozu. Hovor byl ukončen v 00:11:27 h. V 00:12:04 h byl dispozičním výpravčím prostřednictvím TRS vyslán příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ pro zastavení vlaku Lv 73880. V té době již vlak Lv 73880 zastavoval po střetnutí se silničním motorovým vozidlem. Příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ vozidlovou radiostanicí HDV nebyl přijat (záznamové zařízení HDV 163.004-5 nezaznamenalo zaúčinkování systému samočinného zastavení vlaku). Důvodem nepřijetí příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ byl započatý hovor mezi výpravčí ŽST Jablůnka a strojvedoucím vlaku Lv 73880, t. j. vozidlová radiová stanice HDV 163.004-5 byla ve spojení se základnovou radiovou stanicí umístěnou ve vedlejší ŽST.

V době vyslání datové věty z KOPIS Zlín Operačnímu středisku PČR Vsetín, byl KOPIS Zlín organizován výjezd jednotky Hasičského záchranného sboru (dále jen HZS) Zlínského kraje. Na místo požáru silničního motorového vozidla stojícího na ŽP v km 33,243 dorazilo jako první v cca 00:07 h zásahové vozidlo JEEP, HZS Vsetín.

V 00:02:29 h KOPIS Zlín telefonicky informoval Ohlašovnu požárů Operačního a informačního střediska jednotky požární ochrany Hasičské záchranné služby Českých drah, a. s. (dále jen OIS JPO HZS ČD) Přerov o požáru silničního motorového vozidla na ŽP „v Jablůnce“. V průběhu hovoru KOPIS Zlín upřesnil místo požáru na Bystřičku a **požádal o uzavření tratě v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín**. Výjezd JPO HZS ČD

nebyl i přes předpokládaný zásah pod trakčním vedením KOPIS Zlín požadován. Hovor byl ukončen v 00:04:06 h. Výjezd JPO HZS ČD byl organizován až v 00:32 h, s časem výjezdu 00:33 h.

Požadavek na zastavení drážní dopravy v úseku Vsetín – Valašské Meziříčí však zaměstnancem na pracovišti Ohlašovny požárů OIS JPO HZS ČD Přerov osobám řídícím drážní dopravu, t. j. vedoucímu nebo provoznímu dispečerovi Regionálního centra řízení provozu Ostrava a výpravčím přílehlých ŽST **předán nebyl**.

V 00:05:48 h Ohlašovna požárů OIS JPO HZS ČD Přerov informovala řídící stanoviště na pracovišti č. 1 Elektrodispečinku Přerov, Českých drah, a. s., Správy dopravní cesty (dále jen SDC) Olomouc, Správa energetiky a elektrotechniky (dále jen SEE) Olomouc, o požáru automobilu na ŽP, na trati Vsetín – Valašské Meziříčí „u“ Jablůnky a bylo požadováno vypnutí napětí v trakčním vedení. Místo požáru nebylo blíže konkretizováno. Hovor byl ukončen v 00:06:26 h.

V 00:07:53 h se samostatný elektrodispečer č. 2, Elektrodispečinku Přerov, obsluhující zařízení trakčního vedení v úseku Vsetín – Valašské Meziříčí, telefonicky spojil s Ohlašovnou požárů OIS JPO HZS ČD Přerov a ověřoval si informace. V průběhu hovoru byl informován o požáru automobilu na ŽP mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím, **někde u** Jablůnky a požadavku „...**potřebují vypnout proud bleskově**.“ Hovor byl ukončen v 00:08:25 h. Ani po tomto požadavku na vypnutí napětí v trakčním vedení nebylo napětí v trakčním vedení vypnuto.

V 00:08:53 h se samostatný elektrodispečer č. 2, Elektrodispečinku Přerov, telefonicky dotázal dispozičního výpravčího ŽST Valašské Meziříčí na požár někde u Jablůnky. Výpravčí ŽST Valašské Meziříčí v té době o zdroji ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy nevěděl. V 00:09:17 h se telefonicky dotázal na požár výpravčího vedlejší ŽST Jablůnka. Protože ani výpravčí v ŽST Jablůnka neměla žádné informace a v 00:08:31 h ŽST Jablůnka projel směrem do Valašského Meziříčí vlak Lv 73880, výpravčí se dohodli, že výpravčí ŽST Jablůnka se pomocí TRS dotáže strojvedoucího, zda on něco nezahlédl. Hovor mezi výpravčími byl ukončen v 00:10:13 h. Poté pokračoval hovor mezi samostatným elektrodispečerem č. 2, Elektrodispečinku Přerov a dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí, kterým byl konkretizován další postup a úsek vypnutí napětí v trakčním vedení.

V době „zjišťovací“ komunikace mezi samostatným elektrodispečerem č. 2 a dispozičním výpravčím (operátorkou) ŽST Valašské Meziříčí, v 00:09:14 h KOPIS Zlín znovu telefonicky kontaktoval Ohlašovnu požárů OIS JPO HZS ČD Přerov a dotazoval se na situaci a urgoval zastavení drážní dopravy. Protože hasič-spojař sloužící na Ohlašovně požárů OIS JPO HZS ČD Přerov neměl požadované informace, KOPIS Zlín požádal o sdělení telefonních čísel přímo do ŽST. KOPIS obdržel telefonní číslo do ŽST Valašské Meziříčí 972 774 490 a do ŽST Vsetín 972 775 490. Obě telefonní čísla však nebyla na pracoviště osoby řídící drážní dopravu nebo na osobu na řízení drážní dopravy se podílející, ale do kanceláří přednostů stanic, kteří pracují na denní směny.

V 00:10:29 h započal samostatný elektrodispečer č. 2, Elektrodispečinku Přerov, s úkony pro vypnutí napětí v trakčním vedení v obou trať. kolejích úseku Vsetín – Valašské Meziříčí.

V té době, t. j. od 00:10:17 h do 00:10:43 h, se výpravčí ŽST Jablůnka, pomocí TRS dotázala strojvedoucího vlaku Lv 73880, zda u ŽP k Jablůnce něco hoří. Strojvedoucí (viz

výše) odpověděl, že si ničeho nevšiml. V průběhu hovoru bylo vypnuto napětí v trakčním vedení 2. traťové koleje mezi ŽST Jablunka – ŽST Valašské Meziříčí.

V následném telefonickém hovoru mezi dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí a výpravčí ŽST Jablunka, započatém 00:10:43 h, byl dispoziční výpravčí informován, že strojvedoucí vlaku Lv 73880 si ničeho nevšiml. Dispoziční výpravčí v té době vedl hovor i s Operačním střediskem PČR Vsetín, kterým byl informován o zdroji ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy - hořícím silničním motorovým vozidlem stojícím na ŽP na Bystřičce. Současně byl operačním střediskem PČR požádán o zastavení provozu. Dispoziční výpravčí ŽST Valašské Meziříčí proto výpravčí ŽST Jablunka oznámil místo zdroje ohrožení a vyzval jí k zastavení vlaku. Následně oznámil polohu zdroje ohrožení samostatnému elektrodispečerovi č. 2, Elektrodispečinku Přerov. Hovor dispozičního výpravčího ŽST Valašské Meziříčí s výpravčí ŽST Jablunka byl ukončen v 00:11:21 h. Paralelní hovor s Operačním střed. PČR Vsetín byl ukončen v 00:11:27 h.

Ke střetnutí na ŽP v km 33,243 došlo v 00:11:50 h.

V 00:12:04 h bylo dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí použito k zastavení vlaku Lv 73880 rádiové zařízení systému TRS zavedením rutinního příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ (viz výše).

V témže čase, v 00:12:04 h, se pomocí systému TRS opětovně spojila výpravčí ŽST Jablunka se strojvedoucím vlaku Lv 73880, který výpravčí ŽST Jablunka už jen ohlásil vzniku MU. Hovor byl ukončen v 00:12:19 h.

Hovor mezi dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí a samostatným elektrodispečerem 2, Elektrodispečinku Přerov, byl ukončen v 00:13:25 h.

### **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 Drážní inspekci (dále jen DI) na Centrální ohlašovací pracoviště Praha (dále jen COP) za provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy oznámen dne 07. 05. 2007 v 00:38 h v souladu s § 9 odst. 1 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.), pověřenou odborně způsobilou osobou (dále jen pověřená osoba), jako střetnutí na ŽP v km 33,243 mezi Jablunkou a Valašským Meziříčím v 0:12 h, vlak Lv 73880 s kamionem, bez újmy na zdraví osob. Zaměstnanec COP na základě ohlášených informací rozhodl o nezahájení zjišťování příčin a okolností vzniku MU na místě. V 00:40 h byl zaměstnanec COP dán souhlas se zahájením odklízovacích prací.

Následným zjišťováním příčin a okolností vzniku MU byl za DI pověřen Územní inspektorát Ostrava. Zjišťování příčin a okolností vzniku MU bylo ze strany DI prováděno v souladu s § 53b zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění (dále jen zákon č. 266/1994 Sb.) a § 11 a § 12 vyhlášky č. 376/2006 Sb. Jako externí konzultant při zjišťování příčin a okolností vzniku MU působila Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava.

## 2.2 Okolnosti mimořádné události

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

Zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce:

- strojvedoucí vlaku Lv 73880, zaměstnanec Českých drah, a. s., Depa kolejových vozidel (dále jen DKV) Ostrava, Provozní jednotka Valašské Meziříčí;
- dispoziční výpravčí ŽST Valašské Meziříčí, zaměstnanec Českých drah, a. s., Uzlové železniční stanice (dále jen UŽST) Valašské Meziříčí;
- výpravčí ŽST Jablunka, zaměstnanec Českých drah, a. s., UŽST Valašské Meziříčí;
- operátorka výpravčího ŽST Valašské Meziříčí, zaměstnanec Českých drah, a. s., UŽST Valašské Meziříčí;
- osobní pokladní ŽST Valašské Meziříčí, zaměstnanec Českých drah, a. s., UŽST Valašské Meziříčí;
- hasič-spojař sloužící na Ohlašovně požárů, zaměstnanec Českých drah, a. s., OIS JPO HZS ČD Přerov;
- samostatný elektrodispečer č. 1, zaměstnanec Českých drah, a. s., SDC Správy elektrotechniky a energetiky (dále jen SEE) Olomouc, Elektrodispečink Přerov;
- samostatný elektrodispečer č. 2, zaměstnanec Českých drah, a. s., SDC SEE Olomouc, Elektrodispečink Přerov;
- řidič silničního motorového vozidla ZN. SCANIA R124LA4x2NA, RZ. 3T8 1485 (CZ).

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

Vlak Lv 73880 byl tvořen jedním samostatným HDV řady 163.004-5. Vlastníkem a provozovatelem HDV jsou České dráhy, a. s. HDV je vedeno v evidenčním stavu DKV Ostrava.

Výchozí ŽST vlaku Lv 73880 byla ŽST Horní Lideč, kde HDV odstoupilo od vlaku Pn 48739. Cílovou stanicí byla ŽST Valašské Meziříčí. Vlak měl délku 16,80 m, 4 nápravy, hmotnost 84 tun. Vlak Lv 73880 – HDV 163.004-5 bylo brzděno I. způsobem brzdění, přestavný kohout rozvaděče DAKO-LTR 8 byl v poloze osobní „O“, uzavírací kohout č. 976/5 (rubos/litina) k přídavnému ventilu DAKO-LRV byl uzavřen, t. j. při úplném provozním nebo rychločinném zabrzdění bylo v brzdových válcích dosaženo pouze nízkého stupně tlaku 3,8 bar, na místo požadovaného vysokého stupně tlaku 6,5 bar. HDV 163.004-5 bylo vystrojeno brzdovými špalíky z šedé litiny.

HDV jelo vpřed stanovištěm strojvedoucího č. I - strojvedoucí pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště strojvedoucího č. I. Po celou dobu jízdy vlaku byl strojvedoucím přepínačem S111 navolen režim řízení „A“, t. j. HDV bylo řízeno v režimu ARR. V traťovém

úseku ŽST Jablunka – ŽST Valašské Meziříčí byl strojvedoucím vzhledem ke sklonovým poměrům (rozhodný spád/třída sklonu 7/II) přepínačem režimu jízdy S159 navolen režim „Jízda“, t. j. přepínač S159 byl v poloze „J“. Do doby výpadku napětí v trakčním vedení a následného vypnutí hlavního vypínače HDV, byla automatickým regulátorem rychlosti udržována konstantní rychlost, t. j. regulátor tahu opakovaně v krátkých intervalech zadával kladnou hodnotu poměrného tahu.

HDV 163.004-5 je vybaveno mobilní částí rádiového systému TRS – Lokomotivní soupravou VS47, v. č. 1201095, umožňující na tratích a ve stanicích vybavených systémem TRS rádiové spojení osoby řídící drážní dopravu se strojvedoucím. Souprava umožňuje duplexní spojení a simplexní spojení v místních sítích. HDV je vybaveno i funkčním adaptérem XX48 pro dálkové zastavení HDV, hrozí-li nebezpečí z prodlení, při bezprostředním ohrožení železničního provozu.

HDV 163.004-5 má platný Průkaz způsobilosti drážního vozidla, vydaný v souladu s § 43 zákona č. 266/1994 Sb., Drážním úřadem Praha, pod ev. č. PZ 3295/99-V.01, dne 29. 01. 1999. Poslední pravidelná technická kontrola HDV byla provedena v DKV Ústí nad Labem, dne 06. 12. 2006 s výsledkem – Vozidlo vyhovuje podmínkám provozu na drahách. Technická kontrola byla platná do 06. 06. 2007.

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

Dvoukolejný ŽP v km 33,243, celostátní, dvoukolejné dráhy Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, elektrifikované stejnosměrným napětím 3 kV je z obou stran pozemní komunikace označen svislými dopravními značkami A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ s reflexní úpravou. Před ŽP jsou z obou stran ŽP vpravo pozemní komunikace umístěny svislé dopravní značky A 31a, A 31b a A 31c „Návěstní deska (240 m, 160 m a 80 m) také s reflexní úpravou.

ŽP je zabezpečen PZZ kategorie PZS 4Z, typu AŽD 71 se závorami, pro které ve smyslu § 47 zákona č. 266/94 Sb., Drážní úřad Praha vydal pod č. j. 2-2360/96-DÚ, dne 21. 07. 1996, Průkaz způsobilosti určeného technického zařízení. Datum posledního prodloužení platnosti je 22. 07. 2004, na základě protokolu č. j. 009/2004/PZS-P, ze dne 21. 07. 2004, s platností do 21. 05. 2009.

ŽP v km 33,243 je ve směru jízdy vlaku Lv 73880 situován v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm a sklonem  $-6,27$  ‰.

ŽP v km 33,243 umožňuje křížení dvoukolejné dráhy železniční v úrovni kolejí s pozemní komunikací – silnicí I. třídy č. 57, v km 116,081, v katastru obce Bystřička. Úhel křížení železniční dráhy a pozemní komunikace je  $45^\circ$ , povrch pozemní komunikace je ve směru jízdy silničního motorového vozidla před a za ŽP živičný o šířce 7,6 m a 7,1 m. Konstrukce ŽP je pryžová, délky 13,5 m.

Železniční trať je ve směru jízdy vlaku od km 33,909 do km 33,821, t. j. od 666 m do 578 m od místa MU vedena v přímém směru, na spádu  $-3,04$  ‰, od km 33,821 do km 33,469, t. j. od 578 m do 229 m od místa MU, vedena v přímém směru, na spádu  $-2,38$  ‰. Od km 33,469 do km 33,373, t. j. od 229 do 130 m od místa MU, je trať v přechodnici k pravotočivému oblouku o poloměru  $R=350$  m a vzestupnici se součinitelem sklonu  $n=763$ , na spádu  $-2,38$  ‰. Od km 33,373 do km 33,268, t. j. od 130 m do 25 m od místa MU je trať vedena v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm

a ve spádu -2,38 ‰. Od km 33,268 do km 33,243, t. j. od 25 m do 0 m od místa MU trať pokračuje v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm a sklonem -6,27 ‰.

Traťový úsek ŽST Jablunka – ŽST Valašské Meziříčí je pokryt „Vf“ signálem TRS. Základnová rádiová stanice umístěná v ŽST Jablunka pracuje na „Vf“ signálu 468,200 MHz, základnová rádiová stanice umístěná v ŽST Valašské Meziříčí pracuje na „Vf“ signálu 468,150 MHz. ŽP v km 33,243 se nachází v místě pokrytí signály obou sousedních ostrůvků – základnových rádiových stanic, umístěných v ŽST Jablunka a Valašské Meziříčí.

Traťová rychlost v daném úseku tratě je 80 km.h<sup>-1</sup>.

## 2.2.4 Použití komunikačních prostředků

Viz bod 2.1.2 Zprávy o zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události. Přepis hovorů mezi jednotlivými účastníky je uveden v bodu 3.5.2 a je obsahem spisu.

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

V cca 00:07 h na místo požáru silničního motorového vozidla, stojícího na dvoukolejném ŽP v km 33,242 pod trakčním vedením, dorazilo zásahové vozidlo JEEP, HZS Zlínského kraje. Přibližně ve stejnou dobu dorazila i policejní hlídka vyslaná Operačním střediskem PČR Vsetín. Bylo upřesněno a potvrzeno místo zásahu, byl proveden průzkum a přípravné práce před hašením. Následně bylo započato s ochlazováním palivových nádrží hořícího silničního motorového vozidla. I přes špatné rozhledové poměry panující na ŽP, zapříčiněné směrovými poměry tratě (oblouk o poloměru 350 m), byla bezpečnost zasahujících příslušníků HZS Zlínského kraje proti jízdě drážních vozidel z obou směrů tratě zajištěna činností PZZ. Požadavek na informování alespoň jednoho výpravčího některé sousední ŽST byl ze strany IZS zajištěn informováním operačního střediska JPO HZS ČD Přerov (tento požadavek však ze strany operačního střediska JPO HZS ČD Přerov nebyl splněn). Napětí v trakčním vedení v obou traťových kolejích bylo vypnuto v 00:10:47 h. Protože na počátku zásahu nebylo HZS Českých drah, a. s., provedeno zajištění vypnutí napětí v trakčním vedení (výjezd JPO HZS ČD nebyl i přes předpokládaný zásah pod trakčním vedením KOPIS Zlín požadován) a velitel zásahu neměl vypnutí napětí v trakčním vedení potvrzeno (nebylo zkratováno), byla při zásahu dodržována bezpečná vzdálenost (1,5 m pro osoby a 0,9 m pro předměty) od trakčního vedení pod napětím.

O jízdě vlaku Lv 73880 byli zasahující příslušníci HZS Vsetín uvědoměni činností PZZ ŽP, samočinně uvedeným do stavu výstraha. Na pokyn velitele zásahu bylo místo nasazení, ohrožené jízdou drážního vozidla zasahujícími hasiči opuštěno.

Po vzniku MU, t. j. po střetnutí vlaku Lv 73880 se stojícím a hořícím silničním motorovým vozidlem a po následném zajištění bezpečnosti, byl požár jednotkami HZS zdořen.

Žádné další práce na místě ani v blízkosti místa MU nebyly prováděny.

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

Postup aktivace plánu pro případ MU je provozovatelem dráhy a drážní dopravy, firmou České dráhy, a. s., obsažen ve vnitřním předpisu ČD D 17 „Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 31. 10. 2006, pod č. j. 70778/2006, s účinností od 01. 01. 2007 a podrobněji v jednotných technologických postupech – provozních řádech výkonných jednotek, t. j. i OIS JPO HZS ČD Přerov, a Staničních řádech zpracovaných zvlášť pro každou dopravnu s kolejovým rozvětvením, tedy i pro ŽST Jablunka a ŽST Valašské Meziříčí.

Aktivaci plánu pro případ MU pro OIS JPO HZS ČD Přerov dále upravuje „ŘÁD OHLAŠOVNY POŽÁRŮ“, ze dne 19. 09. 2005, „Vnitřní sdělení“ velitelům JPO HZS ČD ze dne 19. 07. 2000 a „Rozkaz č. 4/2000 velitele JPO HZS ČD Přerov“, č. j.: 245/2005-HZSPRE, ze dne 19. 09. 2005. Aktivaci plánu pro případ MU pro ŽST Jablunka dále upravuje „STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE JABLUNKA“ č. j. 758/07, ze dne 03. 04. 2007, s účinností od 01. 05. 2007. Aktivaci plánu pro případ MU pro ŽST Valašské Meziříčí dále upravuje „STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ“, č. j. 240/02 Dk, ze dne 28. 05. 2002, s účinností od 28. 05. 2002.

Vznik MU – střetnutí vlaku Lv 73880 se stojícím a hořícím silničním motorovým vozidlem na ŽP v km 33,243 oznámil strojvedoucí vlaku Lv 73880 pomocí systému TRS v průběhu hovoru s výpravčím ŽST Jablunka, který se uskutečnil dne 07. 05. 2007 v čase od 00:12:04 h do 00:12:19 h. Vznik MU byl následně ohlášen výpravčím přílehlé ŽST Valašské Meziříčí v souladu s ohlašovacím rozvrhem provozovatele. DI na pracoviště COP byl vznik MU oznámen pověřenou osobou provozovatele v 00:38 h, t. j. cca 26 min. po vzniku MU.

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

Vyrozumívání o vzniku MU a spolupráci v rámci integrovaného záchranného systému (dále jen IZS) mezi Českými drahami, a. s., a Hasičským záchranným sborem pro aktivaci plánu při MU, v době vzniku předmětné MU upravoval dokument „DOHODA o spolupráci mezi Českou republikou – Ministerstvem vnitra – generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky a Českými drahami, státní organizací“, č. j.: PO-1513/IZS-2002, ze dne 12. 12. 2002, s platností na dobu neurčitou.

Sled události při aktivaci IZS je uveden v bodu 2.1.2 Zprávy o zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události.

Na místě MU zasahovaly jednotky HZS Zlínského kraje, Policie České republiky Vsetín a následně i HZS ČD Přerov.

## **2.3 Úmrtí, zranění a materiální škody**

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

Při MU k újmě na zdraví cestujících, třetích osob ani zaměstnanců provozovatele dráhy a dopravce nedošlo.



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

Škoda na přepravovaných věcech, zavazadlech a jiném majetku nevznikla.

Škoda na silničním motorovém vozidle – nákladním automobilu bez návěsu, ZN. SCANIA R124LA4x2NA, RZ. 3T8 1485 (CZ) vznikla z větší části následkem požáru, který způsobil totální zničení vozidla. Proto do výše škody související s předmětnou MU není zahrnuta.

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

Na HDV 163.004-5 vznikla škoda ve výši 181.403,- Kč.

Následkem MU byly deformovány a poškozeny následující části HDV na straně stanoviště strojvedoucího č. I: deformován a utržen hlavní 450 l vzduchojem, včetně propojovacího potrubí, poškozen talíř levého nárazníku, levý smetník, levý snímač VZ, kabel topné spojky, včetně svorkovnice topné spojky, hadice napájecího potrubí a vnější lak na ploše cca 1 m<sup>2</sup>.

Škoda na infrastruktuře dráhy, t. j. železničním přejezdu, přejezdovém zabezpečovacím zařízení a trakčním vedení nevznikla následkem střetnutí, ale následkem požáru silničního motorového vozidla. Proto do výše škody související s předmětnou MU není zahrnuta.

## 2.4 Vnější okolnosti

### 2.4.1 Povětrnostní podmínky a geografické údaje

Venkovní teplota + 13° C, klid, noční doba, viditelnost nebyla snížena povětrnostními vlivy.

ŽP v km 33,243 umožňuje křížení dvoukolejné dráhy železniční v úrovni kolejí s pozemní komunikací – silnicí I. třídy č. 57, v km 116,081, v katastru obce Bystřička.

## 3 ZÁZNAM O PODANÝCH VYSVĚTLENÍCH

### 3.1 Souhrn podaných vysvětlení (podléhá ochraně identity osob) a o odborném zjišťování příčin vzniku mimořádné události

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

Strojvedoucí vlaku Lv 73880:

- V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném v DKV Ostrava, Provozní jednotce (dále jen PJ) Valašské Meziříčí, dne 09. 05. 2007, v 08:00 h, mimo jiné uvedl:

*„ ... . Směna probíhala bez závad až do vlaku 73880, kdy po průjezdu žst. Jablůnka jsem prostřednictvím TRS byl dotazován výpravčí žst. Jablůnka, zda se něco neděje*

na přejezdu. Vzhledem k tomu, že jsem právě minul přejezd v km 37,308 v žst. Jablunka předpokládal jsem, že se jedná o tento přejezd, odpověděl jsem výpravčí žst. Jablunka, že se nic mimořádného nestalo ani nic neleželo v těsné blízkosti přejezdu. **Pokračoval jsem v další jízdě nejvyšší dovolenou rychlostí, protože jsem již další informace přes TRS neobdržel. Při příjezdu k železničnímu přejezdu v km 33,243 před zast. Bystřička jsem po vjetí do oblouku asi 200 m před přejezdem zaregistroval na levé straně modrá výstražná světla. Ihned jsem začal brzdit abych snížil rychlost HKV pro případ výskytu mimořádné události na přejezdu. Při brzdění jsem zjistil nefunkční EDB a současně došlo k vypnutí trolejového napětí. Okamžitě jsem přesunul rukojeť brzdíče do polohy rychločinného brzdění. V tomto okamžiku jsem zpozoroval modrá výstražná světla i na pravé straně a hořící nákladní automobil, který stál na přejezdu přes obě traťové koleje. Zaregistroval jsem i krouživý pohyb bílým světlem, který dával některý ze zúčastněných. ... Ihned po zastavení jsem uslyšel a uviděl na přístroji TRS výzvu výpravčího. Ohlásil jsem se a výpravčí žst. Jablunka mi sdělila, cituji: „Na přejezdu Bystřička hoří kamión“. ... Vzápětí se mě výpravčí žst. Valašské Meziříčí prostřednictvím mého mobilního telefonu dotazoval, zda jsem zaregistroval na přístroji TRS generální stop. Odpověděl jsem mu, že jsem nic neregistroval. ...“**

- V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném na pracovišti Regionálního inspektorátu bezpečnosti železniční dopravy Ostrava, dne 15. 05. 2007, v 09:00 h, mimo jiné uvedl:

„Dne 06. 05. 2007 jsem přijel s vlakem 48739 do ŽST Horní Lideč, odkud jsem měl jet strojně jako vlak Lv 73880 do ŽST Valašské Meziříčí. ...“

Otázka: Kdy jste zaregistroval výpadek hlavního vypínače v úseku trati Jablunka – Valašské Meziříčí?

Odpověď: „Po průjezdu ŽST Jablunka se mnou spojila výpravčí z Jablunky a ptala se mě, zda někde u přejezdu u Jablunky něco neleží. Bylo jí špatně rozumět a odpověděl jsem, že jsem nic neviděl. Po tomto hovoru jsem kontroloval trať, a to i z otevřeného okna lokomotivy. **Výpadek hlavního vypínače jsem z toho důvodu nezaregistroval. Rovněž tak jsem nezaregistroval signalizaci na indikačním panelu poruchových stavů.**“

Otázka: Provedl jste kontrolu nastavení přepínacího kohoutu litina/rubos (kohout 976/5) před odjezdem vlaku Lv 73880? Jak byl nastaven?

Odpověď: „**Manipulaci s přepínacím kohoutem jsem neprováděl. Vycházel jsem z toho, že je vše v pořádku. Olomoucký strojvedoucí mi při střídání na ose sdělil, že je vše v pořádku, což jsem potvrdil i v knize předávky. Po vzniku mimořádné události a příchodu šetřících orgánů jsem zjistil, že je v poloze rubos.**“

Otázka: Stáhl jste před místem mimořádné události sběrače?

Odpověď: „Nemohu si vybavit.“

Otázka: Jaký druh brzdy jste použil při zastavení vlaku Lv 73880 před místem mimořádné události?

Odpověď: „**Při brzdění jsem zjistil nefunkčnost EDB a proto jsem přestavil rukojeť brzdíče do rychločinného brzdění.**“

Otázka: Jaké jste prováděl manipulace s TRS po zastavení?

Odpověď: „*Ihned po zastavení volala výpravčí z Jablůnky TRS-kou. Sdělil jsem jí co se stalo. Po návratu z místa střetnutí jsem chtěl TRS-kou volat i do Valašského Meziříčí, ale to se mi nepodařilo. Na panelu TRS „generální stop“ nebyl indikován.*“

Dispoziční výpravčí ŽST Valašské Meziříčí:

- V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném v ŽST Valašské Meziříčí, dne 07. 05. 2007, v 07:10 h, mimo jiné uvedl:

„ ... Asi v 00:09 hod **zavolal elektrodispečer s dotazem, zda nevíme něco o nějakém požáru u Jablůnky**, že mu to oznámili hasiči. Hovor vzala operátorka, která se mne na toto zeptala. Odpověděl jsem, že o žádném požáru nevím a že na trati z Jablůnky je lokomotivní vlak. **Spojil jsem se s výpravčí z Jablůnky a podal jsem jí tuto, zatím nepřesnou informaci s tím, aby upozornila strojvedoucího Lv 73880.** Následně mi na další telefon zavolala PČR Vsetín, že na přejezdu na Bystřičce hoří kamion. Opětovně jsem informaci předal výpravčí do Jablůnky. Po ukončení hovoru jsem uviděl, že PZZ na Bystřičce je v činnosti jelikož to znamenalo, že se Lv již blíží k přejezdu použil jsem na zařízení TRS generální stop. ...“

- V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném v ŽST Valašské Meziříčí, dne 25. 05. 2007, v 11:10 h, mimo jiné uvedl:

Otázka: Kdy jste v průběhu jízdy vlaku Lv 73880 kontroloval stav PZZ v km 33,243?

Odpověď: „*Poprvé jsem stav PZZ v km 33,243 zkontroloval před převzetím předvídaného odjezdu vlaku Lv 73880, zabezpečovací zařízení bylo v pořádku, svítla zelená žárovka označující „Pohotovostní stav.“ Dále si neuvědomuji, zda jsem se na kontrolky přejezdu podíval v průběhu hovorů s ED a Jablůnkou ale po příkazu k zastavení vlaku Jablůnce jsem uviděl, že se rozblíkala žárovka činnosti přejezdu.*“

Otázka: Jak se zastaví vlak nacházející se v mezistaničním úseku pomocí TRS.

Odpověď: „*Vlak lze zastavit buďto adresným stop nebo rychlejším Generálním stop (červené tlačítka N a 7). ... Podmínkou je vyslání z obou přilehlých stanic, aby bylo zajištěno zastavení vlaku v místech mimo dosah jednoho vysílače.*“

Operátorka výpravčího ŽST Valašské Meziříčí:

- V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném v ŽST Valašské Meziříčí, dne 15. 05. 2007, v 06:30 h, mimo jiné uvedla:

„ ... Někdy po půlnoci jsem vzala hovor na č. 155. Volal elektrodispečer a ptal se, zda nevíme něco o nějakém požáru u Jablůnky. Výpravčí hovor převzal a následně volal do Jablůnky. Následně na další telefon zavolala PČR Vsetín, že na přejezdu na Bystřičce hoří kamion. Tento hovor převzal výpravčí. Já měla na spojení stále elektrodispečera, kterému jsem postupně předávala informace od výpravčího. Poté výpravčí vydal příkaz do Jablůnky k zastavení vlaku Lv 73880, ještě se dotázal elektrodispečera, zda je trolej vypnutá a zadal generální stop. ...“

Výpravčí ŽST Jablůnka:

- V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném v ŽST Valašské Meziříčí, dne 09. 05. 2007, v 09:00 h, mimo jiné uvedla:

*„ ... Po průjezdu uvedené lokomotivy mně volal výpravčí z Val. Meziříčí p. ... a dotazoval se mne, kde je ta lokomotiva a zda mně tam něco nehoří. Řekla jsem mu, že lokomotiva už projela, načež mne vyzval, abych se dotázala strojvedoucího, zda si něčeho nevšiml. ... Prostřednictvím TRS jsem se spojila se strojvedoucím a dotázala se ho, zda neviděl nějaký požár. Strojvedoucí mně řekl, že nic neviděl. Vzápětí znovu volal výpravčí z Meziříče a dotazoval se, zda jsem se strojvedoucím mluvila. Řekla jsem mu, že strojvedoucí u Jablůnky nic neviděl, načež jsem od výpravčího z Meziříčí dostala informaci, že se jedná o hořící kamión na přejezdu na Bystřičce a dále jsem slyšela, že mluví s elektrodispečerem. Ihned jsem volala strojvedoucího na lokomotivu, a ten mně oznámil, že už do místa nehody najel. ...“*

Otázka: Bylo ze strany Valašského Meziříčí žádáno použití tlačítek Generální stop?

Odpověď: **„Nebylo. V době a rozsahu sdělených informací nebyl žádný důvod. Informace o tom, že něco hoří byla pochopena v tom smyslu, že se jedná o nějaký oheň u Jablůnky, u mě, tj. na přejezdu v Jablůnce.“**

Otázka: Kdo Vás před a po nehodě telefonicky kontaktoval?

Odpověď: *„Před nehodou jsem komunikovala pouze s výpravčím z VM a strojvedoucím na lokomotivě 73880. Po nehodě volali do pokladny v ŽST Jablůnka drážní hasiči z Přerova, aby mne informovali o tom, že došlo k nehodě. Žádné další hovory s hasiči nebo policií nebyly.“*

- V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném dne 30. 05. 2007, v 11:10 h, mimo jiné uvedl:

Otázka: Jak se zastaví vlak, nacházející se v mezistaničním úseku pomocí TRS?

Odpověď: **„Vlak v mezistaničním úseku zastavíme buď adresným vytočením čísla konkrétního vlaku se zařízením TRS, (tj. vytočením čísla vlaku, stlačením tlačítka Šipka, stlačením tlačítka Stop a tlačítka SV, nebo, v případě akutního ohrožení, volbou stopu obsluhou TRS tj. použitím tlačítka N a 7/Stop- Rozsvítí se kontrolka nad GV a dám opakovaně příkaz vlak č..... Stůj).“**

Osobní pokladní ŽST Valašské Meziříčí:

- V dokumentu „Zápis se zaměstnancem“, vyhotoveném v ŽST Valašské Meziříčí, dne 07. 05. 2007, v 05:30 h, mimo jiné uvedla:

*„Několik minut před půlnocí jsem měla telefon. Po jeho zvednutí se ozvalo policie Vsetín, spojte mě prosím výpravčího. Řekla jsem, že to nejde a nadiktovala jsem poslední trojčíslí tel. čísla – 495.“*

Hasič-spojař OIS JPO HZS ČD Přerov:

- V dokumentu „Vyjádření k události ze dne 07. 05. 2007, požár tahače na železničním přejezdu v km 033,243 u obce Jablůnka v 00,02 hod.“, vyhotoveném v Přerově dne 07. 05. 2007, v 22:51 h, mimo jiné uvedl:

*„V 00,02 hod bylo oznámeno na operační středisko HZS JPO ČD Přerov od KOPIS HZS Zlín p. ..., že na železničním přejezdu u obce Jablůnka hoří kamion a žádá o*

*vypnutí trolejí a vyloučení dopravy. Zeptal jsem zda je potřeba aby vyjela naše jednotka a bylo mi sděleno, že na místě je dostatek zasahujících hasičů a událost je bez zranění. ...*

00,03 hod - volám elektrodispečink Přerov na číslo 34 558, a žádám o vypnutí el. proudu p. ... - dispečera, na trati Valašské Meziříčí – Vsetín a seznamuji ho s událostí co se stalo. Mám chvíli počkat, že zavolá. Odkládám telefon a čekám. Po chvíli volá KOPIS Zlín jak to vypadá. Volám na elektrodispečink, je mi oznámeno, že proud byl vypnut – čas 00,12 hod.

00,12 – volám KOPIS HZS Zlín a oznamuji, že proud je vypnutý. ...

Upřesňující informace proč nevyjela JPO HZS ČD Přerov ihned, ale až po třiceti minutách uvádím: Prvotní informace z KOPIS HZS Zlín, že hoří kamion na přejezdu, že je tam dostatek zasahujících hasičů, událost je bez zranění, není nutno vyjíždět, ale je nutno vypnout elektrický proud a zastavit dopravu což jsem přednostně učinil. V tuto chvíli jsem si neuvědomil, že je nutno zkratovat troleje a k tomu jsou naši hasiči vycvičení a určeni. ...“

#### Samostatný elektrodispečer č. 2, Elektrodispečink Přerov:

- V dokumentu „ZÁPIS SE ZAMĚSTNANCEM“, vyhotoveném v Přerově dne 07. 05. 2007, v 13:00 h, mimo jiné uvedl:

*„V 00:05:46 Operační dispečer HZS Přerov p. ... hlásí požár auta na žel. přejezdu v úseku Vsetín – Valašské Meziříčí u Jablůnky, na ED Přerov SED p. ... s požadavkem na vypnutí proudu v daném úseku. V 00:07:51 provedl ověření informace zpětným dotazem na operační středisko HZS Přerov SED p. ... /který slouží dispečerskou službu pro daný úsek/. Ověřeny byly výše uvedené informace. V 00:08:46 p. ... volá do žst. Val. Meziříčí, kde informuje výpravčího o zamýšleném vypnutí TV v úseku Val. Meziříčí – Vsetín z důvodu požáru na trati /výpravčí o požáru nevěděl/. Výpravčí Val. Meziříčí následně informuje výpravčího v žst. Jablůnka. Výpravčí v žst. Jablůnka o požáru taktéž nevěděl a informoval o el. lokomotivě na trati. Současně proběhlo vypínání 1, 2. kol. Jab – Val. Mez., celá Jablůnka, 1, 2. kol. Jab – Vsetín a celá Val. Meziříčí. ... Dodatečně byl SED p. ... informován o střetu el. loko. s nákladním autem. ...“*

#### **3.1.2 Jiné osoby**

##### Řidič silničního motorového vozidla ZN. SCANIA, RZ. 3T8 1485 (CZ):

Z dokumentu „PROTOKOL O PODÁNÍ VYSVĚTLENÍ“, vyhotoveném dne 07. 05. 2007, v 02:25 h, mimo jiné vyplývá:

Řidič se silničním motorovým vozidlem přijížděl k ŽP ve směru od obce Jablůnka. Při najíždění na ŽP došlo k požáru vozidla s následným prohořením brzdových hadic a zastavením na ŽP. Po opuštění kabiny a neúspěšném pokusu o uhašení požáru informoval vlastním mobilním telefonem na lince „150“ IZS. Okolo 00:10 h společně se zasahujícími složkami zjistil, že došlo uvedení PZZ ŽP do stavu výstraha a že se k ŽP zřejmě blíží drážní vozidlo. I přes pokus policejní hlídky zastavit jedoucí drážní vozidlo blikáním výstražných světel, došlo k střetnutí jedoucího drážního vozidla se stojícím hořícím silničním motorovým vozidlem. Po MU bylo silniční motorové vozidlo odhozeno do

sousední koleje. Drážní vozidlo po střetnutí pokračovalo v jízdě za ŽP směrem k zastávce Bystřička.

### 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 a zejména pak v situaci bezprostředního ohrožení bezpečnosti železničního provozu při hrozícím nebezpečí z prodlení, je stanovena technologickými postupy, obsaženými ve vnitřních předpisech provozovatele, mezi které lze zařadit:

- dokument „Statut operačních a informačních středisek“, schválený dne 22. 03. 2004, s platností od 01. 05. 2004, ČÁST TŘETÍ, Kapitola II – Operační a informační středisko JPO HZS ČD, písm. C. Výkon činností, bod 1), 7) a 13), kde je uvedeno:

*„Operátor operačního a informačního střediska plní zejména tyto úkoly: 1) Plní funkci ohlašovny požárů v akciové společnosti ČD ve smyslu § 35 vyhl. MV ČR č. 246/2001 Sb., přijímá hlášení o požárech a jiných MU. 7) Provádí vyrozumění určených příp. požadovaných zaměstnanců ČD, orgánů policie. 13) Spolupracuje se složkami IZS kraje.“;*

- dokument „Rozkaz č. 4/2000 velitele JPO HZS ČD Přerov AKTUALIZACE“, č. j.: 245/2005-HZSPRE, ze dne 19. 09. 2005, ve kterém je uvedeno:

*„... nařizují všem zaměstnancům jednotky, zejména sloužícím na operačním a informačním středisku, velitelům zásahů a velitelům směn, v případech zásahu jednotek HZS krajů na majetku ČD a na železničních tratích, ale i v případech zásahu jednotek HZS ČD, bezpodmínečně zajistit následující: 1) Bude-li u mimořádné události jednotka HZS kraje dříve, spojař*

- informuje elektrodispečera (vypnutí trakčního vedení v místě zásahu);
- informuje dispečera RCP k zajištění vyloučení dopravního provozu kolem místa zásahu;
- informuje výpravčího přilehlých železničních stanic a požádá je o:
  - vyloučení dopravního provozu kolem místa zásahu. ...“

- vnitřní předpis „ČD Z2 PŘEDPIS PRO OBSLUHU PŘEJEZDOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 59116/2000-O11, s účinností od 01. 01. 2001, v platném znění, čl. 85, kde je uvedeno:

*„85. Pokud se obsluhující zaměstnanec dozví, že na přejezdu je překážka nebo jiné možné ohrožení bezpečnosti provozu na přejezdu, např. uváznělé motorové vozidlo, spadlý náklad apod., je povinen neprodleně učinit takové opatření, aby bylo zabráněno jízdě železničního kolejového vozidla na přejezd. Totéž je povinen učinit i v případě, že*

*se dozví o stavu PZZ, kdy není schopno předepsaným způsobem informovat účastníky silničního provozu o blížícím se železničním kolejovém vozidle, ale indikace tuto situaci nepostihují (poškozené břevno závory, poškozený stojan závory apod.).*

- vnitřní předpis „ČD Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 01. 04. 2001, v platném znění, článek 53, kde je uvedeno:

*„53. Použití radiového zařízení k zastavení vlaku*

Činnost výpravčího (dispečera): Při bezprostředním ohrožení železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení, musí výpravčí (dispečer) předpokládat, že hnací vozidlo je vybaveno funkčním lokomotivním adaptérem a musí se pokusit obsluhou TRS vlak (PMD) zastavit rutinním příkazem „STOP“, nebo „GENERÁLNÍ STOP“ - viz příloha č. 5 a 6 předpisu ČD Z11. Současně musí o hrozícím nebezpečí strojvedoucího informovat ústně prostřednictvím funkce TRS - „GENERÁLNÍ VOLBA“.

Činnost strojvedoucího:

- V případě zaúčinkování systému samočinného zastavení vlaku musí strojvedoucí zjistit, zda byl vlak zastaven vlakovým zabezpečovačem, nebo dálkově radiovým zařízením TRS.
- Byl-li vlak zastaven dálkově, radiovým zařízením TRS, je na ovládací skříňce strojvedoucího tato skutečnost indikována takto: - svítí symbol rutinního příkazu „STOP“,
  - svítí tlačítko s uvedením funkce zaměstnance, který příkaz STOP vyslal (výpravčí, dispečer),
  - ozývá se akustický signál.
- Pokud nebyl strojvedoucí informován o důvodu zastavení vlaku, naváže radiové spojení nebo spojení jiným telekomunikačním zařízením s příslušným zaměstnancem a zjistí důvod zastavení.
- Po zjištění důvodu zastavení uvede strojvedoucí vozidlovou radiovou stanici do výchozí polohy tak, že vypne a znovu zapne napájení radiové stanice (příslušný jistič). Tato obsluha neovlivní obvody vlakového zabezpečovacího zařízení (není nutno je přenastavovat).
- Po této obsluze strojvedoucí překontroluje, že radiová stanice je ve výchozí poloze a naváže spojení s příslušným dopravním zaměstnancem.
- Pokud by uvedenou obsluhou nebo z důvodu jiné poruchy nešlo obnovit správnou činnost vozidlové radiové stanice, musí strojvedoucí vlak odbrzdit uzavřením uzavíracího kohoutu v odbočce brzdového potrubí (žlutě natřený a zaplombovaný).
- Dále strojvedoucí postupuje podle ustanovení předpisu ČD T108.
- Nelze-li dostupnými telekomunikačními prostředky zjistit příčinu zastavení vlaku, smí strojvedoucí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů do nejbližší stanice, musí předpokládat, že přejezdy s PZZ nebudou uzavřeny a jednat tak, jako by byl zpraven rozkazem Op, část A.“

- vnitřní předpis „ČD Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 55962/2000-O11, s účinností od 01. 04. 2001, v platném znění, Příloha č. 6, část A), B5) a B6), kde je uvedeno:

*„Návod na obsluhu ZR TRS TESLA – výpravčí*

Výpravčí může komunikovat s vlakem v dosahu své základnové radiostanice, tj. v rozsahu obsluhované železniční stanice. V případě, že bliká SÍŤ OBS. - je v hovoru dispečer. Výpravčí potom může navazovat spojení jen pokud má stanovenou prioritu nebo v případě nouze. (Automaticky zruší hovor dispečera.) Přednostně používat mikrotelefon. Při použití hlasité soupravy je nutno stisknout tlačítko „IO“ nebo nožní spínač.

A) GENERÁLNÍ VOLBOU - stisknout tlačítko „GV“ – svítí „GV“

- ozve-li se z reproduktoru příposlech spojení vedlejšího výpravčího přijímaný základnovou radiostanicí je možné jej ukončit stiskem „#“ nebo po ukončení cizího příjmu pokračuje proces spojování dále automaticky
- po dobu akustické návěsti vyčkat a následně hlasem vyzvat konkrétní vlak
- po přihlášení volaného vlaku zhasne „GV“ a svítí SÍŤ OBS. probíhá hovor

- Ukončení hovoru: - stisknout tlačítko „#“ nebo „↑/↓“ a „NUL“.

B5) VÝPRAVČÍ DÁLKOVĚ ZASTAVUJE VLAK - stisknout „↑/↓“ „!STOP!“ „SV“, zní

„••—••—“

- zopakovat „↑/↓“ „!STOP!“ „SV“, na displeji „\* \*“ jako potvrzení, že příkaz byl přijat
- bez kvitance strojvedoucím na displeji „\*“, po 20s bliká „SV“ se signalizací „••—••—“, ruší se „#“.

B6) GENERÁLNÍ STOP (výpravčí zastavuje všechny vlaky vybavené zařízením TRS v dosahu své základnové radiostanice) - Postupně stisknout „N“ „↑/↓“ „!STOP!“

„GV“ dle následujícího postupu:

- stisknout tlačítko „N“ - bliká „N“
- stisknout tlačítko „↑/↓“ - bliká „N“, svítí „↑/↓“
- stisknout tlačítko „!STOP!“ - bliká „GV“ zní akustická návěst, na displeji nápis GENERAL STOP ???“
- dále je popsán postup poslední možnosti odvolání GENERÁLNÍHO STOPU.

- vnitřní předpis „ČD V15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, schválený dne 06. 08. 1997, pod č. j.: 58624/1997-18, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, článek 32, kde je uvedeno:



„32. ... Každé hnací vozidlo, které jede samostatně jako vlak, musí mít zapnutý rozvaděč průběžné brzdy v režimu P (P+E) nebo R (R+E), pokud toto přepnutí není automatické.“

- vnitřní předpis „ČD V15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, schválený dne 06. 08. 1997, pod č. j.: 58624/1997-18, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, článek 300, kde je uvedeno:

„300. Za rychlost vlaku a za veškeré manipulace s ovládací průběžné brzdy vlaku a za udržování průběžné brzdy v pohotovosti odpovídá strojvedoucí prvního (vedoucího) hnacího vozidla v čele taženého vlaku a strojvedoucí vlakového hnacího vozidla u vlaku sunutého nebo současně taženého a sunutého. Stejnou odpovědnost má strojvedoucí řídicího vozu v čele vlaku, z něhož je hnací vozidlo dálkově řízeno. Strojvedoucí tohoto hnacího vozidla (řídicího vozu) odpovídají také zato, že na svém stanovišti nenastaví (kromě případů podle čl. 360) brzdič (ovládač brzdiče) průběžné brzdy do polohy „Závěr“ nebo „Neutrál“.“

Další text stanoví odpovědnost strojvedoucích všech ostatních ve vlaku zařazených HDV.

- vnitřní předpis „ČD V15/I“, schválený dne Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, schválený dne 06. 08. 1997, pod č. j.: 58624/1997-18, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, článek 303, kde je uvedeno:

„303. Samotná přímočinná (přídavná) brzda se pro regulaci rychlosti nebo pro zastavení používá u každého vlaku, tvořeného jedním samostatným hnacím vozidlem, ale jen pokud toto hnací vozidlo není vybaveno DB. Je-li hnací vozidlo vybaveno DB, používá se přímočinná (přídavná) brzda jen v rozmezí rychlosti, v němž má větší účinek než DB a jen tehdy, působí-li na všechna dvojkolí hnacího vozidla. Nepůsobí-li přímočinná brzda na všechna dvojkolí, je nutné i u samostatně jedoucího hnacího vozidla (např. dvojdílné lokomotivy) použít průběžnou brzdu, nestačí-li účinek DB nebo není-li hnací vozidlo DB vybaveno.

Následující odstavec stanoví podmínky použití samotné přímočinné brzdy hnacího vozidla k zajištění vlaku proti samovolnému pohybu.

Brzdící účinek přímočinné (přídavné) brzdy hnacího vozidla zhruba odpovídá brzdícímu účinku průběžné brzdy při brzdění v režimu P.

V případě nouze a pro odvrácení hrozícího nebezpečí se může přímočinná brzda použít i tam, kde by bylo její použití za normálních okolností zakázáno.“

- vnitřní předpis „ČD V15/I“, schválený dne Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, schválený dne 06. 08. 1997, pod č. j.: 58624/1997-18, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, článek 380 odst. a), kde je uvedeno:

„380. Zpozoruje-li strojvedoucí, že brzda účinkuje nesprávně, je povinen učinit bezodkladně všechna dostupná opatření pro zastavení vlaku. Strojvedoucí je přitom dále povinen:

a) u hnacích vozidel bez DB nebo s neupotřebitelnou DB

- přestavit brzdič (ovládač) průběžné brzdy do polohy rychločinného brzdění a ponechat jej v této poloze až do úplného zastavení
- úplně zabrzdit přímočinnou (přídavnou) brzdou a ponechat ji zabrzděnou až do úplného zastavení
- přestat obsluhovat (nezačít obsluhovat) tlačítko bdělosti VZ, aby mohlo zařízení VZ zaúčinkovat
- otevřít záklopku (popř. kohout) záchranné brzdy v kabině strojvedoucího
- dávat lokomotivní houkačkou návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“
- použít pískování
- utáhnout všechny dostupné ruční brzdy.“

- vnitřní předpis „SR 15 (V) Služební rukověť POPIS BRZD ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL“, schválený dne 10. 02. 1983, pod č. j. 21144/82-15, s účinností od 01. 01. 1984, v platném znění, článek 187, kde je uvedeno:

„187. Schéma lokomotivní brzdy s rozvaděčem DAKO-LTR a přídavným ventilem DAKO-LRV je na obr. 157. Brzda účinkuje obdobně jako brzda DK-GP s tlakovým relé DAKO-TR1 nebo TR2 s tím rozdílem, že přídavný ventil DAKO-LRV umožňuje plnit brzdové válce lokomotivy ve dvou tlakových stupních takovým maximálním tlakem, který odpovídá druhu materiálu brzdových špalíků, jimiž je lokomotiva vystrojena. Nízkého stupně tlaku v brzdových válcích, tj. 3,8 baru se použije, je-li lokomotiva vystrojena nekovovými brzdovými špalíky RUBOS. Vysokého stupně 6,8 baru se použije, má-li lokomotiva špalíky z šedé litiny. ...“

- dokument „Brzda elektrických lok. ř. ES 499.1, E 499.2, 3 a S 499.2“, vydaný Československými státními drahami – Střední dráhou Olomouc, dne 23. 07. 1985, pod č. j.: 12/1 – 56/85. Přílohou dokumentu je opis výnosu Federálního ministerstva dopravy č. j.: 12951/85-O12, ze dne 10. 07. 1985, kde v části 2. bodu a), b) a d) je uvedeno:

„Pro lokomotivu vystrojenou brzdovými špalíky z šedé litiny typu 04 platí:

a) Je-li lokomotiva brzděna v režimu nákladní G, musí být brzdové válce plněny nízkým stupněm, tj. max. tlakem 3,8 bar. Nízký stupeň plnění brzdových válců lokomotivy se dosáhne přestavením rukojeti kohoutu G 1/4“ s označením 976/5 do polohy zavřeno (u el. lok. ř. E 499.2 je příslušný kohout G 3/8“ označen 976/15). Kohout 976/5 (event. 976/15) je umístěn ve strojovně lokomotivy na připojovacím potrubí k dolní části přídavného ventilu DAKO-LRV.

b) Je-li lokomotiva brzděna v režimu osobní P, musí být brzdové válce plněny vysokým stupněm, tj. max. tlakem 6,5 bar, pokud následující odstavec c) nestanoví jinak. Vysoký stupeň plnění brzdových válců se zavede přestavením rukojeti kohoutu G 1/4“ - 976/5 (u el. lok. ř. E 499.2 - G 3/8“ - 976/15) do polohy otevřeno.

d) Jede-li lokomotiva jako lokomotivní vlak (Lv), musí být brzda přepnuta do režimu osobní P a brzdové válce plněny vysokým stupněm, tj. max. tlakem 7,6 bar jako v bodě 2b).

- vnitřní předpis „ČD V 2 Předpis pro lokomotivní čety“, schválený dne 08. 01. 1998, pod č. j.: 60796/97-O18, s účinností od 22. 04. 1998, v platném znění, článek 91 písm. a) a b), kde je uvedeno:

*„91. Strojvedoucí je zejména povinen:*

a) vést vlak tak, aby nebyla narušena bezpečnost železničního provozu a byl dodržen jízdní řád,

b) udržovat brzdové zařízení v pohotovém stavu a obsluhovat jej v souladu s ustanoveními předpisu ČD V 15/I.“

- vnitřní předpis „ČD V 2 Předpis pro lokomotivní čety“, schválený dne 08. 01. 1998, pod č. j.: 60796/97-O18, s účinností od 22. 04. 1998, v platném znění, článek 92 písm. b), c) a d), kde je uvedeno:

*„92. Strojvedoucí elektrického hnacího vozidla je dále povinen:*

b) sledovat napětí v trakčním vedení,

c) mít trvale zvednutý sběrač kromě případů

- kdy je návěstí nebo jiným způsobem nařízeno jeho stáhnutí,

- hrozí-li jeho poškození,

- došlo-li ve vlaku k vyšínutí vozidel,

d) při výpadku napětí v trakčním vedení postupovat podle ustanovení předpisu ČD D 2.“

- vnitřní předpis „ČD D 2 PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, článek 29, kde je uvedeno:

*„29. Ve smyslu předpisu ČD D2 je nutné jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost železniční dopravy. Každý zaměstnanec dopravní služby je plně odpovědný za zajištění bezpečnosti dopravy v rozsahu své odborné způsobilosti.“*

- vnitřní předpis „ČD D 2 PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j.: 55079/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění, článek 1017 písm. a) a b), kde je uvedeno:

*„1017. Nelze-li jiným vhodným způsobem (např. spojením rádiovým zařízením se strojvedoucím) zastavit vlak dopravovaný elektrickým hnacím vozidlem, u něhož byla zjištěna závada, která by mohla ohrozit bezpečnost provozu, postupuje se následovně:*

a) výpravčí, který závadu zpozoroval nebo kterému byla hlášena a nejedná-li se o závadu, v jejímž důsledku by mohlo dojít k přímému ohrožení lidských životů, vyzve

ihned elektrodispečera, aby vypnul nebo nařídil vypnout napětí trakčního vedení traťového úseku, v němž je právě vlak se závadou. Ihned na to zpraví výpravčího sousední stanice, aby nedovolil odjezd žádného vlaku nebo jiného vozidla do ohroženého úseku a oznámí mu důvod;

b) při ztrátě napětí musí strojvedoucí všech elektrických hnacích vozidel pozorně sledovat vlastní soupravu vozidel, popř. i soupravy protijedoucích vlaků, není-li na vlaku závada ohrožující bezpečnost dopravy a podle okolností vlak zastavit. Případ ohlásí výpravčímu.“

- vnitřní předpis „ČD E 6 Předpis pro činnost řídícího stanoviště elektroúseku“, schválený dne 05. 04. 1978, pod č. j.: 6183/1978-24, s účinností od 01. 01. 1979, v platném znění, článek 31, kde je uvedeno:

„V případě, že elektrodispečer je požádán o vypnutí napětí napájeného úseku elektrizované tratě z důvodu zastavení vlaku vedeného elektrickou trakcí, zajistí vypnutí příslušných napáječových vypínačů pro všechny elektrizované koleje daného úseku.“

- vnitřní předpis „ČD E 6 Předpis pro činnost řídícího stanoviště elektroúseku“, schválený dne 05. 04. 1978, pod č. j.: 6183/1978-24, s účinností od 01. 01. 1979, v platném znění, článek 32, kde je uvedeno:

„Elektrodispečer má právo v případě pochybnosti o osobě požadující vypnutí napětí v trakčním vedení si ověřit její totožnost zpětným voláním. Má povinnost požadovat sdělení místa (telefonního čísla), odkud je voláno, a jméno volající osoby. Zpětné volání – je-li třeba – uskuteční elektrodispečer při nebezpečí z prodlení až po vypnutí požadovaného zařízení.“

Mezi tyto předpisy lze zařadit i normu TECHNICKÁ NORMA ŽELEZNIC TNŽ 34 3109 „Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách“, schválenou dne 22. 12. 2005, s účinností od 01. 01. 2006, kde je uvedeno:

- článek 6.4.5.4, kde je uvedeno: „Při požáru v blízkosti živých částí trakčního vedení nebo při mimořádné události, hrozí-li nebezpečí z prodlení a není-li přítomna odpovědná osoba provozovatele trakčního vedení, je výjimečně povoleno zkratovat vypnuté trakční vedení pověřené osobě s elektrotechnickou kvalifikací alespoň podle přílohy C.2.1 z jednotky požární ochrany provozovatele dráhy.“
- článek 6.4.5.4.1, kde je uvedeno: „Elektrodispečer před vydáním souhlasu k připojení zkratovací soupravy podle 6.4.5.4 zajistí vypnutí příslušného elektrického úseku a přilehlých elektrických úseků tak, aby vznikl ze všech stran možného napájení neutrální úsek. V tomto případě se při požáru:
  - v železniční stanici
  - v mezistaničním úseku vypne trakční vedení všech kolejí v tomto mezistaničním úseku a trakční vedení všech přilehlých železničních stanic,
  - považuje elektrické dělení mezi železn. stanicí a mezistaničním úsekem za jeden úsek.“

- článek 6.4.5.4.2, kde je uvedeno: „*Elektrodispečer po vypnutí trakčního vedení podle 6.4.5.4. vydá pověřené osobě jednotky požární ochrany provozovatele dráhy příkaz ke zkratování trakčního vedení zkratovací soupravy.*“
- příloha I (normativní) Obsluha zařízení trakčního vedení, článek I.1, kde je uvedeno: „*Obsluhou zařízení trakčního vedení se rozumí zapínání a vypínání spínacích prvků trakčního vedení místně (včetně uzamknutí), dálkově nebo ústředně včetně zajištění požadovaného stavu. ...*“

Dále mezi tyto předpisy lze zařadit i právní předpis „Bojový řád jednotek požární ochrany“, ve znění 52. Pokynu generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky a náměstka ministra vnitra, ze dne 22. prosince 2004, kterým se mění Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra č. 40/2001, kterým se vydává Bojový řád jednotek požární ochrany, ve znění Pokynu generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra č. 38/2002, č. j.: PO-3993/IZS-2004, s účinností od 01. 01. 2005, v platném znění, Metodický list číslo 5 S – Zásah pod trakčním vedením, článek 3 a 4, kde je uvedeno:

- „3) Zásah je nutné provádět z důvodu odborných činností a manipulací ve spolupráci s personálem železnice a **o zásahu je nutné informovat operační středisko HZS ČD, jeho prostřednictvím povolat jednotku HZS ČD a vyrozumět odpovědné zaměstnance železnic**, pokud tak nejde učinit přímo. ...“
- „4) Základní podmínkou při zásahu je vypnutí a zajištění vypnutého stavu TV v daném traťovém úseku a i na vedlejších kolejích (ŽST, vícekolejná trať). Vypnutí a zajištění vypnutého stavu TV není nutno provádět, pokud se osoby a předměty nepřiblíží k TV na menší než bezpečnou vzdálenost, a při používání nevodivých hasebních prostředků. Bezpečná vzdálenost od TV pod napětím je 1,5 m pro osoby a 0,9 m pro předměty.“

Právní předpis „Bojový řád jednotek požární ochrany“, v platném znění, Metodický list číslo 21 N – Nebezpečí na železnici, článek 6, písm. b), e), h) a i), kde je uvedeno:

- „6) K ochraně před nebezpečím na železnici se používají taktické zásady zásahu na železnici a ŽKV. Ochrana životů a zdraví hasičů spočívá zejména v:
  - b) zajištění místa práce tak, aby byli hasiči pracující na železnici rychle uvědoměni o příjezdech ŽKV a mohli v případě potřeby včas opustit místo nasazení ohrožené provozem,
  - e) ochraně před nebezpečím úrazu elektrickým proudem, např. Vypnutí trakčního vedení a jeho zajištění proti opětovnému zapnutí,
  - h) informování alespoň jednoho výpravčího některé sousední železniční stanice při zásahu v mezistaničním úseku,
  - i) omezení nebo vyloučení železničního provozu; zastavení provozu na železniční trati vždy, když je ohrožena bezpečnost drážní dopravy nebo lidské životy pomocí návěstí „Stůj, zastavte všemi prostředky“; ...“

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

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

V době vzniku předmětné MU měli všichni na MU zúčastnění zaměstnanci provozovatele dráhy a dopravce platný posudek o zdravotní způsobilosti. Posudky o zdravotní způsobilosti jsou přílohou spisu.

Požadavky na odbornou způsobilost, včetně způsobu jejich prosazování stanoví vnitřní předpis provozovatele dráhy a dopravce „ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠENÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05-O10, s účinností od 01. 01. 2006, v platném znění.

Všichni zúčastnění zaměstnanci provozovatele byli v době vzniku MU odborně způsobilí k výkonu zastávané funkce. Písemné záznamy jsou součástí spisu.

Podmínku způsobilosti k řízení drážního vozidla stanoví § 45 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Strojvedoucí je držitelem platného Průkazu způsobilosti k řízení drážních vozidel, ev. č. 010419, vydaný Drážním úřadem Praha, dne 22. 07. 1998, pro druh vozidla ME, MK a E, na dráze C, R a V.

### 3.2.3 Postup vnitřní kontroly bezpečnosti a jejich výsledky

V souladu s vnitřními předpisy provozovatele dráhy a dopravce jsou na pracovišti OIS JPO HZS ČD Přerov, řídicím stanovišti elektroúseku Přerov, v dopravní kanceláři, t. j. ohlašovacím pracovišti ŽST Valašské Meziříčí a Jablunka a při výkonu služby strojvedoucího prováděny pravidelné kontroly vybavení pracovišť a výkonu služby provozních zaměstnanců.

Poslední kontrolu na Ohlašovně požárů OIS JPO HZS ČD Přerov před vznikem MU vykonal dne 24. 04. 2007 zástupce velitele JPO Přerov, s výsledkem bez závad.

Na pracovišti elektrodispečinku Přerov, SDC Olomouc, byla dle Knihy přehlídek pracoviště, poslední kontrola vykonána dne 23. 04. 2007, bez zjištění nedostatků.

V dopravní kanceláři ŽST Jablunka byla poslední noční kontrola před vznikem MU vykonána dne 11. 03. 2007, dopravním náměstkem vrchního přednosty UŽST Valašské Meziříčí. Poslední běžná kontrola byla vykonána dne 25. 04. 2007, přednostou ŽST Vsetín. V obou případech bez zjištění závad.

V dopravní kanceláři ŽST Valašské Meziříčí byla poslední noční kontrola před vznikem MU vykonána dne 01. 03. 2007, vrchním přednostou UŽST Valašské Meziříčí. Poslední běžná kontrola byla vykonána dne 04. 05. 2007, dopravním náměstkem vrchního přednosty UŽST Valašské Meziříčí. V obou případech bez zjištění závad.

Poslední kontrola strojvedoucího vlaku Lv 73880 byla provedena kontrolorem vozby DKV Ostrava, PJ Valašské Meziříčí, dne 13. 11. 2006, bez zjištění závad.

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

Vlastníkem dráhy železniční, celostátní Horní Lideč st. hr. – Valašské Meziříčí je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Prvního pluku 367/5, Praha 8 – Karlín, PSČ 186 00.

Provozovatelem dráhy jsou České dráhy, a. s., se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, Praha 1, PSČ 110 15, na základě Úředního povolení, vydaného Drážním úřadem Praha dne 06. 05. 1996, pod č. j.: 1814/96-DÚ/O-SI (ev. č. ÚP/1996/1643).

Dopravcem jsou České dráhy, a. s., na základě Licence provozovatele drážní dopravy, č. j.: 1 - 157/96-DÚ/O-Bp, ev. č. L/1996/5000, vydané Drážním úřadem Praha dne 21. 05. 1996.

Vlastníkem silničního motorového vozidla – nákladního automobilu (tahače bez návěsu) ZN. SCANIA R124LA4x2NA, RZ. 3T8 1485 (CZ), je právnická osoba DOTICO.CZ s. r. o., se sídlem: U Rybníka 1586/4, Bruntál, PSČ 792 01.

## 3.3 Právní a jiná úprava

### 3.3.1 Příslušné komunitární a vnitrostátní právní předpisy

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly použity následující vnitrostátní právní předpisy:

- zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění;
- vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), v platném znění;
- vyhláška č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění;
- vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění;
- vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění;
- vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách;
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění;
- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.;
- Bojový řád jednotek požární ochrany, ve znění 52. Pokynu generálního ředitele Hasičského záchranného sboru České republiky a náměstka ministra vnitra, ze dne 22. prosince 2004, kterým se mění Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra č. 40/2001, kterým se vydává Bojový řád jednotek požární ochrany, ve znění Pokynu generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra č. 38/2002, č. j. PO-3993/IZS-2004, s účinností od 01. 01. 2005, v platném znění.

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

Při zjišťování příčin a okolností vzniku této MU byly použity následující vnitřní předpisy, technologické postupy Českých drah, a. s., a technické normy a další dokumenty v platném znění:

- „Statut operačních a informačních středisek“, schválený dne 22. 03. 2004, s platností od 01. 05. 2004;
- „Rozkaz č. 4/2000 velitele JPO HZS ČD Přerov AKTUALIZACE“, č. j.: 245/2005-HZSPRE, ze dne 19. 09. 2005;
- „ČD D 1 PŘEDPIS PRO POUŽÍVÁNÍ NÁVĚSTÍ PŘI ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 15. 04. 1997, pod č. j.: 55216/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997;
- „ČD D 2 PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schválený dne 13. 03. 1997, pod č. j. 55079/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997;
- „ČD D 17 Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 31. 10. 2006, pod č. j.: 70778/2006, s účinností od 01. 01. 2007;
- „ČD 1/D 17 Prováděcí opatření k předpisu pro hlášení a šetření mimořádných událostí“, schválený dne 08. 11. 2006, pod č. j. 70800/2006, s účinností od 01. 01. 2007;
- „ČD E 6 Předpis pro činnost řídícího stanoviště elektroúseku“, schválený dne 05. 04. 1978, pod č. j.: 6183/1978-24, s účinností od 01. 01. 1979;
- „ČD Ok 2 VÝCVIKOVÝ A ZKUŠENÍ ŘÁD ČESKÝCH DRAH, a. s.“, schválený dne 07. 12. 2005, pod č. j.: 61773/05-O10, s účinností od 01. 01. 2006;
- „ČD V 2 Předpis pro lokomotivní čety“, schválený dne 08. 01. 1998, pod č. j.: 60796/97-O18, s účinností od 22. 04. 1998;
- „ČD V 3 PŘEDPIS pro činnost kontrolorů vozby“, schválený dne 06. 05. 1998, pod č. j.: 56274/98-O18, s účinností od 24. 05. 1998;
- „ČD V 8/I Předpis pro provoz a obsluhu rychloměrů“, schválený dne 05. 10. 2000, pod č. j.: 57732/2000, s účinností od 01. 02. 2001;
- „ČD V 8/II Předpis pro údržbu rychloměrů a vyhodnocování jejich záznamů“, schválený dne 05. 10. 2000, pod č. j.: 57732/2000, s účinností od 01. 02. 2001;
- „ČD V15/I Předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel“, schvál. dne 06. 08. 1997, pod č. j.: 58624/1997-18, s účinností od 28. 12. 1997;
- „SR 15 (V) Služební rukověť POPIS BRZD ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL“, schválený dne 10. 02. 1983, pod č. j. 21144/82-15, s účinností od 01. 01. 1984;
- dokument „Brzda elektrických lok. ř. ES 499.1, E 499.2, 3 a S 499.2“, vydaný Československými státními drahami – Střední dráhou Olomouc, dne 23. 07. 1985, pod č. j.: 12/1 – 56/85;



- „ČD Z2 PŘEDPIS PRO OBSLUHU PŘEJEZDOVÝCH ZABEZPEČOVACÍCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j.: 59116/2000-O11, s účinností od 01. 01. 2001;
- „ČD Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j. 55962/2000-O11, s účinností od 01. 04. 2001;
- „STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE Valašské Meziříčí“, schválený dne 28. 05. 2002, pod č. j. 240/02-Dk, s účinností od 01. 07. 2002;
- „STANIČNÍ ŘÁD ŽELEZNIČNÍ STANICE JABLŮNKA“, schválený dne 03. 04. 2007, pod č. j. 758/07, s účinností od 01. 05. 2007;
- ČSN 73 6380 „Železniční přejezdy a přechody“, z července 2003;
- „DOHODA o spolupráci“, uzavřená mezi Českou republikou – Ministerstvem vnitra – generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky a Českými drahami, státní organizací, ze dne 12. 12. 2002, pod č. j.: PO-1513/IZS-2002, s účinností od 11. 01. 2003 a platností na dobu neurčitou;
- TECHNICKÁ NORMA ŽELEZNIC TNŽ 34 3109 „Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních dráhách celostátních, regionálních a vlečkách“, schválená dne 22. 12. 2005, s účinností od 01. 01. 2006, v platném znění.

### 3.4 Činnost drážních vozidel a technických zařízení

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

Dvoukolejný ŽP v km 33,243 celostátní dráhy Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě, mezi ŽST Jablůnka – ŽST Valašské Meziříčí je zabezpečen PZZ světelným, kategorie PZS 3ZBI, typu AŽD 71 se závory, ovládaným automaticky jízdou drážního vozidla. Informace o stavu PZZ, kontrola činnosti PZZ, včetně prvků nouzové obsluhy PZZ jsou v dopravní kanceláři ŽST Valašské Meziříčí. Před a v době vzniku MU nebyly prvky nouzové obsluhy PZZ ŽP v km 33,243 použity. Činnost PZZ není zaznamenávána.

Mezistaniční úsek Jablůnka – Valašské Meziříčí je vybaven traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - trojznakovým automatickým blokem pro obousměrný provoz. V obou traťových kolejích je i při jízdách proti správnému směru zajištěn spolehlivý přenos informací z dráhy na drážní vozidlo vybavené mobilní částí vlakového zabezpečovače. Stav a činnost traťového zabezpečovacího zařízení nejsou samostatně zaznamenávány.

HDV 163.004-5 je vybaveno mobilní částí vlakového zabezpečovače typu LS 4, lokomotivním adaptérem XX48 a záznamovým zařízením typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA ŘADY LT.

Řídicí pracoviště Elektrodispečinku Přerov je vybaveno elektronickým záznamovým zařízením, ev. č. AY11700584 a AY11700588. Zařízení v elektronické podobě zaznamenává povely a zpětné signály prvků a zařízení nízkého a vysokého napětí příslušného úseku energetiky Českých drah, a. s. Pracoviště je dále vybaveno záznamovým zařízením typu ReDat, v. č. 012107, které automaticky zaznamenává všechny tel. hovory na pracovišti.

Telefonní hovory v dopravní kanceláři ŽST Jablunka jsou automaticky zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT RS 012 066, typ 110-3A 000X0X, v. č. 060, umístěným v dopravní kanceláři ŽST Valašské Meziříčí a záznamovým zařízením REDAT RS 012 233, typ 110-3A 000X0X, v. č. 233, umístěným v dopravní kanceláři ŽST Vsetín. Všechny hovory a příkazy uskutečněné na stuze v síti TRS, jsou automaticky zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT RS 012 233, typ 110-3A 000X0X, v. č. 233, umístěným v dopravní kanceláři ŽST Vsetín.

Telefonní hovory v dopravní kanceláři ŽST Valašské Meziříčí, včetně všech hovorů a příkazů uskutečněných na stuze, v síti TRS, jsou automaticky zaznamenávány záznamovým zařízením REDAT RS 012 066, typ 110-3A 000X0X, v. č. 060, umístěným v dopravní kanceláři ŽST Valašské Meziříčí.

Taktéž i pracoviště KOPIS Zlín a Operační středisko PČR Vsetín jsou vybavena záznamovým zařízením všech uskutečněných hovorů.

### 3.4.2 Součásti dráhy

ŽP v km 33,243 umožňuje křížení dráhy železniční, celostátní Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě v úrovni kolejí s pozemní komunikací – silnicí I. třídy č. 57, v katastru obce Bystřička. ŽP je označen z obou stran pozemní komunikace svislými dopravními značkami A 32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“ a zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (dále jen PZZ) kategorie PZS 4Z, typu AŽD 71 se závorami.

Železniční přejezd je ve směru jízdy vlaku Lv 73880 situován v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm a sklonem  $-6,27$  ‰.

Železniční trať je ve směru jízdy vlaku od km 33,909 do km 33,821, t. j. od 666 m do 578 m od místa MU vedena v přímém směru, na spádu  $-3,04$  ‰, od km 33,821 do km 33,469, t. j. od 578 m do 229 m od místa MU, vedena v přímém směru, na spádu  $-2,38$  ‰. Od km 33,469 do km 33,373, t. j. od 229 do 130 m od místa MU, je trať v přechodnici k pravotočivému oblouku o poloměru  $R=350$  m a vzestupnici se součinitelem sklonu  $n=763$ , na spádu  $-2,38$  ‰. Od km 33,373 do km 33,268, t. j. od 130 m do 25 m od místa MU je trať vedena v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm a ve spádu  $-2,38$  ‰. Od km 33,268 do km 33,243, t. j. od 25 m do 0 m od místa MU trať pokračuje v pravotočivém oblouku o poloměru  $R=350$  m, s převýšením  $p=186$  mm a sklonem  $-6,27$  ‰.

Traťová rychlost v daném úseku je 80 km.h-1.

Pro zkvalitnění organizování drážní dopravy a zvýšení bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy je dráha železniční Horní Lideč st. hr. - Hranice na Moravě pokryta ostrůvkovou sítí systému TRS. Traťový úsek ŽST Jablunka – ŽST Valašské Meziříčí je pokryt „Vf“ signálem ostrůvkové sítě TRS, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhly č. 66 spojení mezi dispečerem, výpravčími přílehlých ŽST a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS. Ostrůvky sítě TRS tvoří základnové rádiové stanice umístěné v jednotlivých ŽST. Základnová rádiová stanice umístěná v ŽST Jablunka pracuje na „Vf“ signálu 468,200 MHz, základnová rádiová stanice umístěná v ŽST Valašské Meziříčí pracuje na „Vf“ signálu 468,150 MHz. ŽP v km 33,243 se nachází v místě pokrytí signály

obou sousedních ostrůvků – základnových rádiových stanic, umístěných v ŽST Jablunka a Valašské Meziříčí.

Systém TRS obsahuje funkci – příkaz „GENERÁLNÍ STOP“, umožňující nouzové zastavení drážních vozidel vybavených funkčním adaptérem XX48, nacházejících se v dosahu signálu základnové rádiové stanice, která příkaz vyslala. Příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ je pro zvýšení pravděpodobnosti jeho zachycení a vyhodnocení vozidlovou radiostanicí automaticky 15 x opakován. Při odeslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ dispečerem je tento příkaz vyslán všemi „ostrůvky“, t. j. všemi základnovými rádiovými stanicemi traťového úseku, pracujícími na příslušném sdruženém kanálu stuhly. Při odeslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ výpravčím, je tento příkaz vyslán pouze jedním „ostrůvkem“, t. j. základnovou rádiovou stanicí, umístěnou v ŽST, jejíž výpravčí příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ vyslal. Příkazem „GENERÁLNÍ STOP“, daným jedním výpravčím budou zastavena všechna drážní vozidla vybavená funkčním adaptérem XX48 za podmínky, že se nachází v dosahu „ostrůvku“, t. j. základnové rádiové stanice, ze které byl tento příkaz vyslán a vozidlové rádiové stanice nemají navázáno spojení s dispečerem nebo jiným výpravčím přes sousední „ostrůvek“, t. j. sousední základnovou rádiovou stanicí.

### 3.4.3 Komunikační prostředky

Komunikace mezi KOPIS Zlín a Operačním střediskem PČR Vsetín byla realizována datovou větou systému TCTV 112.

Komunikace mezi Operačním střediskem PČR Vsetín a ŽST Valašské Meziříčí, mezi KOPIS Zlín a OIS JPO HZS ČD Přerov byla realizována telefonním spojením veřejnou telekomunikační sítí.

Komunikace mezi OIS JPO HZS ČD Přerov a řídicím pracovištěm Elektrodispečinku Přerov, mezi řídicím pracovištěm Elektrodispečinku Přerov a výpravčím ŽST Valašské Meziříčí byla realizována telefonicky po železniční telekomunikační síti.

Komunikace mezi výpravčími ŽST Jablunka a ŽST Valašské Meziříčí byla realizována telefonicky prostřednictvím traťového telefonního spojení.

Komunikace mezi výpravčím ŽST Jablunka a strojvedoucím vlaku Lv 73880 byla uskutečněna traťovým rádiovým spojením TRS.

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

HDV 163.004-5 je vybaveno zařízením pro automatické zaznamenávání dat - typu ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA ŘADY LT, č. 1901.

Ze zaznamenaných dat, pod číslem přenosu 002841.0236 vyplývá:

- jízda vlaku byla řízena ze stanoviště strojvedoucího č. I;
- HDV jelo vpřed stanovištěm strojvedoucího č. I;
- elektromagnetický ventil mobilní části VZ byl po celou dobu jízdy HDV pod napětím Odpad ventilu je zaznamenán v 00:38:22 h;
- od 00:03:50 h je registrována jízda konstantní rychlostí 78 km.h<sup>-1</sup>;
- v 00:08:31 h HDV projelo rychlostí 78 km.h<sup>-1</sup> ŽST Jablunka;

- v 00:10:37 h, t. j. 1263 m před místem MU, je při rychlosti  $78 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  zaznamenán odpad sběrače (lze považovat i za čas vypnutí hlavního vypínače – registrace zapnutí/vypnutí hlavního vypínače není zapojena. Dle záznamu je v celém průběhu jízdy vlaku Lv 73880 hlavní vypínač vypnut). Rychlost jízdy HDV začíná pozvolna klesat – počátek jízdy výběhem;
- v 00:11:29 h, t. j. 362 m před místem MU, je zaznamenáno zavedení provozního brzdění;
- v 00:11:31 h, t. j. 321 m před místem MU, je zaznamenáno zavedení rychločinného brzdění (přestavení kontroléru brzdiče průběžné samočinné brzdy OBE 1 do polohy „R“). Rychlost jízdy HDV následkem rychločinného brzdění klesá prudce až do zastavení;
- čas vzniku MU je 00:11:50 h, při rychlosti  $44 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ ;
- v 00:12:12 h je zaznamenáno zastavení HDV (163 m za místem střetnutí);
- nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku Lv 73880 nebyla po celou dobu jízdy překročena.

Dne 07. 05. 2007 se v DKV Ostrava, Provozní jednotce Valašské Meziříčí a dne 11. 05. 2007 v DKV Ostrava, Provozní jednotce Bohumín, konala komisionální prohlídka technického stavu HDV 163.004-5 po MU. Prohlídkami bylo zjištěno poškození HDV po MU na straně stanoviště strojvedoucího č. I: deformován a utržen hlavní 450 l vzduchojem, včetně propojovacího potrubí, poškozen talíř levého nárazníku, levý smetník, levý snímač VZ, kabel topné spojky, včetně svorkovnice topné spojky, hadice napájecího potrubí a vnější lak na ploše cca  $1 \text{ m}^2$ . Jiné závady nebyly zjištěny.

Dne 14. 05. 2007 Drážní inspekce vykonala u provozovatele drážní dopravy v DKV Ostrava, Provozní jednotce Bohumín, ověřovací pokus, viz „ZÁPIS o provedení ověřovacího pokusu“, č. j. 1-519/2007/DI, ze dne 14. 05. 2007, jehož cílem bylo ověření technického stavu HDV 163.004-5, se zaměřením na činnost a součinnost vozidlové radiostanice – Lokomotivní soupravy VS47, v. č. 1201095, s mobilní částí vlakového zabezpečovače záznamovým zařízením - ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA ŘADY LT, č. 1901.

Ověřovací pokus byl realizován ve dvou fázích:

1. ověření registrace zapnutí a vypnutí mobilní části vlakového zabezpečovače;
2. ověření zaúčinkování systému samočinného zastavení vlaku (HDV) dálkově TRS, včetně ověření registrace zaúčinkování systému záznamovým zařízením HDV.

Ověřovací pokus potvrdil bezzávadovou činnost a součinnost výše uvedených zařízení, t. j. zavedením funkce „GENERÁLNÍ STOP“ nebo „SELEKTIVNÍ STOP“ dojde k odpadnutí elektromagnetického ventilu mobilní části vlakového zabezpečovače. Odpadnutí elektromagnetického ventilu je registrováno záznamovým zařízením HDV.

### 3.5 Dokumentace o provozním systému

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

Vzniku MU předcházelo oznámení řidiče o požáru silničního motorového vozidla a jeho stání na ŽP „u“ Jablůnky, na tísňovou linku 112 TCTV při KOPIS Zlín. Informace byla ihned v 00:00:02 h dne 07.05.2007 zpracována a ve formě datové věty předána Operačnímu středisku PČR Vsetín. Současně byl KOPIS Zlín organizován výjezd jednotky HZS Zlínského kraje na místo požáru silničního motorového vozidla.

V 00:02:29 h KOPIS Zlín telefonicky informoval Ohlašovnu požárů OIS JPO HZS ČD Přerov o požáru silničního motorového vozidla na ŽP „v“ Jablůnce. V průběhu hovoru KOPIS Zlín upřesnil místo požáru na Bystřičku a **požádal o uzavření tratě v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín**. Výjezd JPO HZS ČD nebyl i přes předpokládaný zásah pod trakčním vedením KOPIS Zlín požadován!?

Požadavek na zastavení drážní dopravy v úseku Vsetín – Valašské Meziříčí však zaměstnancem na pracovišti Ohlašovny požárů OIS JPO HZS ČD Přerov, osobám řídícím drážní dopravu, t. j. vedoucímu nebo provoznímu dispečerovi Regionálního centra řízení provozu Ostrava a výpravčím přilehlých ŽST **předán nebyl**.

Zaměstnanec sloužící na Ohlašovně požárů OIS JPO HZS ČD Přerov, pouze informoval samostatného elektrodispečera č. 1 Elektrodispečinku Přerov, o požáru automobilu na ŽP na trati Vsetín – Valašské Meziříčí „u“ Jablůnky a požadoval vypnutí napětí v trakčním vedení. Následovalo telefonické ověření informace, kdy samostatný elektrodispečer č. 2, Elektrodispečinku Přerov, obsluhující zařízení trakčního vedení v trati Vsetín – Valašské Meziříčí, kontaktoval Ohlašovnu požárů OIS JPO HZS ČD Přerov. V průběhu hovoru byl Ohlašovnou požárů informován o požáru automobilu „**někde u**“ Jablůnky na ŽP a obdržel požadavek na vypnutí napětí v trakčním vedení, se slovy „**...potřebují vypnout proud bleskově**“. Bližší místo požáru nebylo konkretizováno.

Ani po tomto jednoznačném požadavku, byť s nepřesným určením místa požáru vymezujícím místo vypnutí trakčního vedení na úsek Vsetín – Valašské Meziříčí, nebylo napětí v trakčním vedení vypnuto. Místo toho samostatný elektrodispečer č. 2, Elektrodispečinku Přerov, telefonicky zjišťoval přesnější místo požáru u dispozičního výpravčího ŽST Valašské Meziříčí. Dispoziční výpravčí ŽST Valašské Meziříčí v té době o zdroji ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy nevěděl. Proto se traťovým telefonem dotázal na požár u přejezdu výpravčí vedlejší ŽST Jablůnka, která však o požáru také nevěděla. Protože v 00:08:31 h projel ŽST Jablůnka, směrem do Valašského Meziříčí, lokomotivní vlak Lv 73880, výpravčí se dohodli, že výpravčí ŽST Jablůnka se pomocí TRS dotáže strojvedoucího, zda on něco nezahlédl.

Strojvedoucí se domníval, že byl dotázán na ŽP v km 37,308 nacházející se na valašskomeziříčském zhlaví ŽST Jablůnka, který již minul, odpověděl, že si ničeho nevšiml a pokračoval v další jízdě se zvýšenou pozorností na trať a její okolí.

V průběhu hovoru mezi výpravčí ŽST Jablůnka a strojvedoucím vlaku Lv 73880 již samostatný elektrodispečer č. 2, Elektrodispečinku Přerov, v 00:10:29 h realizoval úkony související s vypnutím napětí v trakčním vedení mezi ŽST Vsetín – ŽST Valašské Meziříčí, včetně přilehlých ŽST. Strojvedoucí vlaku Lv 73880 ztrátu napětí v trakčním vedení ani

následný výpadek hlavního vypínače nezaregistroval. V další jízdě pokračoval bez korekce rychlosti, která následkem jízdy výběhem pozvolna klesala (pozn. na vlaku Lv 73880 se nevyskytovala závada, která by mohla ohrozit bezpečnost provozu, proto ve smyslu jednotných technologických postupů provozovatele, uvedených ve vnitřním předpise „ČD D 2 PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, článek 1017 písm. b), strojvedoucí mohl i po ztrátě napětí v trakčním vedení pokračovat v další jízdě bez nutnosti korekce rychlosti, či povinnosti zastavit).

V následném telefonickém hovoru mezi dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí a výpravčí ŽST Jablunka byl dispoziční výpravčí informován, že strojvedoucí vlaku Lv 73880 si ničeho nevšiml. Protože dispoziční výpravčí v té době vedl hovor i s Operačním střediskem PČR Vsetín, kterým byl informován o místě a zdroji ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a současně byl požádán o zastavení provozu, oznámil místo zdroje ohrožení výpravčí ŽST Jablunka a vyzval jí k zastavení vlaku. Poté dispoziční výpravčí ŽST Valašské Meziříčí oznámil polohu zdroje ohrožení samostatnému elektrodispečerovi č. 2, Elektrodispečinku Přerov.

V 00:12:04 h bylo dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí použito k zastavení vlaku Lv 73880 rádiové zařízení systému TRS zavedením rutinního příkazu „GENERÁLNÍ STOP“.

Ve smyslu pokynu dispozičního výpravčího ŽST Valašské Meziříčí se výpravčí ŽST Jablunka v 00:12:04 h pomocí systému TRS spojila se strojvedoucím vlaku Lv 73880, který už jen výpravčí ŽST Jablunka ohlásil vznik MU.

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

Výpis z hovoru mezi KOPIS Zlín a hasičem-spojařem OIS JPO HZS ČD Přerov (dále jen hasič-spojař).

Začátek hovoru dne 07. 05. 2007 v 00:02:29 h, délka spojení při hovoru 0:01:37 h.

Čas (h)	Účastník hovoru	Obsah hovoru
00:02:29	KOPIS Zlín	Máme hlášený požár kamionu v Jablunce na železničním přejezdu, <b>potřebujeme zastavit trať. Je přímo na přejezdu.</b> Vyrozumíte? ... Teď máme informaci, že je to možná mezi Bystřičkou a Jablunkou, takže tam na té trase. ... Ještě vydržte chvíličku. <b>On tvrdí, že je v Bystřičce, takže ať uzavřou celou trať ValMez – Vsetín.</b> ... Nebo nemusíte zatím jezdit, tam není zatím to, tak <b>jenom potřebujem zastavit trať.</b> ...

Přepis hovoru mezi hasičem-spojařem OIS JPO HZS ČD Přerov a samostatným elektrodispeč. č. 1 (dále jen samostatný ED č. 1) na Řídicím stanovišti elektrodisp. Přerov.

Začátek hovoru dne 07. 05. 2007 v 00:05:48 h, délka spojení při hovoru 0:00:38 h.

Čas (h)	Účastník hovoru	Obsah hovoru
---------	-----------------	--------------

00:05:48	samostatný ED č. 1	Elektro Přerov, prosím.
	hasič-spojař	Dobrý večer, drážní hasiči Přerov, B... , operační středisko. Volali mě teď z Kopisu Zlín, že na trati, na železničním přejezdu trati Vsetín – Valašské Meziříčí u Jablůnky je požár auta. Potřebovali by vypnout proud.
	samostatný ED č. 1	Dobře, já si to ověřím.
	hasič-spojař	Ano, ověřte si to, tady je číslo 34144 nebo 34150, 34444 jo. Na moje číslo 34144 zavolejte jo, čekám.
	samostatný ED č. 1	J... , volají hasiči, chtějí vypínat proud.

Přepis hovoru mezi samostatným elektrodispečerem č. 2 (dále jen samostatný ED č. 2) na Řídicím stanovišti elektrodispečinku Přerov a hasičem-spojařem OIS JPO HZS ČD Přerov.

Začátek hovoru dne 07. 05. 2007 v 00:07:53 h, délka spojení při hovoru 0:00:32 h.

Čas (h)	Účastník hovoru	Obsah hovoru
00:07:53	hasič-spojař	Hasiči České dráhy Přerov, B... , prosím.
	samostatný ED č. 2	Elektro H.... Prosím Vás, co potřebujete konkrétně vypnout?
	hasič-spojař	Prosím Vás, potřebuju jak mně volali ze Zlína, je to Vsetín – Valašské Meziříčí, je tam někde požár auta, prý někde u Jablůnky na železničním přejezdu a potřebují vypnout proud bleskově.
	samostatný ED č. 2	Vsetín – Valašské Meziříčí?
	hasič-spojař	Ano.
	samostatný ED č. 2	Na které koleji?
	hasič-spojař	To nevím na které koleji. Ježiš marja to nevím, no tak asi obě dvě koleje, když je tam nějaká nehoda.
	samostatný ED č. 2	Vydržte chvíličku, já si hned zavolám do Meziříčí.
	hasič-spojař	Ano, zkuste rychle volat. Čekám.

Přepis hovoru mezi samostatným elektrodispečerem č. 2 Elektrodispečinku Přerov (dále jen samostatný ED č. 2) a dispozičním výpravčím a operátorkou výpravčího ŽST Valašské Meziříčí.

Začátek hovoru dne 07. 05. 2007 v 00:08:43 h, délka spojení při hovoru 0:05:22 h.

Čas (h)	Účastník hovoru	Obsah hovoru
00:08:53	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Doprava.
00:08:53	samostatný ED č. 2	Elektro Přerov, prosím Vás, vy tam máte nějaký požár někde?
00:08:57	operátor. ŽST Val. Meziříčí	My, požár? Ne.
00:08:57	samostatný ED č. 2	Někde u Jablůnky. Nebo nevíte o něčem? Něco tam hoří.
00:09:01	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Ne.
00:09:01	samostatný ED č. 2	Auto hoří.
00:09:02	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Auto hoří u Jablůnky?
00:09:05	samostatný ED č. 2	Zkuste se prosím Vás spojit s Jablůnkou co konkrétně potřebují vypnout na ten požár? Je tam někde u přejezdu.
00:09:08	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Dobře, jo . Moment.
00:09:10	samostatný ED č. 2	Vydržím na tom.
00:09:10	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Vydržte, moment.
		(Na pozadí hovor mezi výpravčím ŽST Valašské Meziříčí a výpravčím ŽST Jablůnka)
00:09:10	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Auto na přejezdu u Jablůnky.
00:09:44	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	A kde to má být?
00:09:45	samostatný ED č. 2	Někde u Jablůnky přejezd. Máte něco z Ústí do Valašského Meziříčí?
00:09:48	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Někde prý u Jablůnky. (Hovor mezi výpravčí ŽST Val. Meziříčí a ŽST Jablůnka)
00:09:51	samostatný ED č. 2	Jede nám tam něco do Valašského Meziříčí?



00:09:53	výpravčí Meziříčí	ŽST	Val.	No z Jablůnky do Mezříče jede mašina.
00:09:57	samostatný ED č. 2			Jenom samostatná?
00:09:58	výpravčí Meziříčí	ŽST	Val.	Ano, strojně.
00:09:59	samostatný ED č. 2			Tak mohli bychom to vypnout? On totiž neví, kde to má vlastně.
00:10:05	výpravčí Meziříčí	ŽST	Val.	A to volali kdo, policajti?
00:10:06	samostatný ED č. 2			Hasiči, drážní.
00:10:08	výpravčí Meziříčí	ŽST	Val.	Tož jak to vědí, když my to nevíme? Ty halo.
00:10:13	samostatný ED č. 2			Máte tam Jablůnku?
00:10:14	výpravčí Meziříčí	ŽST	Val.	Jo, ona se zkouší spojit na TRSce. Nula devět. On musel teď projet v té Jablůnce.
00:10:25	samostatný ED č. 2			Tak já to zkusím vypnout do té doby, než se domluvíme.
00:10:28	výpravčí Meziříčí	ŽST	Val.	Obě traťové?
00:10:29	samostatný ED č. 2			Jo obě traťové vypnu a pak se domluvíme.
00:10:31	výpravčí Meziříčí	ŽST	Val.	Dobře, jo.
00:10:38	operátor. Meziříčí	ŽST	Val.	Halo.
00:10:38	samostatný ED č. 2			Ano.
00:10:39	operátor. Meziříčí	ŽST	Val.	Moment vydržte.
00:10:47				(na pozadí zvoní telefon)
00:10:48	operátor. Meziříčí	ŽST	Val.	Už tady volá, co to je?
00:10:50	samostatný ED č. 2			Tak víte přesně kde to je?
00:10:52	operátor.	ŽST	Val.	Nevíme, moment, on se teď baví, nevím jestli to jsou

	Meziříčí	policejti nebo kdo to je.
00:10:58	samostatný ED č. 2	Vypnutý to má. Ano.
00:11:01	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Vypnuté je to, jo.
00:11:02	samostatný ED č. 2	Vydržte chvílku, já Vám pak řeknu přesně, kde to je vypnuté.
		(na pozadí je záznam hovoru výpravčího ŽST Valašské Meziříčí zřejmě s Policí České republiky)
00:11:07	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Je to vyplé. (potvrzuje výpravčímu vypnutí napětí v trakčním vedení)
00:11:09	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Kamion, že tam hoří.
00:11:10	samostatný ED č. 2	A kde to hoří? Prosím Vás?
00:11:11	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Moment, já nevím.
00:11:11	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Na přejezdu na Bystřičce, že hoří kamion.
00:11:38	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Ano. Na přejezdu na Bystřičce hoří kamion.
00:11:39	samostatný ED č. 2	To je kde přesně prosím Vás.
00:11:41	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	To je, no Bystřička, jestli je to na té hlavní, tak km 33,243. No už zavírá. Máte to vyplé, jo?
00:11:56	samostatný ED č. 2	Bystřička, to je ...
00:11:57	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Tož mezi Jablůnkou a ... Počkejte. (Na pozadí je zaznamenán zvuk akustické signalizace generální volby)
00:12:14	samostatný ED č. 2	Mám to vypnutý od Vsetína první, druhá až po Valašské Meziříčí.
00:12:19	operátor. ŽST Val. Meziříčí	Už se ozývá ta mašina. ... Už je v něm.

Přepis hovoru mezi dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí a výpravčí ŽST Jablůnka.

Začátek hovoru dne 07. 05. 2007 v 00:09:10 h, délka spojení při hovoru 0:01:14 h.

Čas (h)	Účastník hovoru	Obsah hovoru
00:09:17	výpravčí ŽST Jablunka	Ano.
00:09:17	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	M... , co Ti tam hoří?
00:09:18	výpravčí ŽST Jablunka	Nic.
00:09:21	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Tož já nevím, prý ti tam cosi hoří, že to volá elektrodispečer, auto na přejezdu prý.
00:09:30	výpravčí ŽST Jablunka	Kde, já o ničem nevím.
00:09:30	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	A co tam jede, mašina?
00:09:32	výpravčí ŽST Jablunka	Mašina, peršing.
00:09:35	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Už je pryč?
00:09:36	výpravčí ŽST Jablunka	Jo.
00:09:37	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Tak s ním zkus spojit vysílačkou jestli tam něco není, nebo teda tím TRS.
00:09:44	výpravčí ŽST Jablunka	A kde to má být? Počkej.
00:09:48	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Někde prý u Jablunky přejezd.
00:09:53	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	No z Jablunky do Mezříče jede mašina (výpravčí ŽST Valašské Meziříčí pokračuje v hovoru se samostatným elektrodispečerem č. 2)
00:10:13	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Ty halo.

Přepis hovoru mezi výpravčí ŽST Jablunka a strojvedoucím vlaku Lv 73880.

Začátek hovoru dne 07. 05. 2007 v 00:10:06 h, délka spojení při hovoru 0:01:10 h.

Čas (h)	Účastník hovoru	Obsah hovoru
00:10:17	strojvedoucí	Strojvedoucí 73880 příjem.
00:10:18	výpravčí Jablůnka ŽST	Tady je výpravčí Jablůnka, dobrý večer, Mezříč se ptá, že tam snad něco hoří u Jablůnky, viděl jste tam něco?
00:10:29	strojvedoucí	Kde, že to má být?
00:10:30	výpravčí Jablůnka ŽST	Někde u přejezdu k Jablůnce.
00:10:33	strojvedoucí	Něco u přejezdu, nevím, nevším jsem si vůbec.
00:10:35	výpravčí Jablůnka ŽST	Nevším jste si, dobrá.
00:10:38	strojvedoucí	Nevším jsem, měl jsem zhasnutá světla, projížděla auta nějaká, nevším jsem si, opravdu ne.
00:10:42	výpravčí Jablůnka ŽST	Jo dobrá.
00:10:43	strojvedoucí	Jo.

Přepis hovoru mezi dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí a výpravčí ŽST Jablůnka.

Začátek hovoru dne 07. 05. 2007 v 00:10:27 h, délka spojení při hovoru 0:01:20 h.

Čas (h)	Účastník hovoru	Obsah hovoru
00:10:43	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Halo, M... . (na pozadí zaznamenány slova výpravčího ŽST Valašské Meziříčí: „Ona s někým mluví. Doprava, výpravčí).
00:11:03	výpravčí ŽST Jablůnka	Halo. Nevším si ničeho P... .
00:11:05	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Halo M... , spojila ses s ním.
00:11:12	výpravčí ŽST Jablůnka	Ano, říká, že si nevším ničeho.
00:11:13	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Ty, ne, na na Bystřičce hoří kamion na přejezdu.
00:11:17	výpravčí ŽST Jablůnka	Dobrá.

00:11:18	výpravčí ŽST Val. Meziříčí	Tak ať zastaví.
00:11:21	výpravčí ŽST Jablunka	Jo, elektro, vypni to.

Přepis hovoru mezi výpravčí ŽST Jablunka a strojvedoucím vlaku Lv 73880.

Začátek hovoru dne 07. 05. 2007 v 00:12:04 h, délka spojení při hovoru 0:00:34 h.

Čas (h)	Účastník hovoru	Obsah hovoru
00:12:14	strojvedoucí	Ano strojvedoucí 70880.
00:12:15	neidentifikováno	Neidentifikováno
00:12:19	strojvedoucí	Už je pozdě, už jsem přes něj.

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

V době vzniku MU byly již na místě složky IZS, které ve spolupráci s provozovatelem dráhy a drážní dopravy zajistili místo MU v souladu s § 9 vyhlášky č. 376/2006 Sb.

## 3.6 Pracovní, zdravotní a provozní podmínky

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

Strojvedoucí vlaku Lv 73880: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 06. 05. 2007, v 16:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

Dispoziční výpravčí ŽST Valašské Meziříčí: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 06. 05. 2007, v 18:15 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

Operátorka výpravčího ŽST Valašské Meziříčí: nastoupila na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 06. 05. 2007, v 18:15 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

Výpravčí ŽST Jablunka: nastoupila na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 06. 05. 2007, v 18:20 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

Osobní pokladní ŽST Valašské Meziříčí: nastoupila na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 06. 05. 2007, v 19:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

Hasič-spojař OIS JPO HZS ČD Přerov: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 06. 05. 2007, v 07:00 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

Samostatný elektrodyspečér č. 1: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 06. 05. 2007, v 17:30 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

Samostatný elektrodyspečér č. 2: nastoupil na směnu dle rozvrhu turnusové služby dne 06. 05. 2007, v 17:30 h. Odpočinek před směnou byl v souladu s § 90 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

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

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

Orientační dechová zkouška strojvedoucího vlaku Lv 73880 na požití alkoholu byla provedena PČR Vsetín, s výsledkem – negativní.

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

Strojvedoucí za jízdy vlaku Lv 73880 pozoroval trať a návěsti z pravé strany stanoviště strojvedoucího č. I, t. j. z předního stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy.

Obě stanoviště strojvedoucího HDV řady 163 jsou ergonometricky uspořádána tak, že strojvedoucí má nerušený výhled nejen na ovládací, kontrolní a signalizační prvky a zařízení umístěné na ovládacím pultu strojvedoucího a panelu signalizace nad pravým čelním oknem, ale také před a šikmo do stran HDV.

Šetřením nebylo zjištěno nic, co by strojvedoucímu překáželo ve výhledu před HDV a přehledu o poloze a stavu ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků a zařízení umístěných na stanovišti strojvedoucího.

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

K obdobné MU došlo dne 19. 03. 2007, v 21:29 h, kdy na dráze železniční, dvoukolejné celostátní Praha Holešovice-Stromovka – Děčín hl. n., v traťové koleji č. 2, v prostoru ŽP v km 451,415, mezi ŽST Vraňany – ŽST Dolní Bečkovice, došlo k střetnutí drážního vozidla, vlaku R 784, se stojícím silničním motorovým vozidlem.

Veškeré Drážní inspekcí zjištěné skutečnosti jsou uvedeny ve zprávě „Zpráva o zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události“, č. j.: 6-19/2007/DI.

## 4 ANALÝZA A ZÁVĚRY

### 4.1 Konečný popis mimořádné události

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

Dne 06. 05. 2007, v 23:47:30 h, odjel z ŽST Horní Lideč vlak Lv 73880. Vlak byl výchozí, cílovou stanicí byla ŽST Valašské Meziříčí. Vlak Lv 73880 byl tvořen samostatným HDV řady 163.004-5, jedoucím vpřed stanovištěm strojvedoucího č. I. Jízda vlaku byla strojvedoucím řízena ze stanoviště strojvedoucího č. I, t. j. strojvedoucí pozoroval trať a návěsti z pravé strany předního stanoviště strojvedoucího ve směru jízdy. Po celou dobu jízdy vlaku byl strojvedoucím navolen režim řízení ARR, t. j. přepínač S111 byl v poloze „A“. V traťovém úseku ŽST Jablunka – ŽST Valašské Meziříčí strojvedoucí vzhledem k sklonovým poměrům (rozhodný spád/třída sklonu 7/II), přepínačem režimu jízdy S159 navolil režim „Jízda“, t. j. přepínač S159 byl v poloze „J“. HDV udržovalo konstantní rychlost 78 km.h<sup>-1</sup>.

Po průjezdu vlaku Lv 73880 ŽST Jablunka byl strojvedoucí výpravčí ŽST Jablunka dotázán, zda „něco“ u ŽP „k Jablunce“ hoří. Protože se strojvedoucí domníval, že byl dotázán na ŽP v km 37,308, nacházející se na valašskomeziříčském zhlaví ŽST Jablunka, který již minul, odpověděl, že si ničeho nevšiml a pokračoval v další jízdě se zvýšenou pozorností na trať a její okolí. Hovor byl veden v rádiové síti TRS na sdruženém kanálu stuhu č. 66, prostřednictvím základnové rádiové stanice umístěné v ŽST Jablunka a vozidlové rádiové stanice HDV 163.004-5, v době od 00:10:17 h do 00:10:43 h.

V průběhu hovoru mezi strojvedoucím vlaku Lv 73880 a výpravčí ŽST Jablunka započal v 00:10:29 h na Řídicím stanovišti elektrodispečinku Přerov elektrodispečer č. 2 konat úkony pro vypnutí napětí v trakčním vedení v obou traťových kolejích mezi ŽST Vsetín a ŽST Valašské Meziříčí, včetně přilehlých ŽST. Tyto úkony samostatného elektrodispečera č. 2 byly realizovány na základě jednoznačného požadavku hasiče-spojaře OIS JPO HZS ČD Přerov, na vypnutí napětí v trakčním vedení v úseku Vsetín – Valašské Meziříčí, z důvodu požáru na neidentifikovaném ŽP u Jablunky (hovor mezi hasičem-spojařem OIS JPO HZS ČD Přerov a samostatným elektrodispečerem č. 2 byl veden v době od 00:07:53 h do 00:08:25 h) a následné telefonické komunikace mezi samostatným elektrodispečerem č. 2 a dispozičním výpravčím (operátorkou) ŽST Valašské Meziříčí v době od 00:08:53 h. V závěru hovoru mezi strojvedoucím vlaku Lv 73880 a výpravčí ŽST Jablunka bylo vypnuto napětí v trakčním vedení i 2. traťové koleje mezi ŽST Jablunka a ŽST Valašské Meziříčí. Zaúčinkováním podpěťové ochrany K02.L vypnul hlavní vypínač HDV 163.004-5. Výpadek hlavního vypínače je zaregistrován v 00:10:37 h, ve vzdálenosti 1263 m před ŽP, nacházejícím se v km 33,243.

Zaúčinkování podpěťové ochrany K02.L s následným výpadkem hlavního vypínače bylo strojvedoucímu signalizováno a indikováno na ovládacím pultu „vodorovnou“ polohou ukazatele stavu hlavního vypínače H203, ústřední signální lampou (průsvítkou) poruchy H101, „neutrální“ polohou ukazatele stavu stykače K85 topení vlaku a nulovou výchylkou voltmetru trolejového napětí P01. Na signálním panelu H107, umístěném nad pravým

čelním oknem HDV, se nasvítily pozice: h1 – reléová signalizace ochran, h7 – porucha regulace A102-Y1 a h8 – porucha regulace A102-Y2. Na signálním panelu H109, umístěném nad pravým čelním oknem HDV, vedle signálního panelu H107, se nasvítily pozice: h4 – porucha nabíjení sítě 48 V. Nasvícení pozice h6 – porucha Unipulsu nadproud, vlivem proudové nebo napěťové špičky na meziobvodu Unipulsu vzniklé v důsledku vypnutí hlavního vypínače, nelze potvrdit ani vyloučit. Protože strojvedoucí uvedenou indikaci a signalizaci, včetně ustání hluku běžících elektromotorů ventilátorů chlazení pulsních měničů a trakčních motorů a ustání hluku pracujícího pulsního měniče pomocných pohonů (Unipuls) nezaregistroval, pokračoval v další jízdě jen se zvýšenou pozorností na trať a její okolí, bez jakékoli korekce rychlosti, která následkem jízdy výběhem pozvolna klesala.

Ve vzdálenosti cca 530 m před ŽP v km 33,243, který strojvedoucí z důvodu směrových poměrů na trati ještě nemohl vidět, zaregistroval výstražná světla modré barvy vozidel s právem přednosti v jízdě. Proto ihned v 00:11:29 h přestavil kontrolér brzdiče průběžné samočinné brzdy OBE 1 do polohy „Brzda“ a vzápětí v 00:11:31 h, ve vzdálenosti 321 m před ŽP, zavedl rychločinné brzdění. Při brzdění strojvedoucí zaregistroval nefunkčnost elektrodynamické brzdy, způsobenou výpadkem hlavního vypínače. HDV bylo brzděno účinkem třecí špalíkové brzdy v I. způsobu brzdění, pouze však nízkým stupněm tlaku vzduchu ve válcích brzdových jednotek, t. j. tlakem 3,8 bar, namísto požadovaného vysokého stupně tlaku 6,5 bar. V průběhu brzdění strojvedoucí zaregistroval i návěst „Stůj, zastavte všemi prostředky“, dávanou kroužením bílým světlem, některou ze zasahujících osob na místě požáru.

V 00:11:50 h, při rychlosti 44 km.h<sup>-1</sup>, došlo k najetí HDV 163.004-5, vlaku Lv 73880, do levé zadní části stojícího a hořícího silničního motorového vozidla ZN. SCANIA, RZ. 3T8 1485 (CZ). Dynamikou nehodového děje bylo silniční motorové vozidlo odhozeno vlevo do traťové koleje č. 1, kde zůstalo stále hořící stát čelem proti směru jízdy vlaku Lv 73880. HDV zastavilo v 00:12:12 h, v km 33,080, tj. 163 m za místem střetnutí.

Vzniku MU předcházelo oznámení řidiče silničního motorového vozidla o požáru vozidla a jeho stání na ŽP s nepřesnou identifikací ŽP „u“ obce Jablůnka, na tísňovou linku 112 TCTV při KOPIS Zlín. Informace byla ihned v 00:00:02 h, dne 07. 05. 2007, zpracována a ve formě datové věty předána Operačnímu středisku PČR Vsetín.

Operační středisko PČR Vsetín po obdržení datové věty nejprve organizovalo ověření informace. Ta byla následně policejní hlídkou potvrzena a místo požáru bylo konkretizováno na ŽP na Bystřičce. Hovor mezi Policejní hlídkou a Operačním střediskem PČR Vsetín byl ukončen v 00:07:51 h. Protože Operační středisko nemělo k dispozici platný telefonní seznam kontaktních míst firmy České dráhy, a. s., pro ohlášení mimořádných událostí, kontaktovalo kancelář „Informace Českých drah“ v ŽST Valašské Meziříčí, která však není v noční době obsazena. Hovor byl proto automaticky přesměrován na „osobní pokladnu“, kde Operační středisko PČR Vsetín získalo informaci o telefonním čísle na výpravčího. V 00:10:40 h započal hovor mezi Operačním střediskem PČR Vsetín a dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí, který již v té době vedl hovor se samostatným elektrodispečerem č. 2 Elektrodispečinku Přerov. Operačním střediskem PČR Vsetín byl výpravčí informován o hořícím kamionu na ŽP na Bystřičce a současně byl požádán o zastavení provozu. Hovor mezi dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí a Operačním střediskem PČR Vsetín, byl ukončen v 00:11:27 h, t. j. 0:00:23 h, před vznikem MU a 0:00:04 h, před zavedením rychločinného brzdění strojvedoucím – tedy



v době, kdy se vzniku MU již nedalo zabránit. Dispoziční výpravčí ŽST Valašské Meziříčí, vyjma indikace uvedení PZZ ŽP v km 33,243 do stavu výstraha jízdou vlaku Lv 73880, neměl žádnou informaci o poloze vlaku Lv 73880 na trati a také nevěděl, že již v 00:11:50 h se vlak Lv 73880 na ŽP v km 33,243 s hořícím silničním motorovým vozidlem střetl. Proto traťovým telefonem vyzval výpravčí ŽST Jablunka se slovy „*Tak ať zastaví*“, k zastavení vlaku a v 00:12:04 h zavedl obsluhou základnové rádiové stanice TRS, rutinním příkazem signál „GENERÁLNÍ STOP“.

V době vyslání 15 x opakovaných telegramů „GENERÁLNÍ STOP“, vlak Lv 73880 již zastavoval po střetnutí se silničním motorovým vozidlem. Příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ nebyl vozidlovou radiostanicí HDV přijat (záznamové zařízení HDV 163.004-5 nezaznamenalo zaúčinkování systému samočinného zastavení vlaku). Důvodem nepřijetí příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ byl započatý hovor – rádiové spojení, mezi výpravčí ŽST Jablunka a strojvedoucím vlaku Lv 73880, t. j. vozidlová rádiová stanice HDV 163.004-5 byla ve spojení se základnovou radiovou stanicí umístěnou v ŽST Jablunka.

V době vyslání datové věty z KOPIS Zlín Operačnímu středisku PČR Vsetín, t. j. v 00:00:04 h, byl na KOPIS Zlín organizován výjezd jednotky HZS Zlínského kraje. Na místo požáru silničního motorového vozidla stojícího na ŽP v km 33,243 dorazilo v cca 00:07 h jako první zásahové vozidlo JEEP, HZS Vsetín. Vzhledem k rozsahu povinností velitele zásahu, po příjezdu jednotky HZS na místo zásahu a času příjezdu necelých 5 min. před vznikem MU, nebylo v moci této složky ani ve spolupráci s policejní hlídkou PČR Vsetín vzniku MU zabránit.

Po vyslání datové věty z KOPIS Zlín Operačnímu středisku PČR Vsetín a zorganizování výjezdu jednotek HZS na místo požáru, KOPIS Zlín v 00:02:29 h telefonicky informoval Ohlašovnu požárů OIS JPO HZS ČD Přerov o požáru silničního motorového vozidla na ŽP „v“ Jablůnce. V průběhu hovoru KOPIS Zlín upřesnil místo požáru na Bystřičku a **požádal o uzavření tratě v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín**. Informace o místě požáru byla nepřesná, vycházela z nepřesně identifikovaného místa požáru řidičem hořícího silničního motorového vozidla. Výjezd JPO HZS ČD nebyl i přes předpokládaný zásah pod trakčním vedením KOPIS Zlín požadován. Hovor byl ukončen v 00:04:06 h.

0:01:42 h po ukončení hovoru s KOPIS Zlín, Ohlašovna požárů OIS JPO HZS ČD Přerov v době od 00:05:48 h do 00:06:26 h a opětovně od 00:07:53 h do 00:08:25 h, informovala řídicí stanoviště Elektrodípečinku Přerov o požáru automobilu na trati Vsetín – Valašské Meziříčí na neidentifikovaném ŽP „u“ Jablůnky a požadovala vypnutí napětí v trakčním vedení v uvedeném úseku. Nepřesná informace o místě požáru vycházela opět z nepřesné identifikace místa požáru řidičem hořícího silničního motorového vozidla a neexistence jednotného systému označení ŽP z pohledu železnice a silniční topologie. Hovor byl ukončen v 00:06:40 h.

**Požadavek na zastavení drážní dopravy v úseku Vsetín – Valašské Meziříčí** ve smyslu jednotných technologických postupů provozovatele dráhy, uvedených v dokumentu „Rozkaz č. 4/2000 velitele JPO HZS ČD Přerov AKTUALIZACE“, č. j. 245/2005-HZSPRE, ze dne 19. 09. 2005, **však zaměstnancem na pracovišti Ohlašovny požárů OIS JPO HZS ČD Přerov osobám řídícím drážní dopravu, tj. provoznímu a ústřednímu dispečerovi a výpravčím přilehlých ŽST předán NEBYL.**

V době od 00:09:14 h do 00:11:54 h byl mezi KOPIS Zlín a Ohlašovnou požárů OIS JPO HZS ČD Přerov, uskutečněn následný hovor, kdy se KOPIS Zlín dotazoval na situaci

a urgoval zastavení drážní dopravy. Protože hasič-spojař sloužící na Ohlašovně požárů OIS JPO HZS ČD Přerov neměl požadované informace, KOPIS Zlín požádal o sdělení telefonních čísel přímo do ŽST, s úmyslem předat informace přímo. Hasič-spojař OIS JPO HZS ČD Přerov sdělil telefonní číslo 972 774 490 do ŽST Valašské Meziříčí a 972 775 490 do ŽST Vsetín. **Obě telefonní čísla však nebyla na pracoviště osoby řídící drážní dopravu** nebo na osoby na řízení drážní dopravy se podílející, ale do kanceláří přednostů stanic, kteří pracují na denní směny.

Samostatný elektrodispečer č. 1, Elektrodispečinku Přerov, po ukončení hovoru s Ohlašovnou požárů OIS JPO HZS ČD Přerov, v 00:06:26 h, informoval svého kolegu, samostatného elektrodispečera č. 2, obsluhujícího zařízení trakčního vedení v trati Vsetín – Valašské Meziříčí. Ten v 00:07:53 h telefonicky kontaktoval Ohlašovnu požárů OIS JPO HZS ČD Přerov a ověřil si informace. V průběhu hovoru byl i on informován o požáru automobilu mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím, na neidentifikovaném ŽP „někde u Jablůnky“ a se slovy: „... potřebují vypnout proud bleskově.“, o požadavku na vypnutí napětí v trakčním vedení v daném úseku. Hovor byl ukončen v 00:08:25 h. **Po tomto požadavku na vypnutí napětí v trakčním vedení**, ve smyslu jednotných technologických postupů provozovatele dráhy, uvedených ve vnitřním předpise „ČD E 6 Předpis pro činnost řídícího stanoviště elektroúseku“, schváleného dne 05. 04. 1978, pod č. j. 6183/1978-24, s účinností od 01. 01. 1979, napětí v trakčním vedení **vypnuto nebylo**, ale bylo dále pokračováno v ověřování a upřesňování informací o místě požáru.

V 00:08:53 h samostatný elektrodispečer č. 2, Elektrodispečinku Přerov, telefonicky kontaktoval dispozičního výpravčího (operátorku) ŽST Valašské Meziříčí. Dotazoval se na požár někde u Jablůnky a dále upřesňoval místo požáru. Protože dispoziční výpravčí v té době o zdroji ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy nevěděl, v 00:09:17 h se telefonicky dotázal na požár výpravčí vedlejší ŽST Jablůnka. Protože ani výpravčí v ŽST Jablůnka neměla žádné informace a v 00:08:31 h ŽST Jablůnka projel směrem do Valašského Meziříčí vlak Lv 73880, výpravčí se dohodli, že výpravčí ŽST Jablůnka se pomocí TRS dotáže strojvedoucího, zda on něco nezahlédl. Hovor mezi výpravčími byl ukončen v 00:10:13 h. Poté pokračoval hovor mezi samostatným elektrodispečerem 2, Elektrodispečinku Přerov, a dispozičním výpravčím ŽST Valašské Meziříčí, kterým byl konkretizován další postup a úsek vypnutí napětí v trakčním vedení.

Pokračování dalšího sledu událostí je uvedeno v úvodu tohoto bodu Zprávy.

## 4.2 Rozbor

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

Dvoukolejný ŽP v km 33,243, celostátní, dvoukolejné dráhy Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, elektrifikované stejnosměrným napětím 3 kV, je označen a zabezpečen v souladu s § 3 a § 4 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v platném znění (dále jen vyhláška č. 177/1995 Sb.) a ve smyslu § 17 vyhlášky č. 177/1995 Sb., svým provedením vyhovuje bezpečnému provozování drážní dopravy a zajišťuje bezpečnost účastníků provozu na pozemní komunikaci.

Silniční motorové vozidlo ZN. SCANIA R124LA4x2NA, RZ. 3T8 1485 (CZ) vjelo na ŽP v km 33,243 ve směru od Vsetína v situaci, kdy PZZ dovozovalo jízdu účastníkům silničního provozu. Z důvodu požáru silničního motorového vozidla se vozidlo na ŽP samovolně zastavilo (prohořely tlakové hadice brzd) a zůstalo stát zabrzdnuté na ŽP tak, že zasahovalo do průjezdného průřezu obou traťových kolejí. Silniční motorové vozidlo tedy vjelo (vstoupilo) na dráhu (do obvodu dráhy) v místě veřejnosti přístupném v době, kdy PZZ nebylo ve stavu výstraha. Následným samovolným zastavením, stáním a neodstraněním silničního motorového vozidla z prostoru ŽP, byla ve smyslu § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb., zásadním způsobem ohrožena bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy. Zastavení a stání zabrzdnutého silničního motorového vozidla na ŽP bylo způsobeno požárem. Šetřením příslušného orgánu HZS Zlín byla jako nejpravděpodobnější příčina zahoření stanovena technická závada na palivovém nebo elektrickém systému vozidla, viz „Usnesení“ ve věci podezření ze spáchání trestného činu obecného ohrožení podle § 180 odst. 1 zákona č. 140/1961 Sb., trestní zákon, v platném znění, kterého se měl dopustit neznámý pachatel, ze dne 01. 08. 2007, č. j.: ORVS-1355/TČ-70-2007.

Odstranění (vyproštění) zabrzdnutého hořícího silničního motorového vozidla z prostoru ŽP nebylo vzhledem k sledu události proveditelné.

Sled událostí, který předcházel vzniku MU, se od počátku odvíjel po linii nepřesné identifikace ŽP řidičem hořícího silničního vozidla, stojícího na ŽP. Železniční přejezdy jsou ve smyslu § 9 písm. c) vyhlášky č. 177/1995 Sb., součástí dráhy. Na rozdíl od jiných součástí dráhy, kterými jsou např. výhybky, zařízení pro boční ochranu vlakové cesty a návěstidla, nejsou železniční přejezdy ve smyslu § 4 vyhlášky č. 173/1995 Sb., zahrnuty mezi součásti dráhy, jejichž označení slouží ve smyslu § 3 vyhlášky č. 173/1995 Sb., k zabezpečení dráhy. Absence systému jednoznačně nezaměnitelného označení železničních přejezdů, sloužící k přesné identifikaci železničních přejezdů jak provozovatelům drah a dopravcům, tak i účastníkům silničního provozu a složkám IZS, jednoznačným způsobem přispěla k průtahům v komunikaci všech zúčastněných stran před vznikem MU, vedené převážně v duchu zjišťování a upřesňování místa požáru na ŽP.

**O zdroji ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy a požadavku na zastavení drážní dopravy** v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín, byť s nepřesnou identifikací místa ohrožení, **byl provozovatel dráhy, t. j. České dráhy, a. s., informován** a žádán KOPIS Zlín v rámci komunikace, vedené po veřejné telekomunikační síti mezi KOPIS Zlín a Ohlašovnou požárů OIS JPO HZS ČD Přerov, v době od 00:02:29 h do 00:04:06 h. Hovor byl ukončen 7 min. a 44 vteřin před vznikem MU. **Provozovatel dráhy nezajistil předání požadavku na zastavení drážní dopravy osobám řídícím drážní dopravu.** Nebyl dodržen postup ve smyslu jednotných technologických postupů provozovatele dráhy, obsažený ve „Statut operačních a informačních středisek“, schválený dne 22. 03. 2004, s platností od 01. 05. 2004, ČÁST TŘETÍ, Kapitola II – Operační a informační středisko JPO HZS ČD, písm. C. Výkon činností, bod 1), 7) a 13) a v „Rozkaz č. 4/2000 velitele JPO HZS ČD Přerov AKTUALIZACE“, č. j. 245/2005-HZSPRE, ze dne 19. 09. 2005.

Provozovatel dráhy ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy, obsažených v jednotných technologických postupech provozovatele dráhy tím, že nezajistil předání požadavku na zastavení drážní dopravy osobám řídícím drážní dopravu.

V 00:10:29 h samostatný elektrodyspečer č. 2, na Řídicím stanovišti elektrodyspečinku Přerov, zahájil úkony pro vypnutí napětí v trakčním vedení v obou traťových kolejkách mezi ŽST Vsetín a ŽST Valašské Meziříčí, včetně přilehlých ŽST. Napětí v trakčním vedení 2. traťové koleje mezi ŽST Jablunka a ŽST Valašské Meziříčí bylo dle záznamového zařízení HDV 163.004-5 vypnuto v 00:10:37 h, t. j. 1 min. a 13 vteřin před vznikem MU. Vlak Lv 73880 se v té době nacházel v km 34,506, ve vzdálenosti 1263 m před ŽP v km 33,243, t. j. **v dostatečné vzdálenosti pro bezpečné zastavení před hořícím silničním motorovým vozidlem, stojícím na ŽP v km 33,243.** HDV však po vypnutí napětí v troleji nezastavilo a pokračovalo v další jízdě bez jakékoli korekce rychlosti, která následkem jízdy výběhem pozvolna klesala. V 00:11:29 h, při rychlosti 74 km.h<sup>-1</sup>, ve vzdálenosti 362 m před ŽP v km 33,243 je záznamovým zařízením HDV 163.004-5 zaznamenáno přestavení kontroléru brzděče průběžné samočinné brzdy OBE 1 do polohy „Brzda“ a v 00:11:31 h, při stejné rychlosti, ve vzdálenosti 321 m před ŽP zavedení rychločinného brzdění.

**Provozovatel dráhy nezajistil, aby osoba na Řídicím stanovišti elektrodyspečinku Přerov,** po obdržení požadavku na vypnutí napětí v trakčním vedení v úseku Vsetín – Valašské Meziříčí, při hrozícím nebezpečí z prodlení z důvodu požáru silničního motorového vozidla na neidentifikovaném ŽP „někde u Jablunky“, **postupovala ve smyslu jednotných technologických postupů provozovatele dráhy,** uvedených ve vnitřním předpise „ČD E 6 Předpis pro činnost řídicího stanoviště elektroúseku“, schváleného dne 05. 04. 1978, pod č. j. 6183/1978-24, s účinností od 01. 01. 1979, čl. 31 a zejména pak čl. 32.

Řídicí stanoviště elektrodyspečinku Přerov bylo v průběhu dvou telefonních hovorů vedených s Ohlašovnou požárů OIS JPO HZS ČD Přerov, v době od 00:05:48 h do 00:06:26 h a opětovně od 00:07:53 h do 00:08:25 h, informováno o zdroji ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy - požáru silničního motorového vozidla, v úseku mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím, na neidentifikovaném ŽP „někde u Jablunky“ a se slovy: „... **potřebují vypnout proud bleskově.**“, bylo požádáno o vypnutí napětí v trakčním vedení v daném úseku. **I přes hrozící nebezpečí z prodlení napětí v trakčním vedení vypnuto ihned nebylo.** Na místo toho bylo ve spolupráci s ŽST Valašské Meziříčí dále upřesňováno místo požáru. Úkony pro vypnutí napětí v trakčním vedení byly Elektrodyspečinkem Přerov zahájeny až v 00:10:29 h, t. j. 2 minuty a 4 vteřiny po obdržení požadavku na vypnutí napětí.

Provozovatel dráhy ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy, obsažených v jednotných technologických postupech provozovatele dráhy tím, že nezajistil při hrozícím nebezpečí z prodlení vypnutí napětí v trakčním vedení v požadovaném úseku trati ihned po obdržení požadavku, ale až s více jak dvou minutovým zpožděním. Provozovatelem dráhy nebylo zohledněno prioritní hledisko zajištění bezpečnosti.

**Provozovatel dráhy dále nezajistil, aby výpravčí ŽST Jablunka po obdržení jednoznačného pokynu od výpravčího ŽST Valašské Meziříčí na zastavení vlaku Lv 73880 v 00:11:21 h postupovala ve smyslu jednotných technologických postupů provozovatele dráhy,** obsažených v čl. 53 vnitřního předpisu „ČD Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ“, t. j. aby při hrozícím nebezpečí z prodlení předpokládala, že HDV je vybaveno funkčním adaptérem XX48 a pokusila se obsluhou základnové rádiové stanice TRS vlak Lv 73880 zastavit rutinním příkazem „STOP“, nebo

„GENERÁLNÍ STOP“. Výpravčí ŽST Jablunka se místo toho pokusila vlak Lv 73880 zastavit novým navázáním spojení se strojvedoucím vlaku, se zjevným úmyslem vyzvat jej k zastavení přímou řečí. Protože rádiové spojení základnové rádiové stanice umístěné v ŽST Jablunka s vozidlovou rádiovou stanicí umístěnou na HDV vlaku Lv 73880 bylo navázáno v 00:12:04 h, t. j. v době vyslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ základnovou rádiovou stanicí umístěnou v ŽST Valašské Meziříčí, bylo tímto spojením znemožněno, aby vozidlová rádiová stanice HDV 163.004-5 příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ přijala (viz níže).

Vzhledem k času přijetí pokynu na zastavení vlaku v 00:11:21 h a času, kdy strojvedoucí vlaku Lv 73880 zavedl rychločinné brzdění před ŽP v 00:11:31 h, lze konstatovat, že výše uvedené nedodržení jednotných technologických postupů na vznik MU nemělo vliv.

**Provozovatel dráhy ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy, obsažených v jednotných technologických postupech provozovatele dráhy tím, že nezajistil, aby se výpravčí ŽST Jablunka při hrozícím nebezpečí z prodlení pokusila vlak Lv 73880 zastavit rutinním příkazem „STOP“, nebo „GENERÁLNÍ STOP“.**

**Provozovatel drážní dopravy nezajistil, aby osoba řídící drážní vozidlo, která po ukončení hovoru s výpravčím ŽST Jablunka se zvýšenou pozorností pozorovala trať a její okolí, zjistila výpadek napětí v trakčním vedení s následným zaúčinkováním podpětí ochrany K02.L a výpadkem hlavního vypínače HDV bezprostředně.** Tento stav byl strojvedoucímu signalizován a indikován na ovládacím pultu „vodorovnou“ polohou ukazatele stavu hlavního vypínače H203, ústřední signální lampou (průsvitkou) poruchy H101, „neutrální“ polohou ukazatele stavu stykače K85 topení vlaku a nulovou výchylkou voltmetru trolejového napětí P01. Na signálním panelu H107, umístěným nad pravým čelním oknem HDV, se nasvítily pozice: h1 – reléová signalizace ochran, h7 – porucha regulace A102-Y1 a h8 – porucha regulace A102-Y2. Na signálním panelu H109, umístěným nad pravým čelním oknem HDV, vedle signálního panelu H107 se nasvítila pozice: h4 – porucha nabíjení sítě 48 V. Nasvícení pozice h6 – porucha Unipulsu nadproud, vlivem proudové nebo napěťové špičky na meziobvodu Unipulsu vzniklé v důsledku vypnutí hlavního vypínače, nelze potvrdit ani vyloučit. Strojvedoucí dále nezaregistroval ustání hluku běžících elektromotorů ventilátorů chlazení pulsních měničů a trakčních motorů a ustání hluku pracujícího pulsního měniče pomocných pohonů. Uvedenou změnu chodu HDV strojvedoucí zjistil až při brzdění před ŽP, po ujetí cca 900 m, t. j. po více jak 52 vteřinách, od výpadku napětí v trakčním vedení.

Provozovatel drážní dopravy nezajistil, aby osoba řídící drážní vozidlo ve smyslu § 35 odst. 1 písm. o) vyhlášky č. 173/1995 Sb., sledovala celkový chod HDV a tím zjistila výpadek napětí v trakčním vedení dříve než při brzdění před ŽP v km 33,243.

**Provozovatel drážní dopravy dále nezajistil, aby osoba řídící drážní vozidlo, při zjištění výpadku napětí v trakčním vedení při jízdě elektrického HDV zastavila.** Strojvedoucí vlaku Lv 73880 výpadek napětí v trakčním vedení zjistil s více jak 52. vteřinovým zpožděním, při brzdění před ŽP v km 33,243. V situaci, kdy by strojvedoucí pozorným sledováním celkového chodu HDV zjistil ztrátu trakčního napětí bezprostředně, řídil by se ustanovením článku 29 a 1017, jednotných technologických postupů provozovatele dráhy a dopravce, obsažených ve vnitřním předpisu „ČD D 2 PŘEDPIS PRO ORGANIZOVÁNÍ A PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY“, schváleným dne 13. 03.

1997, pod č. j. 55079/97-O11, s účinností od 28. 12. 1997, v platném znění. Článek 29 rámcově upravuje povinnost jednat ve smyslu vnitřního předpisu ČD D2 i v těch případech, které ve vnitřním předpisu ČD D2 nejsou výslovně uvedeny, a to podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zaručena bezpečnost, pravidelnost a plynulost železniční dopravy, t. j. nekonkretizuje povinnost při výpadku napětí v trakčním vedení zastavit vlak při jízdě elektrického HDV. Článek 1017 již konkrétně upravuje postup zastavení vlaku dopravovaného elektrickým HDV, ovšem za podmínky zjištění **závady** na drážním vozidle. Strojvedoucí všech elektrických HDV mají při ztrátě napětí v trakčním vedení za povinnost pozorně sledovat vlastní soupravu vozidel, popř. i soupravy protijedoucích vlaků, není-li na vlaku závada ohrožující bezpečnost dopravy a podle okolností vlak zastavit. Nezjistí-li strojvedoucí závadu, která by ohrožovala bezpečnost, nemusí ve smyslu uvedeného článku zastavit, protože úvod článku vymezuje další obsah článku na podmínku, zjištění **závady** (článek 1017: „*Nelze-li jiným vhodným způsobem (např. spojením rádiovým zařízením se strojvedoucím) zastavit vlak dopravovaný elektrickým hnacím vozidlem, u něhož byla zjištěna závada, která by mohla ohrozit bezpečnost provozu, postupuje se následovně: ...*“).

**Provozovatel drážní dopravy ve smyslu § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., nevydal jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech pro zajištění, aby ve smyslu § 35 odst. 1 písm. q) vyhlášky č. 173/1995 Sb., osoba řídící drážní vozidlo při zjištění výpadku napětí v trakčním vedení i při jízdě elektrického HDV u něhož nebyla zjištěna závada, vozidlo zastavila, a není-li na místě zjevná příčina výpadku, spojila se s osobou řídící drážní dopravu.**

**Provozovatel drážní dopravy dále nezajistil provozování drážní dopravy v souladu s jednotnými technologickými postupy obsaženými ve vnitřních předpisech dopravce tím, že vlak Lv 73880, tvořený samostatným HDV 163.004-5, vystrojeným brzdovými špalíky z šedé litiny, nebyl v I. způsobu brzdění **brzděn vysokým stupněm tlaku 6,5 bar v brzdových válcích brzdových jednotek**, t. j. aby uzavírací kohout č. 976/5 (rubos/litina) k přídavnému ventilu DAKO-LRV byl otevřen, viz dokumenty „Zápis se zaměstnancem“, vyhotovený v DKV Ostrava, Provozní jednotce Valašské Meziříčí, dne 09. 05. 2007 v 08:00 h, a „Zápis se zaměstnancem“, vyhotovený na RIBŽD Ostrava, dne 15. 05. 2007 v 09:00 h, a dokument DI „Výpočet brzdící síly a teoretických brzdných křivek“, vyhotovený Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava, č. ID002DIO ze dne 10. 09. 2007.**

Provozovatel drážní dopravy ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., provozoval drážní dopravu v rozporu s pravidly pro provozování drážní dopravy, obsaženými ve vnitřních předpisech.

Provozovatel drážní dopravy dále nezajistil provozování drážní dopravy v souladu s pravidly pro provozování drážní dopravy obsaženými ve vnitřních předpisech tím, že při brzdění vlaku Lv 73880, HDV 163.004-5 s neupotřebitelnou elektrodynamickou brzdou před hořícím silničním motorovým vozidlem, stojícím na ŽP v km 33,243, nebyla přímočinná (přídavná) brzda úplně zabrzděna a ponechána v zabrzděném stavu až do úplného zastavení. Úplným zabrzděním přímočinné (přídavné) brzdy by byly brzdové válce brzdových jednotek naplněny tlakem 6,5 bar.

Vzhledem k stresové a vypjaté situaci bezprostředně předcházející střetnutí nelze uvedenou skutečnost provozovateli drážní dopravy vytknout.

Dle dokumentu „Informativní rozbor záznamu elektronického rychloměru k mimořádné události ohrožení B 4, číslo vlaku 73880 na žel. přejezdu v km 33,243 mezi žst. Jablůnka – Val. Meziříčí“, vyhotoveném v DKV Ostrava, Provozní jednotce Bohumín, dne 09. 05. 2007, mimo jiné vyplývá:

- HDV bylo řízeno ze stanoviště strojvedoucího č. I;
- HDV jelo vpřed stanovištěm strojvedoucího č. I;
- elektromagnetický ventil mobilní části VZ byl po celou dobu jízdy HDV pod napětím  
Odpad ventilu je zaznamenán v 00:38:22 h;
- od 00:03:50 h je registrována jízda konstantní rychlostí 78 km.h<sup>-1</sup>;
- v 00:08:31 h HDV rychlostí 78 km.h<sup>-1</sup> projelo ŽST Jablůnka;
- v 00:10:37 h, t. j. 1263 m před místem MU, je při rychlosti 78 km.h<sup>-1</sup> zaznamenán odpad sběrače (lze považovat i za čas vypnutí hlavního vypínače – registrace zapnutí/vypnutí hlavního vypínače není zapojena. Dle záznamu je v celém průběhu jízdy vlaku Lv 73880 hlavní vypínač vypnut). Rychlost jízdy HDV začíná pozvolna klesat – počátek jízdy výběhem;
- v 00:11:29 h, t. j. 362 m před místem MU, je zaznamenáno zavedení provozního brzdění;
- v 00:11:31 h, t. j. 321 m před místem MU, je zaznamenáno zavedení rychločinného brzdění (přestavení kontroléru brzdiče průběžné samočinné brzdy OBE 1 do polohy „R“). Rychlost jízdy HDV následkem rychločinného brzdění klesá prudce až do zastavení;
- čas vzniku MU je 00:11:50 h, při rychlosti 44 km.h<sup>-1</sup>;
- v 00:12:12 h je zaznamenáno zastavení HDV (163 m za místem střetnutí);
- nejvyšší dovolená rychlost jízdy vlaku Lv 73880 nebyla po celou dobu jízdy překročena.

Pro zjištění všech okolností vzniku předmětné MU byl z podnětu Dražní inspekce Vysokou školou báňskou – Technickou univerzitou Ostrava, Institutem dopravy, Fakulty strojní, proveden výpočet brzdící síly a teoretických brzdných křivek brzdění vlaku Lv 73880 před ŽP v km 33,243. Veškeré skutečnosti jsou uvedeny v dokumentu „Výpočet brzdící síly a teoretických brzdných křivek“, pod č. ID002DIO, ze dne 10. 09. 2007.

Na základě parametru trati (NÁKRESNÝ PŘEHLED STAVU ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU TRATI), výpisu dat ze záznamového zařízení HDV 163.004-5, konstrukce brzdové jednotky, včetně charakteristiky vratné pružiny brzdového válce brzdové jednotky a posouzení vlivu vysunutí pístnice válce brzdové jednotky, byl proveden výpočet střední hodnoty tlaku v brzdových válcích HDV. Hodnota součinitele tření  $f=0,18$ , mezi jízdni plochou kola a brzdovým špalíkem, byla stanovena výpočtem teoretických brzdných křivek pro konstantní hodnoty „ $f$ “ (0,20; 0,18; 0,16), pro předpokládaný tlak v brzdových válcích 3,8 bar a jejich porovnáním se skutečnou brzdnou křivkou v rozsahu rychlosti 74 – 44 km.h<sup>-1</sup>. Skutečné brzdné křivce se nejvíce přiblížila teoretická brzdná křivka se započítaným součinitelem tření  $f=0,18$ , při době plnění brzdových válců 0 s (čas 0=okamžik přestavení kontroléru brzdiče průběžné samočinné brzdy OBE 1 do polohy „Rychlobrzda“ v 00:11:31 h. Čas přestavení kontroléru brzdiče průběžné samočinné brzdy

OBE 1 do polohy „Brzda“ v 00:11:29 h nebyl do výpočtu zahrnut). Vypočtená střední hodnota tlaku v brzdových válcích brzdových jednotek pak měla hodnotu  $p_{BVstř} = 3,94$  bar. Výpočet s odchylkou 0,14 bar potvrdil, že při brzdění byly brzdové válce brzdových jednotek HDV 163.004-5 naplněny pouze nízkým stupněm tlaku vzduchu 3,8 bar, t. j. uzavírací kohout č. 976/5 (rubos/litina) k přídavnému ventilu DAKO-LRV byl uzavřen.

Dále byl proveden výpočet teoretických brzdných křivek HDV při vysokém stupni tlaku vzduchu 6,5 bar v brzdových válcích brzdových jednotek, t. j. při otevřeném uzavíracím kohoutu č. 976/5 (rubos/litina) k přídavnému ventilu DAKO-LRV. Při konstantním součiniteli tření  $f=0,18$  a době plnění brzdy 7 s byla numericky vypočítána teoretická rychlost střetnutí **29,8 km.h<sup>-1</sup>**. HDV by teoreticky, bez započítání odporu působícího na HDV stojícím silničním motorovým vozidlem na ŽP, zastavilo 52 m za místem MU.

Lze konstatovat, že MU by se i při naplnění brzdových válců brzdových jednotek HDV 163.004-5 vysokým stupněm tlaku vzduchu 6,5 bar v brzdových válcích brzdových jednotek, za daných podmínek, nepodařilo zabránit.

Dne 14. 05. 2007 Drážní inspekce vykonala u provozovatele drážní dopravy v DKV Ostrava, Provozní jednotce Bohumín, ověřovací pokus, viz „ZÁPIS o provedení ověřovacího pokusu“, č. j. 1-519/2007/DI, ze dne 14. 05. 2007, jehož cílem bylo ověření technického stavu HDV 163.004-5 se zaměřením na činnost a součinnost vozidlové radiostanice – Lokomotivní soupravy VS47, v. č. 1201095, s mobilní částí vlakového zabezpečovače a záznamovým zařízením - ELEKTRONICKÁ RYCHLOMĚROVÁ SOUPRAVA ŘADY LT, č. 1901.

Ověřovací pokus byl realizován ve dvou fázích:

1. ověření registrace zapnutí a vypnutí mobilní části vlakového zabezpečovače;
2. ověření zaúčinkování systému samočinného zastavení vlaku (HDV) dálkově TRS, včetně ověření registrace zaúčinkování systému záznamovým zařízením HDV.

Ověřovací pokus potvrdil bezzávadovou činnost a součinnost výše uvedených zařízení, t. j. zavedením příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ nebo „SELEKTIVNÍ STOP“, odpadne elektromagnetický ventil mobilní části vlakového zabezpečovače. Odpad elektromagnetického ventilu je registrován záznamovým zařízením HDV.

HDV 163.004-5 bylo dopravcem provozováno v souladu s § 35 odst. 1 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., viz „Zápis z komisionální prohlídky technického stavu drážního vozidla nebo jiných zařízení“, ze dne 11. 05. 2007 a „ZÁPIS o provedení ověřovacího pokusu“, č. j.: 1-519/2007/DI, ze dne 14. 05. 2007.

Celostátní dráha Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je pokryta ostrůvkovou sítí systému TRS. Traťový úsek ŽST Jablůnka – ŽST Valašské Meziříčí je pokryt „Vf“ signálem ostrůvkové sítě TRS, umožňujícím na sdruženém kanálu stuhý č. 66 spojení mezi dispečerem, výpravčími přilehlých ŽST a strojvedoucími na HDV vybavených mobilní částí TRS. Ostrůvky sítě TRS tvoří základnové rádiové stanice umístěné v jednotlivých ŽST. Základnová rádiová stanice umístěná v ŽST Jablůnka pracuje na „Vf“ signálu 468,200 MHz, základnová rádiová stanice umístěná v ŽST Valašské Meziříčí pracuje na „Vf“ signálu 468,150 MHz. Bezprostřední okolí ŽP v km 33,243 je pokryto signálem obou přilehlých základnových rádiových stanic.

V 00:12:04 h byl výpravčím ŽST Valašské Meziříčí prostřednictvím základnové rádiové stanice odeslán příkaz „GENERÁLNÍ STOP“, který **nebyl** vozidlovou radiostanicí HDV



přijat (záznamové zařízení HDV 163.004-5 nezaznamenalo zaúčinkování systému samočinného zastavení vlaku). Důvodem nepřijetí příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ byl započatý hovor mezi výpravčí ŽST Jablunka a strojvedoucím vlaku Lv 73880, t. j. vozidlová rádiová stanice HDV 163.004-5 byla ve spojení se základnovou rádiovou stanicí umístěnou v ŽST Jablunka, tzn. jinou základnovou rádiovou stanicí, než která příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ vyslala.

Systém TRS obsahuje funkci – příkaz „GENERÁLNÍ STOP“, **umožňující nouzové zastavení drážních vozidel vybavených funkčním adaptérem XX48, nacházejících se v dosahu signálu základnové rádiové stanice, která příkaz vyslala.** Příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ je pro zvýšení pravděpodobnosti jeho zachycení a vyhodnocení vozidlovou radiostanicí automaticky 15 x opakován. Při odeslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ dispečerem je tento příkaz vyslán všemi „ostrůvky“, t. j. všemi základnovými rádiovými stanicemi traťového úseku, pracujícími na příslušném sdruženém kanálu stuhy. **Při odeslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ výpravčím, je tento příkaz vyslán pouze jedním „ostrůvkem“, t. j. základnovou rádiovou stanicí umístěnou v ŽST, jejíž výpravčí příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ vyslal.**

Příkazem „GENERÁLNÍ STOP“, odeslaným jedním výpravčím, budou zastavena všechna drážní vozidla vybavena funkčním adaptérem XX48 za podmínky, že:

1. se nachází v DOSAHU „ostrůvky“, t. j. základnové rádiové stanice, ze které byl příkaz vyslán za podmínky;
2. vozidlové rádiové stanice nemají navázáno spojení s dispečerem nebo jiným výpravčím přes sousední „ostrůvek“, t. j. jinou základnovou rádiovou stanicí, než která příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ vyslala.

Pro obsluhu rádiových zařízení systému TRS slouží jednotné technologické postupy provozovatele dráhy, obsažené ve vnitřním předpise „ČD Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ“, schválený dne 16. 11. 2000, pod č. j. 55962/2000-O11, s účinností od 01. 04. 2001, v platném znění. Problematika použití rádiového zařízení k nouzovému zastavení vlaku (HDV) je obsahem článku 53. Ten v části „Činnost výpravčího (dispečera)“ definuje zavedení příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ na situace bezprostředního ohrožení bezpečnosti železničního provozu, zvláště jsou-li ohroženy lidské životy a hrozí-li nebezpečí z prodlení. Dále odkazuje na ustanovení Přílohy č. 5 a 6 tohoto předpisu. Příloha č. 5 obsahuje návod na obsluhu základnové rádiové stanice ZR TRS TESLA dispečerem. Příloha č. 6 obsahuje návod na obsluhu základnové rádiové stanice ZR TRS TESLA výpravčím. Návod na zavedení příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ je uveden v části B6) přílohy, kde pouze textem v závorce „(Výpravčí zastavuje všechny vlaky vybavené zařízením TRS v dosahu své základnové radiostanice)“, pod nadpisem „GENERÁLNÍ STOP“, jsou obsluhující zaměstnanci (výpravčí) upozorněni na systémovou podmínku úspěšného nouzového zastavení vlaku (HDV), který se musí nacházet v dosahu základnové rádiové stanice, která příkaz vyslala.

Jednotné technologické postupy provozovatele dráhy obsažené ve vnitřním předpisu „ČD Z11 PŘEDPIS PRO OBSLUHU RÁDIOVÝCH ZAŘÍZENÍ“ ani jiný dokument provozovatele dráhy, platný v době vzniku MU, nezohlednil stávající systémovou specifičnost ostrůvkového systému TRS. Pro úspěšné zastavení vlaku (HDV), vybaveného funkčním adaptérem XX48, nacházejícího se „někde“ v mezistaničním úseku [pozn. *výpravčí zpravidla přesnou polohu vlaku (HDV) na trati nezná a také neví, jaký má jeho ostrůvková*

*základnová radiová stanice momentální dosah*], je bezpodmínečné, aby při zadání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ výpravčím byl tento příkaz odeslán oběma výpravčími sousedních ŽST současně. Nebude-li příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ výpravčími odeslán současně, t. j. bude-li překročena časová lhůta 15 x opakovaného příkazu, může nastat situace, kdy vlak (HDV) se v době vyslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“, např. ve směru jízdy vlaku přední základnovou rádiovou stanicí, bude nacházet v dosahu jen ve směru jízdy zadní základnové radiové stanice a v době vyslání příkazu „GENERÁLNÍ STOP“ zadní základnovou rádiovou stanicí už v dosahu této základnové rádiové stanice nebude. Jinými slovy, vlak (HDV) se nepodaří úspěšně zastavit!

Ideální řešení výše uvedených kolizních systémových vlastností ostrůvkového systému TRS lze minimalizovat nejen jejich zohledněním v jednotných technologických postupech provozovatele, obsažených ve vnitřních předpisech, ale zejména systémovou úpravou TRS tak, aby:

- příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ nebo „SELEKTIVNÍ STOP“, daný výpravčím, měl přednost před hovorem (spojením) vozidlové rádiové stanice s jinou základnovou rádiovou stanicí v síti TRS, než ze které byl příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ nebo „SELEKTIVNÍ STOP“ vyslán;
- příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ nebo „SELEKTIVNÍ STOP“, daný výpravčím, vyvolal automaticky příkaz „GENERÁLNÍ STOP“ nebo „SELEKTIVNÍ STOP“, daný dispečerem, t. j. příkaz byl vyslán plošně na příslušném sdruženém kanálu stuhy v celé trati a zafungoval bez ohledu na hovor (spojení) vozidlové rádiové stanice v síti TRS.

Z hlediska činnosti integrovaného záchranného systému lze velmi pozitivně hodnotit činnost KOPIS Zlín, který ihned po obdržení a zpracování informace o požáru silničního motorového vozidla na ŽP vyslal datovou větu Operačnímu středisku PČR Vsetín, organizoval výjezd jednotek HZS a informoval Operační středisko HZS provozovatele dráhy. Nelze však opomenout skutečnost - nedodržení právního předpisu Bojový řád jednotek požární ochrany, ve znění pokynu generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra č. 38/2002, č. j. PO-3993/IZS-2004, s účinností od 01. 01. 2005, v platném znění, Metodický list číslo 5 S – Zásah pod trakčním vedením, spočívající v nepovolání JPO HZS provozovatele již při informování o požáru a žádosti o zastavení drážní dopravy. Výjezd JPO HZS provozovatele byl organizován až s více jak 25 min zpožděním.

## 4.3 Závěry

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

Bezprostřední příčinou vzniku MU bylo stání silničního motorového vozidla ZN. SCANIA R124LA4x2NA, RZ 3T8 1485 (CZ), byť zapříčiněné technickou závadou, na ŽP v km 33,243 v době jízdy drážního vozidla – vlaku Lv 73880.

Zjištění je nedodržením ustanovení § 22 odst. 4 zákona č. 266/1994 Sb.

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

Zásadní příčinou vzniku MU je nezastavení drážní dopravy.

Provozovatel dráhy tím, že nezajistil předání požadavku KOPIS Zlín na zastavení drážní dopravy osobám řídícím drážní dopravu, v souladu s pravidly pro provozování dráhy, obsaženými v jednotných technologických postupech provozovatele, ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., neprovozoval dráhu pro potřeby bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy.

Provozovatel drážní dopravy nezajistil, aby osoba řídící drážní vozidlo ve smyslu § 35 odst. 1 písm. o) vyhlášky č. 173/1995 Sb., sledovala celkový chod HDV, a tím zjistila výpadek napětí v trakčním vedení dříve, než při brzdění před ŽP v km 33,243. Provozovatel drážní dopravy dále ve smyslu § 33 odst. 2 vyhlášky č. 173/1995 Sb., nevydal jednotné technologické postupy obsažené ve vnitřních předpisech pro zajištění, aby ve smyslu § 35 odst. 1 písm. q) vyhlášky č. 173/1995 Sb., osoba řídící drážní vozidlo při zjištění výpadku napětí v trakčním vedení při jízdě i elektrického HDV, u kterého **nebyla** zjištěna závada (pro případ zjištění závady jednotné technologické postupy vydány jsou), vozidlo zastavila, a není-li na místě zjevná příčina výpadku, spojila se s osobou řídící drážní dopravu.

Výpadek napětí v trakčním vedení byl záznamovým zařízením HDV 163.004-5 zaznamenán v 00:10:37 h. Vlak Lv 73880 se v té době nacházel v km 34,506, ve vzdálenosti 1263 m před místem střetnutí v km 33,243, tedy v **dostatečné vzdálenosti pro bezpečné zastavení před hořícím silničním motorovým vozidlem, stojícím na ŽP.**

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

Absence jednotného systému označení železničních přejezdů, sloužícího k jednotné identifikaci železničních přejezdů z pohledu dráhy železniční a silniční topologie, jak provozovatelům drah a dopravců, tak i účastníkům silničního provozu a složkám IZS (DI v této souvislosti vydáno bezpečnostní doporučení na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku MU ze dne 19. 03. 2007, v 21:29 h, kdy na dráze železniční, dvoukolejné celostátní Praha Holešovice-Stromovka – Děčín hl. n., v traťové koleji č. 2, v prostoru ŽP v km 451,415, mezi ŽST Vraňany – ŽST Dolní Beřkovice, došlo k střetnutí drážního vozidla, vlaku R 784, se stojícím silničním motorovým vozidlem).

### 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

Jednotné technologické postupy provozovatele dráhy obsažené ve vnitřních předpisech, platných v době vzniku MU, plně **nezohledňují** technickou – systémovou specifičnost ostrůvkového systému TRS, při zastavování vlaku (HDV) vybaveného funkčním adaptérem XX48, na trati výpravčími, viz bod 4.2.1 této zprávy.

Provozovatel dráhy ve smyslu § 22 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování dráhy v souladu s jednotnými technologickými postupy obsaženými ve vnitřním předpisu provozovatele tím, že:

- nezajistil při hrozícím nebezpečí z prodlení vypnutí napětí v trakčním vedení v požadovaném úseku trati ihned po obdržení požadavku, ale až s více jak dvou minutovým zpožděním - nebylo zohledněno prioritní hledisko zajištění bezpečnosti, viz bod 4.2.1 této zprávy;
- výpravčí ŽST Jablunka i přes hrozící nebezpečí z prodlení se nepokusila obsluhou základnové rádiové stanice TRS vlak Lv 73880 zastavit rutinním příkazem „STOP“, nebo „GENERÁLNÍ STOP“, ale pokusila se jej zastavit novým navázáním spojení se strojvedoucím, které bylo zdlouhavé a navíc znemožnilo přijetí příkazu „GENERÁLNÍ STOP“, vyslaný sousední základnovou rádiovou stanicí umístěnou v ŽST Valašské Meziříčí, viz bod 4.2.1 této zprávy.

Provozovatel drážní dopravy ve smyslu § 35 odst. 1 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., nezajistil provozování drážní dopravy v souladu s jednotnými technologickými postupy obsaženými ve vnitřních předpisech dopravce tím, že vlak Lv 73880, tvořený samostatným HDV 163.004-5, vystrojeným brzdovými špalíky z šedé litiny, v I. způsobu brzdění, při poloze „O“ přestavného kohoutu rozvaděče DAKO-LTR 8, **nebyl** brzděn vysokým stupněm tlaku 6,5 bar v brzdových válcích brzdových jednotek, t. j. aby uzavírací kohout č. 976/5 (rubos/ritina) k přídavnému ventilu DAKO-LRV byl otevřen, viz bod 4.2.1 této zprávy.

## 5 PŘIJATÁ OPATŘENÍ

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

Provozovatelem dráhy bylo uloženo aktualizovat a rozpracovat Vnitřní opatření velitele JPO HZS Českých drah, a. s., pro zajištění mimořádných událostí na ŽP. Např. v podmínkách JPO HZS ČD Přerov byl dne 05. 06. 2007, pod č. j. 203/2007-HZSPRE, vydán dokument „Rozkaz č. 07/2007 velitele JPO HZS ČD Přerov“.

Dále byl Hasičskou záchrannou službou provozovatele vydán „Poučný list (ke střetnutí drážních vozidel se silničními vozidly na úrovňovém křížení dráhy s pozemní komunikací)“, ze dne 06. 06. 2007, a návrh Metodického listu - „Dopravní nehody na železničních přejezdech“, který by měl být obsahem Bojového řádu jednotek požární ochrany, vydaného Ministerstvem vnitra.

Mezi provozovatelem, t. j. Českými drahami, a. s. - Hasičskou záchrannou službou Českých drah, a. s., a Ministerstvem vnitra – generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky, byla uzavřena DOHODA o zajištění bezpečnosti při zásahu na železnici, č. j. PO-2049/IZS-2007, ze dne 31. 08. 2007 (dále jen Dohoda), s účinností od data podpisu obou smluvních stran a platností na dobu neurčitou.

V návaznosti na Dohodu byl provozovatelem vydán dokument „Zajištění bezpečnosti jednotek PO a složek IZS při řešení mimořádných událostí na železnici“, který Dohodu dále konkretizuje a rozpracovává pro potřeby JPO HZS provozovatele.

Provozovatelem dráhy byl dále dne 10. 07. 2007, pod č. j. 3779/2007-O11, vydán metodický pokyn k vyhotovení dokumentu ve formě vývěsky, označené jako Příloha 47B Staničního řádu, obsahující postup řešení krizové situace na ŽP, po přijetí informace o ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy na ŽP. Vývěska má být vyvěšena na přístupném místě pracoviště výpravčích a zaměstnanců, u kterých přichází v úvahu možnost, že jim bude ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy na ŽP ohlášeno. Vývěska - Příloha 47B Staničního řádu musí minimálně obsahovat následující údaje:

- systém předání informace o vzniku krizové situace na ŽP s ohledem na vnitřní členění ŽST a povinnosti jednotlivých zaměstnanců provozovatele, včetně zaměstnanců na pracovištích na širé trati;
- přesnou identifikaci přejezdu z pohledu železniční a silniční topologie;
- možnosti zastavení jedoucích drážních vozidel systémem TRS, prostřednictvím mobilního telefonu, vypnutí napětí v trakčním vedení, atd. **Příloha musí dále obsahovat zdůraznění, aby při zastavování drážních vozidel prostřednictvím systému TRS, příkazem „GENERÁLNÍ STOP“, byl tento příkaz odeslán výpravčími obou sousedních ŽST;**
- aktuální telefonní spojení na složky IZS;
- činnost výpravčích po zastavení pohybu drážních vozidel, včetně ohlašovacího plánu;
- s opatřením vrchního přednosty UŽST musí být seznámeni i ostatní zaměstnanci, zúčastnění na dopravním provozu souvisejícím s problematikou ŽP;
- jiná ustanovení a postupy specifické pro příslušnou ŽST;
- **zdůraznění, že při příjmu informace o ohrožení bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, která je neúplná a nelze ji ověřit bezprostředně při ohlášení, je prioritní hledisko zajištění bezpečnosti a tedy zastavení pohybu drážních vozidel;**
- informaci, že příloha 47B Staničního řádu podléhá přezkoušení dopravním kontrolorem.

Vývěsky jsou provozovatelem umístěny v souladu s metodickým pokynem ze dne 10. 07. 2007, č. j. 3779/2007-O11.

Např. v Příloze 47B ke Staničnímu řádu ŽST Jablunka je v části „*Možnosti zastavení pohybu drážních vozidel*“ uvedeno:

- „*Prostřednictvím TRS – příkazem GENERÁLNÍ STOP – postupně vyslaným výpravčími obou sousedních stanic;*
- Vypnutím TV prostřednictvím elektrodispečera ... (uvedena tel. čísla);
- *Navázáním spojení se strojvedoucím prostřednictvím místní rádiové sítě – na frekvenci 468,200 MHz“.*

V Příloze 47B ke Staničnímu řádu ŽST Jistebník je v části „3. Oba výpravčí učiní k zastavení jízd vlaků a PMD, které mají postavenou jízdní cestu nebo již ze stanice odjely v pořadí dle priority:

- Prostřednictvím příkazu Generální stop traťového rádiového systému TRS. Příkaz Generální stop musí použít bez prodlení oba výpravčí!
- Změnou návěstního znaku na návěst zakazující jízdu vlaku, posunu nebo PMD nebo návěstí Stůj, zastavte všemi prostředky.
- Vypnutím napětí trakčního vedení prostřednictvím elektrodispečera Ostrava, tel. ...“

V Příloze 47B ke Staničnímu řádu ŽST Ostrava-Kunčice je v části „3. Výpravčí učiní opatření k zastavení jízd vlaků a PMD, které již ze stanice odjely v pořadí dle priority:

- Prostřednictvím příkazu Generální stop traťového rádiového systému TRS v traťových úsecích Ostrava-Kunčice – Vratimov (postupně vyslaným výpravčími z obou sousedních stanic dle příl. 21 SŘ).
- Změnou návěstí odjezdového návěstidla dovolující odjezd vlaku (PMD) na návěst zakazující jízdu vlaku (PMD) a návěstí Stůj, zastavte všemi prostředky.
- Výpravčí po zastavení pohybu drážních vozidel naváže spojení se strojvedoucími (osobně nebo TRS), které vyrozumí o důvodech zastavení vlaku nebo PMD.“

Obsahem bodu 5.1 není seznam opatření provozovatele, přijatých ve smyslu zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění zákona č. 585/2006 Sb.

## 6 BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Drážní inspekce jako věcně příslušný úřad, ve smyslu § 53b odst. 5 zákona č. 266/1994 Sb., na základě výsledků šetření příčin a okolností vzniku střetnutí drážního vozidla vlaku Lv 73880 se silničním motorovým vozidlem na ŽP v 33,243 celostátní dráhy Horní Lideč st. Hr – Hranice na Moravě, doporučuje provozovateli dráhy, kterým jsou České dráhy, a. s., následující:

- zavést jednotný systém označení železničních přejezdů z pohledu dráhy železniční a silniční topologie, sloužící k identifikaci železničních přejezdů jak provozovatelům drah a dopravcům, tak současně i účastníkům silničního provozu a složkám IZS, viz bezpečnostní doporučení uvedené ve zprávě „Zpráva o zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události“, č. j.: 6-19/2007/DI;
- realizovat systémovou úpravu TRS tak, aby:
  - příkaz „GENERÁLNÍ STOP“, popř. „SELEKTIVNÍ STOP“, vyslaný výpravčím měl přednost před hovorem (spojením) vozidlové rádiové stanice s jinou základnovou rádiovou stanicí v síti TRS, než ze které byl příkaz „GENERÁLNÍ STOP“, popř. „SELEKTIVNÍ STOP“, vyslán;
  - příkaz „GENERÁLNÍ STOP“, popř. „SELEKTIVNÍ STOP“, vyslaný výpravčím vyvolal automaticky příkaz „GENERÁLNÍ STOP“, popř. „SELEKTIVNÍ STOP“, vyslaný

dispečerem, t. j. příkaz byl vyslán plošně na příslušném sdruženém kanálu stuhu v celé trati a zafungoval bez ohledu na hovor (spojení) vozidlové rádiové stanice v síti TRS;

- do doby realizace výše uvedené systémové úpravy TRS v jednotných technologických postupech uvedených ve vnitřních předpisech, zohlednit veškeré systémové a technické vlastnosti ostrůvkového systému TRS, včetně těch kolizních, a minimalizovat je tak, aby při hrozícím nebezpečí z prodlení bylo zajištěno úspěšné zastavení vlaku (HDV vybaveného funkčním adaptérem XX48) na trati i příkazem „GENERÁLNÍ STOP“, popř. „SELEKTIVNÍ STOP“, vyslaným výpravčím.

V Ostravě dne 1. listopadu 2007.

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

## 7 PŘÍLOHY



*Foto 1: Pohled na ŽP v km 33,243 a pozemní komunikaci I. třídy č. 57 vedoucí od Vsetína (obce Jablůnka)*





*Foto 2: Pohled na vzduchový panel HDV řady 163. Uzavírací kohout č. 976/5 (rubos/litina) se nachází v levé střední části snímku v uzavřené poloze*